

---

## Conferenza Locale del Trasporto Pubblico – Bacino di Brescia

Sala Appalti Via Marconi 12 Brescia, ore 15.00.

*La lista dei partecipanti è riportata in separato ALLEGATO 1 (in atti)*

### VERBALE Nona Sessione del 5.02.2020

Alle ore 15.10 il Presidente dell’Agenzia del TPL di Brescia prof. Bragaglio, dopo i saluti, dà inizio alla nona sessione della Conferenza Locale del Trasporto Pubblico (CLTP), che è stata convocata per presentare in via conclusiva le proposte relative all’assetto del nuovo Sistema di Tariffazione Integrato del Bacino di Mobilità (STIBM), già oggetto di illustrazione in forma parziale in occasione di altre precedenti sessioni della CLTP.

Il Presidente ricorda che successivamente alla presentazione sarà possibile, da parte dei presenti intervenire o far prevenire osservazioni che potranno essere acquisite e eventualmente considerate in sede di stesura finale del Regolamento del STIBM di bacino; documento questo che verrà posto a breve all’attenzione dell’Assemblea dell’Agenzia per la sua formale adozione, per essere poi sottoposto alla valutazione di Regione Lombardia per l’acquisizione della cosiddetta “intesa” ai sensi del Regolamento tariffario regionale 4/2014 che disciplina l’intera materia unitamente alla legge regionale 6/2012 e, conclusivamente approvato dopo l’emissione della Delibera regionale di “intesa”.

Il Presidente evidenzia che la proposta dell’Agenzia in merito al STIBM è alquanto articolata e costituisce materia complessa e sicuramente impegnativa da trattare; infatti, come peraltro già ben noto, il nuovo assetto tariffario definito nel STIBM rappresenta una vera e propria innovazione rispetto alla situazione dei sistemi tariffario che convivono attualmente all’interno del bacino di competenza dell’Agenzia.

1

Una prima macroscopica è certamente rappresentata dalla diminuzione considerevole del numero di zone con le quali si divide il territorio del bacino provinciale che, come noto fin dall’approvazione del Programma di bacino, si riducono da circa 140 a 39. In particolare, evidenzia come nel nuovo STIBM si va a modificare la modalità di calcolo delle tariffe che passa in talune aree dall’approccio chilometrico (calcolato in base alla semplice lunghezza di viaggio, in cui il prezzo del biglietto cresce proporzionalmente al numero di chilometri percorsi) e in altre da un sistema micro-zonale (che riproduce un preesistente meccanismo lineare di tariffazione) ad una suddivisione in aree omogenee molto più ampie. Il nuovo sistema tariffario, infatti, basa il calcolo del prezzo del titolo di viaggio (biglietto o altro abbonamento, quale che sia) in funzione del numero di zone attraversate nel percorso di origine-destinazione.

Considerando la complessa morfologia territoriale che caratterizza la provincia di Brescia non è stato semplice produrre una configurazione omogenea; tuttavia, seguendo le Linee guida di Regione Lombardia emanate sull’argomento<sup>1</sup>, si è alla fine definita una valida proposta alternativa al sistema attuale, oggi assolutamente frammentato. Nel suo intervento il Presidente sottolinea come oltre alla caratterizzazione geomorfologica del territorio, il STIBM che viene proposto si relazioni strettamente anche al livello dell’offerta di servizi TPL che sarà introdotta in conformità al Programma di bacino e, in questo senso, sia strettamente correlata al tema delle risorse economiche che sarà possibile mobilitare.

---

<sup>1</sup> Regione ha definito alcune Linee guida per la creazione di zone omogenee più ampie di quelle tradizionali, anche finalizzate alla definizione delle agevolazioni e dell’intesa con il servizio ferroviario.

In proposito, ricorda come lo stanziamento regionale è rimasto costante negli anni ma, come trattato nella precedente conferenza, esso viene ogni anno eroso dall'inflazione e per questo motivo l'Agenzia dispone per la programmazione dei servizi di TPL di risorse sempre minori di anno in anno.

La realtà bresciana si trova quindi costretta ad integrare i finanziamenti necessari chiamando a partecipare gli enti locali. Questo è il motivo per cui anche durante la riunione convocata da Sindaco di Brescia e dal Presidente della Provincia sabato 1° febbraio 2020 si è chiesto di fare uno sforzo collettivo a tutti i Comuni, considerato che Provincia e Comune di Brescia integrano da tempo i finanziamenti del TPL. Al riguardo, si augura che tutti i livelli istituzionali possano muoversi in un'unica direzione per poter soddisfare in modo equo e non solo limitato ad una visione localistica le esigenze di mobilità dell'utenza, per far sì di non dover rinunciare ad una parte consistente del servizio, anche in considerazione del fatto che nel giro di poche settimane sarà espletata la gara per l'affidamento dei servizi TPL di bacino.

Il Presidente prosegue il suo intervento puntando l'attenzione sull'altro tema di cruciale innovazione – sollevato anch'esso nell'incontro dei Sindaci cui ha fatto riferimento – ovvero quello della inclusione nella programmazione generale di bacino del TPL dei servizi relativi all'area urbana di Brescia (finora gestiti dal comune capoluogo e da Brescia Trasporti) che sarà realtà dei fatti dopo l'avvenuto trasferimento del contratto all'Agenzia e l'attuazione della gara a "lotto unico" sull'intero bacino.

Evidenzia come questo cambio di soggetto regolatore/programmatore necessita di un **processo di riallineamento** delle tariffe che seguirà le indicazioni del modello regolatorio stabilito da Regione Lombardia e che porterà all'aumento del prezzo del biglietto ordinario di corsa semplice a 1,60 euro nel 2020. Peraltro, evidenzia come con l'aumento conseguente dei prezzi dei diversi titoli di viaggio (biglietti, abbonamenti mensili e annuali) **crece l'insieme di risorse disponibili per il sistema nel suo complesso, per un ordine di grandezza totale stimato in circa 1 milione di euro per l'area urbana e di 1,5 milioni per la parte che oggi fa riferimento ai servizi extraurbani.**

Questa scelta **evita l'adeguamento annuale delle tariffe e consente di garantire stabilità e certezza nel medio termine sul livello di ricavi** e, dunque, porta a un'operazione che consente di ottenere un equilibrio di bilancio per 3-4 anni.

Il Presidente conclude il suo intervento ricordando che l'agenzia così costituita ha davanti a sé circa sei mesi di vita, così come l'incarico del Direttore. Considerando l'eventuale modifica dei soggetti coinvolti sottolinea che è necessario condividere un senso di responsabilità finalizzato ad un incremento finanziario delle risorse finalizzato ad un corrispondente aumento della qualità del servizio.

Alle 15.40, concluso l'intervento introduttivo, dopo che il Presidente cede la parola al Direttore per l'illustrazione della proposta di STIBM.

Il Direttore, avvalendosi di una presentazione a mezzo dispositivi, focalizza l'attenzione sulle tematiche all'ordine del giorno. Sottolinea innanzitutto come nella logica complessiva del percorso che porta alla gara, dopo avere predisposto il Programma di Bacino (che definisce l'offerta che sarà oggetto delle proposte progettuali dei concorrenti), il passo conseguente necessario consista nella ridefinizione dell'assetto tariffario, anche nella prospettiva di fare un salto di qualità e offrire al cliente una gamma di scelte meglio rispondenti alle sue attese ed esigenze (sia in termini di mobilità che di titoli di viaggio).

Continua la sua esposizione evidenziando come la **definizione del sistema tariffario a zone rappresenta non solo la condizione per poter impostare il piano economico-finanziario simulato (PEFS)**, piano rispetto al quale si andranno a confrontare le offerte dei concorrenti in fase di gara, ma **soprattutto consente di fornire un riferimento certo del livello di ricavi atteso.**

Ricorda, inoltre, che i ragionamenti relativi al nuovo STIBM sono antecedenti addirittura alla creazione dell'Agenzia la quale, comunque, **fin dal 2017 aveva sviluppato una serie di analisi di impatto economico per mettere a confronto diversi possibili scenari di zonizzazione territoriale**. Successivamente, nel 2018, sono stati individuati gli elementi rilevanti del sistema fino all'affinamento di una soluzione che è stata portata sui tavoli dell'Assemblea dei Soci e del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia. Il processo di valutazione che ne è scaturito ed è stato articolato in diversi momenti di confronto tecnico e istituzionale nel corso del 2019 ha generato la proposta che oggi viene sottoposta all'attenzione della CLTP.

Continua evidenziando che oggi, in ogni caso, **i veri elementi di novità per i partecipanti alla CLTP sono quelli che da un lato riguardano la determinazione dei prezzi dei titoli di viaggio** (c.d. "tariffe di equilibrio") e che, dall'altro, **si riferiscono alle analisi di impatto economico sottostanti** (contenute in apposita Relazione Tecnica Illustrativa in cui sono riportate le simulazioni e le analisi sviluppate ex novo, dopo aver attentamente e puntualmente considerato alcune osservazioni critiche che chiedevano di dimostrare una maggiore "robustezza" per le analisi, tenuto conto delle molteplici variabili e indeterminanze che caratterizzano i dati disponibili).

Sottolinea come il lavoro svolto sia stato molto utile per verificare gli esiti delle simulazioni con i dati reali del "venduto" (distribuito per classi tariffarie) e per procedere alla riclassificazione delle relazioni di traffico in base alla nuova zonizzazione STIBM. Lavoro che è stato molto complesso ed impegnativo. Avvalendosi di alcune diapositive procede ad illustrare gli esiti di queste simulazioni.

Il Direttore dell'Agenzia descrive poi le principali modifiche apportate con la nuova zonizzazione tra cui l'allargamento della cintura metropolitana da 14 a 23 comuni, che porta ad includere nella nuova Zona 2 una parte di popolazione dell'hinterland non indifferente che potrà beneficiare di condizioni tariffarie più vantaggiosa negli spostamenti da e verso la città. Evidenzia come, per consentire vantaggi agli utenti, considerando le differenze territoriali del bacino, si sono definite zone più ampie laddove i servizi sono quantitativamente inferiori, così da bilanciare il prezzo al servizio. Ricorda, inoltre, come le tariffe siano definite sulla base del numero di confini zionali attraversati (o, meglio, in base al numero di "zone acquistate") e sottolinea come si siano considerate delle condizioni a contorno per evitare la perdita dell'equilibrio rispetto alla situazione attuale, così da poter limitare l'impatto sull'utenza con i possibili riflessi su un minor utilizzo del TPL. In proposito, evidenzia che gli aumenti tariffari dovuti all'attuazione del STIBM non avranno riflessi sulla domanda (in quanto si collocano su percentuali che si collocano entro limiti ragionevoli). In effetti, nelle condizioni attuali del sistema, l'elasticità della domanda è molto più sensibile al livello di offerta e all'intensità del servizio che non ai prezzi dei titoli di viaggio, come peraltro dimostrano recenti casi.

Il Direttore spiega come sulla base delle analisi effettuate siano state selezionate all'interno del bacino una serie di relazioni di traffico O/D di fonte ISTAT, selezionate e già depurate da un insieme di matrici più consistente, e come ognuna di queste relazioni sia stata inserita in uno dei gruppi che descrivono le prime 8 classi tariffarie-zionali in base al numero di zone attraversate. Il risultato delle simulazioni basate su questa metodologia mostra come nella suddivisione proposta in 39 zone si ha, in generale, per la stessa O/D, una diminuzione del numero di zone attraversate rispetto alla situazione odierna. Si è riscontrato infatti che un 20% di utenza beneficia della nuova suddivisione, un 5% viene penalizzato mentre circa i  $\frac{3}{4}$  si mantiene in una situazione di invariabilità (cioè senza cambio di classe tariffaria).

Riprendendo la considerazione precedentemente espone dal Presidente, il Direttore sottolinea come le modifiche tariffarie siano state strutturate per generare una stabilità economico-finanziaria pluriennale mirando ai 3-4 anni. Oltretutto, specifica come il nuovo STIBM offra la possibilità di acquistare un titolo di viaggio unico che permetta di utilizzare mezzi di trasporti differenti, acquistando mobilità e non semplici "viaggi" definiti da una percorrenza tra punto e punto come avviene oggi nella percezione e nella realtà corrente.

Il secondo argomento sviluppato nella illustrazione del Direttore è quello relativo alla **gamma dei titoli di viaggio** (acquistati singolarmente, in formato mensile o annuale). Agli abbonamenti mensili e annuali, infatti, sono associate anche le scontistiche obbligatorie per gli under 26 e gli over 65, come definito dalle Linee guida e nel regolamento tariffario di Regione.

Evidenzia quale novità quella **rappresentata dalla possibilità di pagamento degli abbonamenti tramite rateizzazione**, in modo da superare le obiezioni che Regione aveva posto in merito al disallineamento tra tariffe dei sistemi gomma/ferro. Il Direttore si sofferma a descrivere analiticamente come sono stati definiti i *rapporti di convenienza*, considerando anche **la necessità di ottenere la convergenza tra sistema gomma e ferro**, e sottolinea che il tentativo di semplificazione tariffaria come avvenuto in altre realtà sia stato apprezzato da Regione.

Infine, il Direttore spiega come sia possibile ipotizzare delle agevolazioni sulla base del reddito come è stato fatto in altre città e come l'introduzione delle agevolazioni in ogni caso comporti un'incidenza marginale sull'equilibrio finale.

Esplicita inoltre l'ipotesi di poter anche ampliare la gamma delle agevolazioni, ad esempio offrendo gratuitamente il servizio agli utenti under 14 o agganciando il prezzo al reddito (tramite parametrizzazione basata su ISEE) ma come queste proposte debbano ancora trovare il consenso e la validazione in sede di Assemblea dei Soci dell'Agenzia. Conclude l'intervento indicando ai presenti come la definizione del prezzo del biglietto /titoli di viaggio sia ovviamente un elemento di una certa delicatezza sotto il profilo della accettazione, tanto che spesso nel momento in cui i prezzi vengono aumentati le Amministrazioni tendono a compensare scelte impopolari concedendo un parallelo aumento dei tempi di validità associati ai vari titoli di viaggio. A suo giudizio si tratta di provvedimenti tecnicamente poco corretti anche se politicamente comprensibili; a tal proposito, evidenzia che il nuovo STIBM riconferma il tempo di validità dei titoli di zona 1 pari a 90 minuti.

Il Presidente, alle 16.40, prima di invitare gli ospiti a sottoporre eventuali domande o commenti, ricorda – così come anticipato nel suo intervento di apertura della seduta – che la proposta di STIBM prima di essere approvata verrà sottoposta anche ad eventuali osservazioni di Regione.

Interviene Nessi in rappresentanza di ANAV Lombardia chiedendo se il STIBM integrerà anche il servizio su ferrovia e se, in caso di risposta affermativa, si presuppone che l'equilibrio di bilancio della gomma si mantenga anche con la quota che andrà alla parte ferroviaria come conseguenza dell'abbonamento integrato.

Dopo la risposta affermativa alle sue domande da parte del Direttore dell'Agenzia, il referente di ANAV Lombardia si augura che le ripartizioni saranno correttamente definite e si interroga sulla questione bigliettazione, chiedendo se, come conseguenza del STIBM, i titoli di viaggio del ferro non verranno più venduti.

Il Direttore risponde che, qualora esistano le condizioni necessarie, **si cercherà di andare verso un unico sistema di bigliettazione integrato di bacino fin dall'inizio della sua attuazione**, senza adottare l'ipotesi di un regime parallelo di convivenza dei due sistemi tariffari per un periodo transitorio, come in ogni previsto dalla regolamentazione regionale (come soluzione di ripiego, appunto, transitoria).

Di seguito interviene l'arch. Delbarba, A.D. della Soc. SIA ARRIVA, sottolineando che le osservazioni portate all'attenzione dell'Agenzia a seguito delle precedenti sedute della CLTP in cui venne illustrato il nuovo STIBM, non sono state tenute in considerazione. Evidenzia come la **preoccupazione di Arriva in quanto fornitore del servizio non è quella di raggiungere un minor introito, quanto la possibilità che i ricavi non siano sufficienti per sostenere le spese**.

Precisa anche che in caso di effettivo mantenimento dell'equilibrio delle risorse e di qualità del servizio, la "proposta è innovativa ed intelligente". Peraltro, si interroga sul numero di zone proposte nel STIBM confezionato dall'Agenzia dato che a suo giudizio divide una provincia grande come quella di Brescia in 39 zone quando, a titolo di confronto, il bacino di Cremona-Mantova - di dimensioni più ridotte - risulta diviso in 56. Suggestisce quindi di affinare ulteriormente il sistema di tariffazione così da evitare la creazione di disequilibri.

Continua il suo intervento puntando l'attenzione su un secondo tema, ovvero quello dello **stato di attuazione del sistema di bigliettazione elettronica (SBE)**, che è elemento necessario per il funzionamento di questo tipo di tariffazione, ad esempio per poter effettuare un efficace controllo sull'utilizzo dei titoli di viaggio. In proposito, evidenzia come l'impegno delle Aziende per provvedere alla messa in opera della bigliettazione elettronica non sia stato valorizzato da Regione.

Conclude con una considerazione sulla questione che riguarda la scontistica, in particolare con riferimento alla **possibilità di fornire gratuitamente il servizio agli utenti under 14**. A tal proposito, l'arch. Delbarba sottolinea come qualora questa misura venisse adottata sarebbe necessario un intervento compensativo da parte dei Comuni per rendere la proposta sostenibile.

Il Direttore risponde a proposito del tema delle zone e ribadisce che la definizione dello STIBM è finalizzata alla creazione di un equilibrio che sarà diverso da quello attuale, però sarà un equilibrio. A proposito della bigliettazione elettronica precisa che essa rappresenta un elemento di supporto alla rendicontazione del sistema ed è quindi rappresenta uno strumento non strettamente necessario poiché l'integrazione viene attuata - e può esistere - anche senza la presenza o l'ausilio della bigliettazione elettronica. Relativamente alla questione evidenziata sulla opportunità di adottare la gratuità per gli utenti under 14, l'ipotesi di uniformare in questo senso le scelte del STIBM di Brescia a quelle introdotte nel bacino milanese resta al momento una proposta formulata in sede tecnica e che l'Assemblea dei Soci valuterà se perseguire o meno.

Per quanto riguarda le critiche rivolte alla Regione relative alla mancata valorizzazione dell'investimento delle Aziende per la predisposizione del sistema di bigliettazione elettronica (SBE), l'Ing. Croce condivide le critiche formulate dall'arch. Delbarba, sottolineando, peraltro, come l'Agenzia abbia sempre avuto un atteggiamento di sprone nei confronti di Regione per dare concreta e celere attuazione al SBE e a sostegno delle Aziende che hanno anticipato con proprie risorse l'investimento necessario.

Il Presidente interviene con una considerazione a proposito della necessità di intraprendere comunque una direzione, nonostante possa rivelarsi errata; essa va intrapresa collettivamente, altrimenti il fallimento è già in partenza. In particolare, descrive la ricerca di una soluzione come la situazione di trovarsi all'interno di un labirinto, ritenendo che la possibilità di "uscire dal labirinto" sia rappresentata dalla scelta di indire una gara che cambi l'assetto del servizio e di includere e coinvolgere nel miglior modo possibile coloro che, tra pubblico e privato, diventeranno gli elementi basilari per la realizzazione di un nuovo sistema di offerta che potrà innovare in modo sostanziale quello precedente in essere.

Precisa che le scelte fatte sul bacino di Brescia sono state definite partendo dalle caratteristiche economiche e territoriali della provincia, sottolineando al contempo di non aver mai nascosto le sue perplessità nei confronti della struttura della zonizzazione adottata per alcune parti del bacino, data la diversità che esiste tra la zona urbana e periurbana e le valli. Nonostante questo, resta convinto che sia necessario trovare una soluzione assumendo anche il rischio di sbagliare. Considerando che non sono mai state indette gare **si è strutturata la proposta sulla base di elementi di flessibilità che possano essere modificati in caso di necessità**.

Conclude il suo intervento evidenziando come l'introduzione della bigliettazione elettronica che avverrà a sostegno del nuovo STIBM risolve alcuni dei problemi esistenti e permette di orientare nella corretta direzione i cambiamenti in corso d'opera, considerando anche il rapporto con il sistema ferroviario nella ricerca del dovuto equilibrio economico.

Interviene il sig. Salvatore Riccio, rappresentante del Sindacato UGL Brescia, sostenendo che la prospettiva della gara ha portato al peggioramento delle condizioni dei lavoratori. Evidenzia, in particolare, che inadeguate condizioni lavorative possono generare un servizio scadente. Continua l'intervento sostenendo che non ritiene che esistano le condizioni per procedere con la procedura ad evidenza pubblica e ribadisce che nonostante esistano degli obblighi, la predisposizione della gara porterà a soluzioni al massimo ribasso con effetti negativi.

Il Presidente riprende la parola per evidenziare che certamente l'effettuazione della gara espone a molti rischi e che in altre zone del Paese le gare sono state fatte e anche con conseguenze impreviste, ma questo non toglie che sia un elemento necessario. Nel settore del trasporto c'è stato un trascinarsi da parte degli enti locali, ma l'evoluzione imposta dalla legge regionale 6/2012 difficilmente rappresenterà un regresso se gli enti locali saranno protagonisti delle scelte. Con riferimento al bacino di Brescia, il Presidente evidenzia che il comune di Brescia partecipa in modo attivo al finanziamento del TPL, come scelta intelligente legata ad un piano di sviluppo che comprende l'ambito territoriale della "grande Brescia".

Da ultimo, il Presidente si sofferma sull'importanza del ruolo degli enti locali che, a suo giudizio, è fondamentale per il miglioramento del servizio, poiché se le risorse dovessero provenire solo da Stato e Regione gli enti locali avrebbero non solo meno risorse per il servizio sul territorio ma anche meno importanza nei momenti decisionali. Sottolinea, ancora, l'importanza della legge regionale 6/2012 come elemento, seppur parziale, per il miglioramento del settore del TPL, senza la quale sarebbe completamente mancato un riferimento normativo adeguato a seguire l'evoluzione del mondo del TPL e che essa contiene gli elementi per la valorizzazione delle risorse territoriali, pubbliche e private.

Il Presidente ricorda che ulteriori proposte-osservazioni saranno ben accette.  
Ringrazia e chiude la seduta alle 17.20