
Conferenza Locale del Trasporto Pubblico – Bacino di Brescia

VERBALE Ottava Sessione del 25.11.2019

Sala Appalti Via Marconi 12 Brescia, ore 15.00 – 17.20.

Presenti:

La lista dei partecipanti è riportata in separato ALLEGATO 1

Alle ore 15.05 il Presidente dell’Agenzia del TPL di Brescia prof. Bragaglio, dopo i saluti, dà inizio all’ottava sessione della Conferenza Locale del Trasporto Pubblico (CLTP), che è stata convocata per illustrare una serie di tematiche oggetto di intensa attività degli Uffici dell’Agenzia durante il corrente anno e presentare i dati di rendicontazione relativi all’esercizio 2018.

I temi che vengono sottoposti all’attenzione della Conferenza sono quelli elencati nella lettera di convocazione (Prot. 2355/2019 del 14.11.2019) inviata a tutti i Soggetti componenti della CLTP nei tempi fissati dal suo Regolamento di funzionamento, poi integrata con la lettera Prot. 2398/2019 del 19.11.2019.

I punti all’ordine del giorno riguardano:

- (1) la rendicontazione dell’esercizio del TPL extraurbano per l’anno 2018;
- (2) lo stato di avanzamento nella definizione del Sistema tariffario Integrato (STIBM);
- (3) le questioni relative alle risorse economiche
- (4) le problematiche del trasporto scolastico emerse negli ultimi mesi
- (5) il tema relativo alla contribuzione al sistema del TPL da parte dei Comuni.

Il Presidente avvia il suo intervento evidenziando come primo tema quello che riguarda la procedura della gara, puntualizzando, innanzitutto, come benché questa si estenda in termini temporali oltre il termine di scadenza dell’attuale Consiglio di Amministrazione, sia intenzione del medesimo CdA sviluppare l’iter nei tempi definiti dal cronoprogramma già precedentemente stabilito. In particolare, sottolinea come il CdA, seppur con scadenza anticipata rispetto ai tempi di conclusione della gara, intenda adempiere fino alla sua scadenza il proprio mandato in modo pieno, incluso, appunto la conduzione della gara, rispettando i tempi scanditi dalle deliberazioni regionali.

Per quanto concerne il tema dell’assetto del nuovo STIBM (inclusa sia la tematica della zonizzazione che il conseguente piano tariffario), il Presidente sottolinea come l’Agenzia non intenda aspettare oltre per procedere alla definizione conclusiva del sistema e neppure sia in grado di poterlo fare, dati i termini fissati dalla legge regionale al riguardo dell’approvazione del STIBM, dovendosi evitare di sottoporre l’assetto raggiunto a cambiamenti strutturali, quanto piuttosto sia opportuno che il sistema possa essere “messo alla prova” attraverso adeguato periodo di sperimentazione prima della conclusione della gara durante il quale si potranno introdurre le eventuali correzioni. Il Presidente precisa che l’ambito di valutazione delle modifiche alle tariffe non è un elemento a sé ma è direttamente connesso al tema della gara, che dovrà appunto essere caratterizzata da una quantificazione preventiva delle risorse economiche disponibili, dato strettamente connesso al piano tariffario adottato. Per questo motivo è strettamente necessario definire lo STIBM e darne attuazione (accettando anche un certo grado di imperfezione) in tempi ravvicinati, così da poter avere una base d’asta di riferimento per la gara quanto più celermente possibile.

Il Presidente continua il suo intervento soffermandosi sulla decisione di Regione Lombardia di modificare la Legge 6/12 – così come fatto con la L 15/2019 dell’agosto scorso - imponendo un termine in tempi molto ravvicinati per il trasferimento all’Agenzia del contratto di esercizio del TPL di Area Urbana di Brescia. In proposito dichiara che il passaggio debba essere sciolto entro fine anno.

Allo stato attuale, l’assunzione del Contratto di Servizio in questione è all’attenzione degli uffici dell’Agenzia che, unitamente ad Aziende e agli altri soggetti coinvolti stanno definendone le modalità, in particolare per quanto riguarda la definizione dei rapporti economici e le modalità di compensazione tra Comune di Brescia e ATI relative agli aspetti tariffari. Al riguardo, evidenzia come il (pre)-vigente sistema tra Comune proprietario delle Aziende e Aziende stesse, legittimo ed efficiente prima della legge 6/12 cambia totalmente di natura dopo l’istituzione e l’entrata in campo dell’Agenzia. Ne nascono, come conseguenza, aspetti di natura economica che vanno definiti in maniera costruttiva, segnalando in modo specifico come, dopo l’assunzione del Contratto di Servizio del TPL di “Area Urbana” da parte dell’Agenzia per quanto riguarda le modalità di adeguamento tariffario ordinario si adotterà quello definito da Regione Lombardia con le proprie deliberazioni.

Riguardo al **tema delle risorse economiche**, il Presidente ricorda che durante l’anno corrente, a seguito di sollecitazioni, portate avanti da soggetti che rappresentano privato, pubblico, sindacati e Aziende e grazie anche al lavoro svolto dall’Assessore regionale al bilancio Davide Caparini, oltre che al proficuo esito dell’interlocuzione della Regione con lo Stato, è stato possibile evitare una drastica penalizzazione finanziaria che avrebbe portato gravi conseguenze anche sul bilancio dell’Agenzia. Con l’occasione, Bragaglio ringrazia l’insieme di soggetti che, spinti dal proposito condiviso di dare continuità alle azioni di promozione e sviluppo del TPL hanno potuto ottenere questo importante risultato. Infatti, ricorda come con le pressioni e sollecitazioni esercitate si è potuta confermare l’integrazione di circa 1,1 milioni di euro a sostegno del TPL nelle aree svantaggiate del bacino.

Guardando al 2020, precisa Bragaglio, si è **ritenuto indispensabile cercare di definire già in questa sede una valutazione del fabbisogno economico “aggiuntivo” nel modo più esatto possibile**; si è considerato opportuno quantificare tale fabbisogno, pur con qualche incertezza, per confermare agli operatori economici, alle realtà sociali, alle rappresentanze sindacali e istituzionali presenti che l’idea di fondo che orienta le decisioni dell’Agenzia è quella di mantenere i livelli di offerta di trasporto pubblico che già caratterizzano in positivo sia Brescia sia tutto il suo bacino provinciale. Quantificare in qualche misura questa “incertezza” è infatti indispensabile per avere la consapevolezza dei rischi dati dai cambiamenti di scenario.

Gli elementi che sono stati considerati sono la situazione della Provincia di Brescia in relazione allo stanziamento regionale, il contributo integrativo regionale e l’andamento nel corso degli anni del costo e del corrispettivo al km (variabile spesso trascurata in ragione del basso tasso di inflazione degli ultimi anni). In proposito, il Presidente evidenzia come la **conferma del semplice valore aritmetico dei fondi stanziati da Regione possa essere fuorviante** qualora – appunto – non venga considerata la dinamica dell’inflazione che comunque esercita anno dopo anno il proprio impatto sul sistema del TPL (in ragione dell’aggiornamento annuale del corrispettivo unitario riconosciuto alle Aziende affidatarie dei servizi di TPL contrattualizzati).

Pertanto, considerato che le risorse per i “corrispettivi” stanziati risultano da anni le stesse, *di fatto* la *disponibilità economica effettiva* viene progressivamente erosa; tant’è che non essendoci stato un maggior riconoscimento economico da parte di Regione/Stato a compensazione delle risorse utilizzate per far fronte all’adeguamento del corrispettivo chilometrico, conseguentemente dal 2011 le percorrenze si sono ridotte in misura notevole, misura che oggi ha raggiunto 1,1 milioni di km/anno.

Riguardo all’esercizio 2020 si è quantificato un differenziale tra fabbisogni e risorse disponibili dell’ordine di 2,0-2,5 milioni di euro; qualora venisse confermato lo stanziamento per il TPL nelle aree montane e nelle aree svantaggiate di 1,1 milioni di euro, la cifra verrebbe fortemente diminuita, ma resta

comunque un gap di 1,5 milioni di euro. Il Presidente Bragaglio aggiunge che la situazione deve essere considerata attentamente, anche se oggi le cifre sono necessariamente approssimative.

La questione va legata anche al nuovo assetto tariffario che si adotterà perché, qualora non si intervenisse su questo aspetto, ciò comporterebbe una perdita di risorse e la ricaduta negativa di dover operare tagli al servizio ben maggiori di quelli attuati durante il periodo estivo dell'anno 2019.

In merito al successivo punto all'O.d.G., rappresentato dalle **problematiche emerse in relazione al trasporto scolastico** negli ultimi mesi, il Presidente evidenzia come spesso l'opinione pubblica non comprenda le ragioni di fondo di un aspetto che invece gli pare opportuno precisare, ovvero come il servizio dedicato alla mobilità scolastica degli Istituti superiori di II Grado non si svolga sul nastro orario esteso (poiché quello esiste in quella forma come "servizio standard" in cui l'utenza e l'offerta risultano distribuite sulla intera fascia di esercizio), ma esistono, viceversa, picchi di richiesta che coincidono con ingresso e uscita delle scuole, in cui l'utenza è straordinariamente concentrata in termini temporali.

Evidenzia, inoltre, come le previsioni di domanda contenute nel Programma di Bacino redatto dall'Agenzia delineano un trend di crescita degli studenti continuo fino al 2025; nei prossimi cinque anni ci saranno certamente criticità crescenti e si dovrà fronteggiare l'emergenza per non avere ancora più accentuate situazioni di sovraffollamento degli autobus. A suo parere, risulta quindi **necessario definire un percorso mirato e partecipato da tutti gli attori coinvolti** per la risoluzione del problema. Il Presidente ritiene importante specificare un'altra questione: il sovraffollamento degli autobus deriva anche da una situazione di precarietà di quello che è l'orario scolastico degli Istituti, quest'anno accentuatasi per la tardiva e/o incompleta assegnazione del corpo docente, che ha richiesto la anticipazione degli orari di uscita e quindi ha determinato un aumento abnorme del numero di studenti che si sono "riversati" nel medesimo orario sul sistema del TPL.

Il Presidente conclude il suo intervento portando all'attenzione dei presenti una questione già toccata in precedenti sessioni della CLTP e che si sta rivelando sempre più cruciale; si riferisce alla opportunità di ricorrere ad una **contribuzione economica da parte degli enti locali per far fronte alle necessità di supporto finanziario al sistema del TPL di bacino**.

Infatti, evidenzia che - come già detto in precedenza - il bilancio del TPL rischia di non reggere nel tempo. Parimenti segnala che alcune Amministrazioni comunali, tra cui il capoluogo Brescia ed altre localizzate nel territorio provinciale, già erogano risorse proprie a supporto del trasporto pubblico locale. Da qui, si è sviluppata l'ipotesi che considera la **possibilità di attivare forme più generalizzate di contribuzione da parte dei Comuni** per quanto riguarda il TPL. L'insieme dei Sindaci dovrebbe quindi considerare seriamente la questione perché l'attuale assenza di provvedimenti in merito non può - né deve - occultare la percezione del problema e l'importanza di una sua attenta e tempestiva valutazione.

Concluso il suo intervento introduttivo, il Presidente Bragaglio dà la parola al Direttore dell'Agenzia del TPL di Brescia, ing. Croce.

Il Direttore, avvalendosi di una presentazione a mezzo diapositive, accessibile dal sito istituzionale dell'Agenzia del TPL di Brescia, focalizza l'attenzione su sei tematiche principali emerse negli ultimi mesi di lavoro.

Queste sono: i dati di rendicontazione dell'esercizio 2018 (1), lo stato di avanzamento di definizione dell'assetto del STIBM e relativo Regolamento tariffario (2); le risorse per il TPL e l'attuazione DGR 7644/2017 (3); la contribuzione degli Enti Locali a supporto dei servizi di TPL (4); le problematiche relative ai servizi TPL per la mobilità scolastica (5) e, da ultimo, il percorso per l'indizione della gara (6).

Il Direttore, seguendo l'ordine dei temi in agenda, avvia la trattazione **illustrando in primo luogo i fatti più significativi che hanno caratterizzato l'esercizio del TPL extraurbano nel 2018 e gli elementi principali di rendicontazione**. Precisa che il riferimento è al solo TPL extraurbano in quanto la parte

di TPL di “Area Urbana” è stata già oggetto di rendicontazione da parte del Comune di Brescia in apposita seduta lo scorso aprile.

Inizia il suo commento alla presentazione con la rendicontazione dei dati di produzione. Evidenzia come le percorrenze si siano mantenute in linea con l’anno precedente ma con una **dinamica che conferma l’andamento discendente rispetto agli anni precedenti**. Infatti, come già messo in luce nell’intervento del Presidente, è in corso un’erosione di offerta nei sottobacini dove il servizio extraurbano è regolato tramite Contratti di Servizio che prevedono adeguamenti annuali dei corrispettivi unitari all’inflazione.

Per quanto riguarda la quantificazione della domanda, si riscontra una situazione sostanzialmente stazionaria riferita al volume di passeggeri trasportati (così come risultante dai dati di monitoraggio basati sulla valorizzazione dei titoli di viaggio venduti, esclusi titoli IVOL/IVOP). In buona sostanza, evidenzia come ci si stia mantenendo su livelli di utenza “storici”, senza particolari aumenti o perdite di viaggiatori: il servizio ha quindi consolidato un suo equilibrio.

Per quanto riguarda il ricavo medio per passeggero si nota una diminuzione evidente tra le cifre del 2016 e quelle degli anni 2017 e 2018. In proposito, il Direttore sollecita anche il contributo e il punto di vista dei rappresentanti delle Aziende presenti in sala per poter avere una corretta valutazione dei fatti evidenziati e se sia possibile attribuire l’erosione del ricavo unitario all’espansione della vendita di titoli IVOL e IVOP che continua in modo sostenuto, così come mostrano i dati presentati nelle diapositive seguenti.

Nel seguito procede a **illustrare dettagliatamente i dati relativi agli indicatori principali che concorrono a stabilire gli standard di qualità del servizio** (pulizia, sicurezza, cortesia e condotta alla guida, puntualità) dai quali si evince il buon livello raggiunto – almeno sulla base dei dati emersi dalle indagini di customer satisfaction. Anche in questo caso i valori associati ai diversi indicatori presentano un andamento sostanzialmente stabile. Per contro, si è registrato un decadimento (senza riscontro oggettivo, ma solo attraverso le segnalazioni e il numero crescente di lamentele pervenute all’Agenzia) per quanto riguarda l’affollamento dei mezzi. L’affollamento, come già segnalato dal Presidente, è conseguenza, da un lato della difficoltà del sistema organizzativo del TPL a adattarsi alla instabilità della programmazione scolastica (orari e giornate di scuola) e, dall’altro al fatto che la “taratura” del sistema trasportistico ha raggiunto limiti fisiologici in assenza di un incremento di risorse umane e strumentali, a sua volta frutto di non adeguata disponibilità di risorse economiche.

Continuando nell’esposizione, segnala come il numero di corse in ritardo sia diminuito e vi sia stato un significativo rinnovamento delle flotte, frutto della disponibilità di importanti risorse pubbliche per nuovi investimenti. Nonostante il rinnovamento, peraltro, sussiste una disparità tra anzianità dei mezzi posseduti dalla Aziende affidatarie e dalle Aziende sub-affidatarie tanto che l’anzianità media della flotta delle Aziende sub-affidatarie è aumentata di 2,3 anni (Lotto 1) e 0,4 anni (Lotto 2).

Ci sono state 34 nuove immissioni di autobus (di cui 32 beneficianti di finanziamento pubblico) e 14 dismissioni.

Nel caso della Valcamonica la flotta di mezzi che vi opera registra – nel suo insieme - un anno di anzianità media in più rispetto al dato rilevato nel resto del bacino dove opera il TPL extraurbano. La percentuale di sub-affidamento è restata nei limiti predefiniti del 25% di produzione annua (18,5% sul totale della produzione). Tuttavia, la quota elevata e sempre crescente (+ 30% nel periodo esaminato) di ricorso al sub-affidamento comporta evidenti conseguenze negative e lo scadimento della qualità percepita del servizio (mancata conoscenza dei percorsi da parte del personale in servizio, mezzi più vetusti e meno confortevoli, ecc.). Nel caso del Lotto 2 le percorrenze complessive oggetto di sub-affidamento hanno raggiunto la percentuale del 23% dei chilometri contrattuali (corrispondenti esattamente al 25% di quelli effettivamente erogati nel corso dell’anno 2018).

In proposito, il Direttore si augura di poter meglio comprendere - anche attraverso il contributo degli interlocutori presenti - se questo sia un problema legato alla mancanza di mezzi oppure conseguenza di scelte aziendali dovute eventualmente a difficoltà di gestione tecnica/economica. Rimarca nuovamente come il forte ricorso al sub-affidamento risulti particolarmente rilevante in quanto influenza direttamente - e in negativo - la qualità del servizio.

Il Direttore passa al secondo punto della trattazione relativo alla **definizione del STIBM** che, come anticipato dal Presidente, non è ancora completata. Segnala come il sistema tariffario sia confermato nella sua struttura e azionamento, cioè si presenti come un sistema alveolare ma con una riduzione consistente di zone rispetto alla situazione attuale. Si è infatti omogenizzato sul territorio il sistema a zone, eliminando quello lineare della Valcamonica. La semplificazione ha ridotto le zone da circa 140 a 39 zone, in coerenza con le Linee Guida regionali - così come ampiamente motivato ed esposto nell'ambito del Programma di Bacino del TPL e illustrato in precedenti sedute della CLTP.

Si sofferma, in particolare, a commentare come l'individuazione di "zone ampie" vada a cambiare la struttura dei ricavi tariffari; infatti, passando da zone piccole e fitte a zone più estese si diminuisce in linea generale in numero di zone attraversate per le diverse relazioni O/D, modificando quindi il ricavo totale da vendita dei titoli di viaggio. Per questo motivo risulta necessario definire in modo analitico le cosiddette "tariffe di equilibrio" per mantenere stabile il sistema dal punto di vista economico. Coglie l'occasione per confermare che questo impegnativo e complesso lavoro tecnico è in fase di conclusione.

In sintesi, si sono consolidate le scelte relative alla zonizzazione, si sono analizzati gli impatti economici (generali e puntuali) e si sta concludendo la fase di analisi per la definizione delle "tariffe di equilibrio" per effettuarne la verifica e la validazione. Sono invece in corso le ultime attività tecniche per la definizione della gamma dei titoli di viaggi e dei relativi prezzi.

L'ing. Croce continua la sua esposizione informando che si sta finalizzando sia la stesura del Regolamento tariffario del STIBM di Brescia sia la redazione della Relazione Tecnica Istruttoria contenente la descrizione della metodologia, delle analisi, degli esiti delle simulazioni e delle scelte.

Ricorda che rimangono ancora alcuni punti problematici, quali i tempi di attivazione del STIBM in relazione alla tempistica della gara e all'entrata in funzione del SBE, l'armonizzazione delle tariffe gomma-ferro, i vincoli derivanti dal Regolamento Regionale tariffario n.4/2014 in ordine alle possibilità di adeguamento tariffario in attesa dell'applicazione del STIBM. Riguardo al meccanismo di adeguamento tariffario segnala l'incoerenza presente nel medesimo connessa al fatto di aver fissato "tetti massimi" di tariffa indipendentemente dalla dimensione delle zone tariffarie, fatto che impedisce di effettuare "manovre tariffarie" correttive nel caso si rendesse necessario riequilibrare il sistema senza dover ricorrere a riduzioni e penalizzazioni del servizio.

Il terzo tema affrontato nell'illustrazione del Direttore è quello delle **risorse economiche**.

Come precedentemente descritto dal Presidente, anche il Direttore evidenzia che negli ultimi anni, al netto del taglio intervento tra 2014 e 2015, vi sia stata un'ulteriore erosione - seppur graduale sempre costante - che ha portato ad una riduzione di percorrenze annue dell'ordine di ben 1,1 milioni di km.

Fortunatamente, per quanto riguarda il TPL dell'Area Urbana (Brescia e hinterland), il Comune di Brescia ha mantenuto il supporto economico, investendo risorse proprie aggiuntive che solo per la parte gomma vale oltre 8 milioni di euro all'anno, facendosi carico - tra l'altro - anche della parte di offerta che si sviluppa nell'hinterland fuori dai suoi limiti amministrativi (pari a circa il 19,2% del totale delle percorrenze, corrispondente ad un valore economico di contribuzione dell'ordine di 1,45 milioni/a).

Evidenzia come **con l'applicazione della DGR 7644/2017, scaturiscono esiti paradossali per il bacino di Brescia**. L'applicazione dei nuovi criteri di riparto stabiliti nella Delibera regionale citata non annulla nella sostanza il gap esistente tra il livello di servizio e le risorse regionali destinate al bacino di Brescia.

Continua il suo intervento riferendo come l'esercizio 2018 sia stato chiuso in equilibrio, così come avverrà per l'anno 2019, anche se molte incertezze in corso di esercizio e una certa fatica, in ragione anche delle difficoltà finanziarie della Provincia di Brescia che ha dovuto ridurre la propria quota di erogazioni a supporto del TPL extraurbano.

Ricorda come la clausola di salvaguardia governativa di inizio anno abbia fatto slittare la possibilità per l'Agenzia di ricevere le risorse da parte di Regione Lombardia nei tempi inizialmente stabiliti, cosa che ha influenzato il meccanismo di erogazione delle risorse verso le Aziende. Inoltre, ricorda come anche quest'anno si sia dovuti intervenire riducendo il servizio estivo per bilanciare la situazione e mette in evidenza come continuando in questa direzione sarà necessario attuare tagli ben maggiori.

Incertezze importanti ci sono invece all'orizzonte per il 2020: il trasferimento delle risorse in blocco (come si prospetta nella DGR 7644/2017) e non più suddivise per quote, porta ad una situazione in cui i trasferimenti non vengano più considerati come *contributi* ma qualificati come *corrispettivi*; ne discende il fatto che si dovrà dal prossimo gennaio trattenere il 10% di IVA: con l'attuale contribuzione si è al 4% quindi si avrà un aumento del 6% che colpirà direttamente le Aziende.

Pertanto, segnala come qualora non venissero utilizzate appropriate formule deliberative per il trasferimento delle risorse (con le modalità previste nella DGR 7644/2017) apportando i necessari correttivi/precisazioni, le Aziende rischiano di avere una decurtazione delle quote afferenti a CCNL e sui contributi erogati in regime di concessione per applicazione del regime IVA.

Per quanto riguarda il **Contratto di Servizio relativo all'Area Urbana**, l'obiettivo è quello di concludere il trasferimento nei tempi stabiliti dalla legge regionale come emendata nello scorso agosto che ha fissato il termine per la presa in carico da parte dell'Agenzia al 31 dicembre prossimo. L'Agenzia si sta muovendo velocemente insieme agli uffici dell'Assessorato alla mobilità del Comune di Brescia per completare i passaggi operativi in questo scorcio di anno.

Il Direttore procede con la trattazione del quarto punto dell'OdG, affrontando il **tema della compartecipazione economica degli altri enti locali**. L'ing. Croce argomenta che la questione è collegata alla necessità di reperire risorse per il sistema nel suo complesso. Considerando che già oggi ci sono Comuni che contribuiscono con risorse proprie (in alcuni casi in maniera significativa, in altri in maniera simbolica), si è considerata l'ipotesi di chiamare a contribuire un certo numero di amministrazioni locali sulla base di due criteri; un criterio connesso alla classe demografica di appartenenza e uno legato al livello di servizio rispetto all'offerta di servizi di TPL (ad esempio, il numero di corse passante per un determinato centro, oppure se la collocazione del Comune sia o meno su una delle direttrici di forza del TPL extraurbano / "linee strutturanti").

In questo **esercizio di analisi, finalizzato a quantificare il possibile valore della contribuzione** – al **momento di natura puramente tecnica** - si sono esclusi i Comuni con popolazione inferiore ai 5.000 abitanti e considerata anche una proporzionalità del contributo in funzione della classe dimensionale, ordinandoli in fasce diverse di contribuzione. Il valore di contribuzione risultante secondo le diverse opzioni formulate, porterebbe a raccogliere una somma complessiva intorno a 0,5 milioni di euro tra i Comuni appartenenti all'hinterland del capoluogo e dell'ordine di 1,5 milioni euro per il gruppo dei restanti Comuni del bacino. Queste cifre corrispondono a circa un terzo delle risorse che – rispettivamente per i due ambiti geografici di riferimento – vengono attualmente erogate dal Comune di Brescia e dalla Provincia di Brescia utilizzando risorse proprie a valere sui rispettivi bilanci.

Il quinto tema oggetto di esposizione da parte del Direttore riguarda le problematiche della mobilità scolastica.

Al riguardo, segnala come la diversificazione geografica degli Istituti secondari di II Grado e degli orari abbia portato ad un'estensione sempre maggiore delle esigenze di accessibilità e ad una "rincorsa espansiva" del sistema TPL tale da aumentare a dismisura le difficoltà organizzative e di gestione del servizio di TPL. Il Direttore precisa che un primo passo di razionalizzazione quest'anno è stato fatto poiché per la prima volta – su sollecitazione dell'Agenzia e d'intesa con l'Ufficio Scolastico Territoriale - la Provincia abbia definito un calendario scolastico univoco valido per tutti gli Istituti secondari di II Grado, cosa che ha consentito di programmare per tempo i servizi autobus.

Nel ringraziare la rappresentante dell'Ufficio Scolastico Territoriale presente in sala per la fattiva collaborazione, il Direttore ricorda come si sia anche attivata un'interlocuzione diretta con tutti gli Istituti scolastici - avviata già in primavera - così da poter ottenere i dettagli degli orari scolastici e da poter fare da tramite con le Aziende.

Nel riconoscere che il tema del servizio scolastico è certamente molto complesso, proprio per tale ragione il **Direttore illustra le attività tecniche finalizzate a identificare le azioni di miglioramento.**

Spiega come al momento ci si sia focalizzati su alcuni ambiti scolastici (precisamente l'Ambito 9 e l'Ambito 10) che riguardano l'Ovest/Basso Sebino e la Bassa bresciana. Si sono sviluppate analisi puntuali negli ambiti selezionati coinvolgendo migliaia di studenti, analizzando gli orari di entrata e uscita per ciascuna classe e attribuendo ad ogni studente anche la relativa O/D, valutando poi i relativi tempi di trasferimento casa-scuola.

Il tempo medio di andata risultante dalle simulazioni è di 47 minuti. il ritorno 1 ora 4 minuti: queste durate e i tempi di attesa (prima dell'inizio di scuola o per i trasbordi) fanno riflettere seriamente circa l'entità del tempo speso nel trasferimento casa-scuola che va a riflettersi sulla vita degli studenti e ne condiziona il rendimento scolastico.

Il Direttore continua la sua illustrazione del progetto pilota scorrendo rapidamente le diapositive illustrative. Spiega che lo scopo del lavoro, è quello di diminuire i margini di attesa specialmente per le fasce orarie più svantaggiate. In tempi recentissimi si è fatto un ulteriore passo, attraverso la somministrazione di questionari appositamente definiti per gli studenti iscritti agli Istituti ubicati nell'Ambito n.9, per ottenere dati quantitativi utili alla validazione del modello di simulazione degli spostamenti fin qui utilizzato, sviluppato on il supporto di un Consulente specializzato e appositamente coinvolto nella ricerca.

Il Direttore evidenzia anche che questo problema ha rilevanza nazionale, informando che indagini simili sono state condotte in territori analoghi, ovvero caratterizzati da dispersione della popolazione e rilevante presenza di cosiddette "aree interne", come si registra nel caso del bacino bresciano.

Oggetto del sesto tema illustrato dal Direttore dell'Agenzia è stato quello relativo **all'iter della gara.**

In proposito, si sofferma nella descrizione dei diversi passaggi temporali previsti commentando una diapositiva dedicata che è stata oggetto di recente esame in Consiglio di Amministrazione, a **significare l'intendimento dell'Agenzia nel procedere rapidamente verso l'espletamento della procedura di affidamento ad evidenza pubblica nei tempi stabiliti dalle leggi regionali.**

In merito, il Direttore si augura poi di poter concludere entro l'anno l'approvazione del sistema tariffario di bacino, così da poter conseguire l'intesa prevista con la Regione in tempi rapidi, esprimendo un certo ottimismo al riguardo, anche se il lavoro non è certamente privo di complessità e difficoltà.

Il Direttore conclude la sua presentazione con la citazione di un ultimo tema sviluppato di concerto i colleghi dell'Ufficio tecnico dell'assessorato del Comune di Brescia e con le società coinvolte (Brescia Infrastrutture, SIA Arriva) che riguarda l'unificazione dei terminals attuali nell'Autostazione di via

Solferino; in proposito, illustra alcune mappe che mostrano i layout delle diverse fasi di attivazione del nuovo assetto del terminal unificato.

Conclusa l'esposizione del Direttore, riprende la parola il Presidente Bragaglio, il quale interviene brevemente per ricordare che risulta **necessario convocare a breve un'Assemblea dell'Agenzia per affrontare in modo conclusivo la definizione dell'assetto del Sistema tariffario** e le problematiche relative.

Successivamente, apre lo spazio agli interventi dei presenti, sollecitando la platea degli intervenuti a porre domande e/o formulare osservazioni.

I relativi interventi sono riportati in ordine cronologico di seguito.

Arch. G. Battista Sarnico – Consigliere Delegato per il trasporto pubblico della Provincia di Brescia. Dichiaro che considerato il trend discendente del supporto economico fornito dalla Provincia di Brescia negli ultimi anni basterebbe che la Provincia confermasse il contributo del 2019. Non può che evidenziare come il processo di riduzione delle disponibilità finanziarie della Provincia di questi ultimi anni sia stato significativo e abbia corrisposto – necessariamente - ad una altrettanto progressiva diminuzione delle risorse che si sono potute dedicare al supporto del TPL.

Antonio Nessi – ASSTRA Lombardia.

Domanda se il programma per avviare la procedura di gara sia stato cadenzato e coordinato con altre Agenzie allo scopo di capire se le procedure di gara saranno allineate dal punto di vista temporale. Ricorda, infatti, che secondo le indicazioni della Regione, in linea teorica, l'Agenzia dovrebbe procedere con il collaudo di SBE entro il 30.6.2020 (con possibilità di proroga di 365 giorni.). Al riguardo, considera arduo che le Aziende procedano contemporaneamente a lavorare sull'implementazione dell'SBE che, peraltro, sta comportando diverse problematiche.

Aggiunge che considerando anche i problemi di integrazione ferro e gomma, di zonizzazioni e di rigidità del Regolamento tariffario regionale (che impone tra l'altro una serie di criteri che sono difficilmente attuabili nel breve periodo), a suo giudizio, si rischia di entrare nella fase di gara in un momento in cui l'implementazione del SBE comporterà per le Aziende diversi problemi con i fornitori.

Il presidente Bragaglio risponde che nonostante si pensasse di andare di pari passo con altre Agenzie si è alla fine ritenuto più ragionevole consentire ad ogni Agenzia di sviluppare la gara secondo le sue possibilità e relative tempistiche. Le gare sono infatti differenziate per realtà territoriali e storia di fornitura dei servizi di trasporto pubblico, quindi occorre che le gare siano organizzate per ottenere una risposta qualitativa. Per questo argomenta come vi sia la necessità di impostare la gara in modo attento, dichiarando che Brescia "andrà a gara quando sarà in una fase matura con cifre mature".

Il Preside precisa anche che la scadenza della gara non coincide con la scadenza del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia; tuttavia, ricorda che sotto questo profilo la continuità di indirizzo politico e strategico non è data da Presidente, Direttore o CdA ma dai Soci che la compongono.

Dott. Mario Gamba – Soc. SIA ARRIVA.

Esprime diverse considerazioni.

La prima riguarda è un commento al dato di calo del ricavo unitario evidenziato nella presentazione del direttore dell'Agenzia. Afferma che sicuramente deriva dall'effetto della diffusione sempre maggiore dei titoli integrati, ma anche dalla continua riduzione di offerta e di qualità del servizio che ha un effetto diretto sulla attrattività del sistema e quindi determina un calo di utenza e di risorse. Aggiunge che la misurazione del fenomeno - per quanto riguarda il punto di vista dell'Azienda - avviene monitorando il ricavo unitario per km di produzione piuttosto che per viaggiatore trasportato.

Evidenzia come a suo giudizio, continuando a tagliare percorrenze e facendo così evolvere il servizio, assimilandolo sempre di più ad un puro servizio scolastico e non ad un effettivo TPL, si generano in molte zone riduzioni tali per cui, escluso il “servizio scolastico”, il resto del servizio è inesistente.

Come seconda questione – quella che riguarda il sub-affidamento - Gamba sostiene che la grossa differenza tra lotto 1 e 2 è anche riconducibile al fatto che nella zona nord della provincia ci sono una serie di vettori che sono ex concessionari, quindi sono sub-affidatari ma al tempo stesso mantengono la mentalità di concessionari storici. Evidenzia, nello specifico che l’aumento di sub-affidatari è anche conseguenza della rinuncia del socio ATV a partecipare al Consorzio, fatto che sullo scorcio dell’esercizio 2018 ha reso necessario sopprimere ad un’erogazione del servizio importante di circa 300 mila km.

Gamba continua esponendo alcune considerazioni relativamente al progetto di riordino del servizio scolastico e alle analisi intraprese dall’agenzia che ritiene particolarmente interessanti perché potranno far emergere e meglio comprendere la complessità della organizzazione di questa parte del servizio da offrire in relazione alla domanda. Evidenzia come ogni soggetto coinvolto fa la sua parte ma poi sta al TPL mettere insieme tutto e spesso è complesso e a suo giudizio “pensare di ridurre i tempi di percorrenza o attesa per tutti gli studenti è impossibile”.

Relativamente alla quarta tematica del STIBM, il dott. Gamba si domanda se rispetto alla proposta di STIBM già presentato nelle precedenti CLTP sia lecito aspettarsi qualcosa di diverso o meno; con l’occasione mette in luce come le Aziende avessero formulato una serie di osservazioni, stigmatizzando che esse – a suo giudizio - non siano state recepite.

Da ultimo, Gamba conclude il suo intervento richiamando l’opportunità di trattare gli argomenti relativi al prolungamento degli attuali contratti e alla gestione dei medesimi in sede di Commissione Tecnica, ricordando anche di averne chiesto la convocazione che si augura avvenga in tempi brevi.

Avv. Gabriele Zanni – Presidente ACB Associazione Comuni Bresciani

Chiede precisazioni a proposito del fatto che il contributo richiesto ai Comuni risulti solo un’ipotesi o sia già qualcosa di concreto. Evidenzia poi che sarebbe necessario avere delle tempistiche precise al riguardo, ricordando che i Comuni al momento sono in fase di bilancio di previsione per il 2020 e che, considerando che si è parlato di cifre non indifferenti e che i Comuni non beneficino di una situazione particolarmente florida sotto il profilo finanziario, sarebbe opportuno avere indicazioni più precise in relazione alle modalità della loro possibile compartecipazione economica.

Il Presidente Bragaglio risponde che si è finora parlato di un percorso da intraprendere e che non esiste elemento di obbligatorietà e che, allo stesso modo, i tempi non sono brevi; allo stato sono state formulate ipotesi meramente tecniche.

Avv. Federico Manzoni – Assessore alle Politiche della Mobilità e ai Servizi Istituzionali del Comune di Brescia.

Interviene in primo luogo per sostenere che a proposito del tema delle risorse, non si sia esplicitato che il Comune è in attesa che Regione Lombardia dia seguito al mandato dei consiglieri regionali (con riferimento all’OdG del Consiglio regionale 254 del 2018) che impegna la Giunta regionale a correggere la penalizzazione di cui soffre il bacino territoriale di Brescia in cui si registra una situazione di forte squilibrio a livello di risorse trasferite da Regione rispetto al livello di servizio offerto alla cittadinanza.

L’ass.re Manzoni argomenta che il nuovo criterio di riparto introdotto dalla DGR 7644/2017 non riduce il gap ma interviene in maniera omeopatica e diluita nel tempo e che quindi ci sia l’esigenza di intervenire sul riparto con misure correttive o integrative per arrivare ad un livello di risorse che sia corrispondente all’effettivo livello di servizio. Ricorda, inoltre, che sui sei bacini lombardi quello di Brescia è quello che soffre di sottodimensionamento più elevato e che questo sia un tema che impatta fortemente con il cronoprogramma di gara. Evidenzia, in particolare, come il criterio di ripartizione si

riferisca a dati del 1998 mentre da allora ad oggi la provincia di Brescia è quella che ha avuto la crescita maggiore, ovvero del 50% in più della media regionale.

Pertanto, l'Ass.re Manzoni sottolinea la necessità di aumentare il TPL e di non tagliarne le risorse e che le risorse stesse, se non integrate da Regione Lombardia, dovranno essere prese in carico dai Comuni.

L'Assessore continua ribadendo la necessità di una relazione stabile tra Agenzie e Regione. In aggiunta ricorda che il Comune di Brescia è in attesa dello scioglimento del "nodo" del SBE. Riguardo al STIBM, per la quale si stanno affinando alcuni temi, sostiene che oltre che integrazioni città-territorio provinciale siano necessarie integrazioni gomma-ferro, considerando anche gli investimenti effettuati e le aspettative in questa direzione dopo gli importanti sforzi progettuali e programmatori sviluppati. Manzoni ricorda, infine, come già evidenziato nella presentazione del Direttore, che i dati relativi al monitoraggio del TPL di "Area Urbana" sono disponibili sul sito del Comune.

Avviandosi verso la conclusione della seduta della CLTP, il Presidente Bragaglio invita nuovamente gli astanti a intervenire con propri contributi o per sottoporre ulteriori richieste di approfondimenti /segnalazioni riguardo ai temi trattati o, ancora, altre eventuali questioni di interesse.

In assenza di richieste di intervento dalla platea, Bragaglio chiede al Direttore di aggiungere, se necessario, ulteriori elementi utili alla discussione.

Al riguardo, l'ing. Croce interviene per fornire qualche indicazione con riferimento all'intervento del Dott. Gamba.

Sempre a proposito del STIBM aggiunge una considerazione relativa alla ritardata o mancata disponibilità dei dati (che ha condizionato e fortemente condizionato i tempi del lavoro di analisi svolto dagli uffici dell'Agenzia) specie per quanto riguarda l'acquisizione dei dati riferiti alle vendite dei titoli di viaggio che dovrebbero essere rese pienamente accessibili per sviluppare compiutamente le "analisi di impatto", così cruciali per la valutazione del nuovo assetto di STIBM.

10

Tornando poi alla questione che riguarda l'interscambio gomma-ferro segnalata dall'Ass.re Manzoni, precisa che si sono richiesti i dati di Trenord che, tra l'altro, dovrebbero essere pubblici ma per i quali vi è stata forte difficoltà di acquisizione tanto che si è potuto acquisirli solo tramite una procedura di accesso agli atti.

Si augura che anche le Aziende mettano rapidamente a disposizione questi dati per permettere una ulteriore validazione delle analisi sviluppate.

Conclude la sua replica per confermare che – dopo il rinvio della convocazione della Commissione Tecnica avvenuto a inizio ottobre per motivi contingenti - è intenzione dell'Agenzia procedere alla sua convocazione il prima possibile.

Alle ore 17.20, il Presidente Bragaglio ringrazia i presenti per la loro partecipazione e dichiara conclusa la seduta odierna della Conferenza.