

Claudio Bragaglio

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE A BRESCIA & MOBILITA' SOSTENIBILE



Agenzia del Trasporto
Pubblico Locale di Brescia



Claudio Bragaglio

**TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
A BRESCIA
&
MOBILITA' SOSTENIBILE**



**L'immagine di copertina è di © GRUPPO BRESCIA MOBILITÀ che si ringrazia per la gentile concessione*

eBook free download online

<https://www.agenziatplbrescia.eu/pagina-di-esempio/agenzia/storia-dellagenzia-formato-ebook/>

Publicazione da parte della Agenzia del TPL di Brescia,
via Marconi 12. Brescia: 31 agosto 2021

INDICE

Introduzione	pag.	4
1. 2014-15. Avvio e consolidamento delle attività dell'Agenzia		39
2. 2016. La gestione dei Contratti di Servizio del TPL		61
3. 2017. Studi per il Programma di Bacino. Il rinnovo del CdA		100
4. 2018. Programma di Bacino e nuovo Sistema tariffario (STIBM)		124
5. 2019. La Gara del TPL per il Gestore ed il Bacino unico		133
6. 2020. Emergenza Covid. Il Piano TPL-Scuole e recupero risorse		176
7. 2021. Emergenza Covid. CdA: gestione straordinaria in <i>prorogatio</i>		256
8 Documentazione		
Costi e risorse per servizi TPL del bacino di Brescia		293
Le principali attività dell'Agenzia		299
Il Programma del TPL del bacino di Brescia		307
Assegnazione delle risorse finanziarie per il rinnovo delle flotte autobus		313
9 Organi e Personale dell'Agenzia (2014-21)		322
10 Riferimenti bibliografici		325

INTRODUZIONE

Con questa pubblicazione mi propongo di illustrare e documentare la fase di costituzione ed il consolidamento dell'esperienza della Agenzia del Trasporto Pubblico Locale (TPL) di Brescia, dal 2014 al 2021. Ovvero, d'un primo triennio - con la presidenza del CdA affidata a Corrado Ghirardelli - e d'un secondo triennio - con la presidenza del sottoscritto - a cui è seguito poi un ulteriore e straordinario anno di proroga, dovuto all'emergenza Covid 19, ritenuto necessario da Regione Lombardia e reso poi possibile con una specifica modifica, da parte del Consiglio, della l.r. 6/2012¹. Legge che rappresenta il testo normativo fondativo che disciplina la materia del trasporto pubblico locale sia di competenza regionale, sia quella affidata alla gestione degli *Enti di Governo* di ciascun bacino, quindi alle "Agenzie per il Trasporto Pubblico Locale", con il coinvolgimento di Regione, Comune capoluogo e Provincia.

1. Un libro di Documentazione e di Bilancio

La raccolta di interventi, interviste ed articoli pubblicati sulla stampa locale, nonché il riferimento ai Documenti della Agenzia del TPL², offrono un quadro della formazione *in progress* dell'Agenzia stessa, che si è sviluppata in continuità di impegno e di indirizzo, pur in presenza - tra il primo ed il secondo mandato - d'un avvicendamento politico della Presidenza, con il determinante contributo professionale del Direttore, ing. Alberto Croce. Un periodo che comprende gli importanti obiettivi raggiunti, le difficoltà incontrate, nonché le polemiche che si sono sviluppate in particolare sul tema delle risorse economiche e che hanno intensamente e dialetticamente coinvolto gli stessi Enti costitutivi dell'Agenzia: Regione Lombardia, Provincia e Comune di Brescia.

In particolare, questi vari elementi critici hanno riguardato il periodo 2019-21 con riferimento al problematico finanziamento regionale anche del Metrò di Brescia, alla progressiva riduzione dell'impegno finanziario - persino con un pavento-

¹ Legge Regionale n.6/2012: *Disciplina del settore dei trasporti*. La modifica ha riguardato il comma aggiuntivo 8 bis all'art. 7: "In considerazione della fase di emergenza epidemiologica da COVID-19 in corso, la durata degli organi fondamentali di cui al comma 8 è prorogata di dodici mesi per l'Agenzia per il TPL di Brescia".

² Oltre alla Documentazione riportata in Appendice ulteriori Atti e Documenti più significativi sono indicati con i relativi *link* di collegamento.

tato azzeramento - del contributo della Provincia, al perdurante squilibrio – particolarmente penalizzante per Brescia - della ripartizione regionale delle risorse destinate a sostenere i costi correnti di esercizio del TPL.

Quindi un insieme di fattori amministrativi e politici – di “vasi comunicanti” tra di loro, come più volte ho evidenziato - non facili da riequilibrare, riguardante anche la tensione a volte esistente nei rapporti tra i Soci, con una diretta ricaduta sulla Agenzia stessa. Va da sé che tutto ciò si è notevolmente aggravato in ragione dell'emergenza Covid 19, perché ha richiesto un aumento significativo dei servizi, con corse aggiuntive per attuare lo scaglionamento degli ingressi alle Scuole. Unico sistema ritenuto possibile anche per garantire gli indici di affollamento dei mezzi entro i limiti fissati dalle Autorità.

Ma, al contempo, tutto ciò ha comportato anche una drastica riduzione dei passeggeri nel corso del 2020, con rilevanti ricadute negative sull'equilibrio dei bilanci delle stesse Aziende affidatarie: Brescia Trasporti ed ARRIVA SIA, nonché anche altri Operatori che – come in Valcamonica - fanno parte del TPL. Situazioni molto critiche, anche sotto il profilo occupazionale, pur essendo Aziende sostenute da robusti trasferimenti finanziari da parte governativa, a compensazione della sofferenza delle perdite negli introiti.

L'avvio dell'attività dell'Agenzia è stato particolarmente complesso e problematico. Si trattava infatti d'una esperienza del tutto nuova, che partiva da zero, così come del tutto nuova risultava la diretta collaborazione tra i tre soggetti istituzionali – Regione, Comune e Provincia di Brescia - nel settore del trasporto pubblico locale. Settore che fino ad allora si era sviluppato, ma per ambiti e con ruoli di Enti tra loro separati anche a livello territoriale. Con una distinzione, in particolare, tra l'area urbana (con la gestione affidata al Comune capoluogo, tramite la propria storica azienda municipalizzata) e il territorio provinciale (con la gestione affidata alla Provincia, con Aziende affidatarie dei servizi extraurbani e interurbani, con Contratti di servizio o in regime di Concessione).

2. Una gradita proposta per l'Agenzia del TPL

Il mio impegno per l'Agenzia prende le mosse nel 2013. Allora non avevo certo nascosto la mia sorpresa e pure il mio gradimento quando, nel pomeriggio del 6 luglio 2013, il neoeletto Sindaco di Brescia, Emilio Del Bono, mi aveva accennato all'ipotesi d'un possibile mio coinvolgimento per una Agenzia del TPL. In quel pomeriggio al *Palatenda*, in occasione della festa di SEL aperta dall'on. Fabio Mussi, vi era un clima di particolare euforia, manifestato anche nel

confronto pubblico tra il neosindaco Del Bono, la vicesindaca Laura Castelletti e l'assessore Marco Fenaroli. Tutti quanti ben predisposti e con il sostegno delle migliori intenzioni dopo il successo elettorale che aveva posto termine alla Giunta Paroli-Rolfi, di Centro Destra.

Ormai remoto era il ricordo d'un dissidio nel Centro Sinistra rappresentato mesi prima dalla richiesta delle "primarie" per la scelta del Sindaco - tra Del Bono e Fenaroli - che si erano rivelate, pur con opinioni inizialmente opposte nel PD cittadino, l'operazione più valida e convincente che rendeva possibile e saldava la nuova coalizione anche per la prospettiva. Così come, con non meno entusiasmo, era stato accolto anche l'altro importante accordo con la Lista Castelletti per il ballottaggio. Pure quello osteggiato da un settore del PD cittadino.

Ma tutto era bene ciò che era finito bene. D'altronde anche un saggio filosofo come Gianbattista Vico, ci ricorda: *verum esse ipsum factum*. Infatti, nulla è più vero d'una cosa quando è ben fatta.

A riprova di ciò, anche gli anni a seguire, perché proprio tali decisioni hanno caratterizzato la continuità del governo - anche attuale - della Loggia. Con gli evidenti riflessi che si sono avuti anche per la vita delle varie Aziende, compresa quella dei Trasporti, nonché per la stessa Agenzia del TPL, sia per le scelte trasportistiche fatte, che per la stessa *Governance* espressa.

La proposta che mi riguardava, avanzata dall'on. Del Bono, per il sottoscritto - se posso soffermarmi ancora un attimo su un aspetto *personale*, ma con riflessi riguardanti *vicende aziendali* di ASM-A2A - rappresentava un elemento per me doppiamente positivo. In primo luogo, perché venivo da quattro anni di sospensione dal Gruppo consiliare del PD - sospensione decisa dallo stesso Del Bono, come Capogruppo, ed unanimemente accolta - riguardante un mio ricorso al TAR contro la decisione del Sindaco Paroli di azzerare le nomine dei vertici di A2A che erano state fatte mesi prima dalla Amministrazione Corsini. Una scelta finalizzata, da parte dell'on. Paroli, a realizzare l'obiettivo di portare - come poi è avvenuto - l'avv. Graziano Tarantini, già Presidente bresciano della Compagnia delle Opere (CdO), al vertice di A2A.

Il TAR non accolse il mio ricorso di Consigliere Comunale con una motivazione assurda (pilatesca, direi, decidendo che il TAR non poteva intervenire sul ricorso presentato!), che rimane nella memoria degli annali d'una malagiustizia amministrativa. Tant'è che anni dopo poi giustizia verrà fatta, ma quando a ricorrere saranno gli stessi Amministratori estromessi dalla *Governance* di

A2A per una decisione politica che, da diretti interessati ed ingiustamente penalizzati, riceveranno anche rilevanti risarcimenti pagati da A2A³.

In compenso, poco dopo - e ritengo in non singolare coincidenza con tale vicenda - venni querelato per diffamazione dalla Compagnia delle Opere per un mio intervento critico in Consiglio Comunale. Ma il Giudice respinse rigettò le motivazioni di tale iniziativa della CdO⁴.

3 Servizi Pubblici ed ASM: il municipalismo progressista

In quel momento, dopo la proposta del Sindaco Del Bono, il percorso di quell'impegno in Agenzia non mi risultava ancora del tutto chiaro. Anche se l'argomento suscitava il mio interesse in quanto la mia attività amministrativa era stata sempre, seppure a vario titolo, interessata anche alle aziende pubbliche, in particolare - *ça va sans dire* - alla ASM, nella sua versione di *Multiutility*, trasporto locale incluso. Di più. Quell'interesse era parte rilevante dell'impegno politico della Sinistra bresciana cittadina, ed in particolare del PCI, che fosse all'opposizione od al governo locale.

Infatti, essa si era sempre sentita coinvolta nell'esperienza della ASM, oggetto del proprio interesse, sia sul fronte dello sviluppo dei Servizi Pubblici che dell'impegno anche sindacale. Al punto d'aver impegnato anche alcuni dei propri migliori amministratori, come M. Tambalotti, G. Chiari, G. Berruti, B. Barzellotti.

Con Brescia sempre più protagonista di grandi operazioni nel settore dei Servizi Pubblici - Trasporti, Teleriscaldamento, Metrobus, Termovalorizzatore - su cui la Città, con le sue istituzioni e le diverse forze sociali e produttive, s'è giocata nel tempo le migliori partite della propria modernizzazione industriale, economica e - soprattutto- anche sociale.

³ Il riferimento è alla Sentenza della Corte di Appello di Brescia, n.1077/2020, del 14.10.2020, favorevole ai ricorrenti estromessi (in quanto amministratori di A2A): arch. Claudio Buizza, rag. Pierfranco Cuter e dott. Giovanni Rizzardi, con relativo risarcimento economico. Come peraltro stabilito, in precedenza, con analoga sentenza favorevole all'ing. Renzo Capra, estromesso da Presidente di A2A, con un rilevante risarcimento di circa un milione di euro, per la revoca anticipata ed illegittima del suo mandato.

⁴ Davanti al Giudice la difesa del sottoscritto è stata efficacemente patrocinata dagli avv. Giuseppe Onofri e Andrea Ricci, conclusasi con un rigetto dei ricorrenti ed una CdO condannata a pagare le spese di lite. Ricordo con grande riconoscenza l'intervento in mia difesa in Consiglio Comunale del collega di Centro Destra, Giorgio Agnellini, imprenditore ed iscritto alla stessa CdO.

Tale modernizzazione si è sviluppata sul lungo periodo, valorizzando sinergie locali ed a partire anche dal trasporto pubblico ⁽⁵⁾.

Nel corso del tempo varie scelte sono state spesso motivo anche di un dialettico confronto interno al Centro Sinistra. Penso, per esempio, all'estensione, a metà degli anni '70, del Teleriscaldamento con relativa divisione nei partiti sulla politica tariffaria che la rendesse possibile. Poi al Metrobus, soprattutto – con una Città impegnata con la sua Azienda in partite molto impegnative ed anche rischiose, per le difficoltà delle scelte, con divisioni interne ai vari partiti. Sinistra inclusa. Si pensi ai due Referendum consultivi per (o meglio: *control*!) il Metrò (1998 e 2001), promossi da un variegato schieramento Destra-Sinistra e da vari Comitati del tutto contrari a tale infrastruttura.

In affetti poi l'esito dei Referendum vide una insufficiente partecipazione, ma nel contempo una netta prevalenza dei "NO". Ma l'assenza del *quorum* del 50% - seppure sfiorato! - rese possibile alla Giunta del Sindaco Corsini di proseguire nelle decisioni già assunte sia da ASM che dallo stesso Consiglio Comunale. Ma introducendo – sulla spinta direi anche degli stessi Referendum - variazioni significative, come l'interramento (trincea coperta o galleria) in zone sud della città, dove inizialmente era invece previsto un viadotto sopraelevato, che aveva però suscitato forti reazioni per il suo effetto impattante in zone urbanizzate.

Nel tempo – ma a Metrò ormai realizzato e con la fine del disagio dei grandi cantieri aperti, in particolare nel Centro Storico - problemi e divisioni si sono poi trasformati in una condivisione molto ampia. Ma come spesso avviene...con conversioni postume! A partire dalle stesse forze politiche, ma non meno anche da una opinione pubblica che ha sì poi virato nella direzione opposta, ma non prima di aver sancito nel 2008 – ed in ragione anche del disagio dei cantieri ancora aperti - la sconfitta della Giunta Corsini.

Infatti, solo dopo l'evidenziarsi della infrastruttura, dell'efficacia del mezzo, nonché dell'attrattiva moderna delle stesse stazioni nel contesto urbano, la svolta è stata poi sancita. Anche per lo stesso Gruppo Consiliare della Lega - già diretto

⁵ Tra vari incontri pubblici di ricostruzione storica si segnala: Convegno, *110 anni di trasporto pubblico a Brescia*, 14.03.2018, Palazzo Loggia, Brescia. Con interventi, a vario titolo di: C. Scarpa, Presidente Brescia Mobilità, E. Cerquaglia, Amministratore Brescia Trasporti, F. Pasotti, Presidente Metro Brescia, C. Bragaglio, Presidente Agenzia TPL, M. Tira, Rettore dell'Università degli Studi, F. Manzoni, Assessore alla Mobilità, F. Robecchi, storico e giornalista, R. Mazzoncini, Amministratore Ferrovie dello Stato. Conclusioni di E. Del Bono, Sindaco di Brescia.

in precedenza dall'avv. Cesare Galli e promotore persino della privatizzazione di ASM – che ha poi preteso ed ottenuto per se stesso in Loggia, nel periodo della Giunta del Sindaco Paroli, la Presidenza della Commissione Metrò per il proprio Capogruppo, Nicola Gallizioli, in modo da poter apporre anche il proprio sigillo conclusivo alla sua realizzazione.

Per non dire poi anche del crescente affollamento, nelle varie tappe per i “tagli di nastro” nei cantieri, da cui man mano spuntava il lavoro imponente e sotterraneo della fresa della *Grande Talpa*. Fino all'inaugurazione in *pompa magna* nel 2013 - dopo 10 anni di lavori - del Metrò presso la Stazione di Brescia. In presenza d'un accalcato universo mondo delle varie Autorità, con la sola assenza – ben augurante e per nulla sgradita - del Prefetto di Brescia, la dott.ssa Livia Narcisa Brassesco Pace, in quelle ore impegnata in un esercizio *fashion* del suo tempo libero a Parigi.

Ma, oltre che la modifica del quadro politico-amministrativo, vi era anche il cambiamento della *Governance* bresciana in A2A, fino ad allora presieduta dall'avv. Graziano Tarantini, proposto dal sindaco Paroli. Come peraltro pure cambiata anche l'imbarazzante *Governance* di Brescia Trasporti, anch'essa promossa dal sindaco Paroli, nel 2009, all'insegna – direi - d'una discutibile politica “transattiva”, che aveva coinvolto l'allora Presidente di Centro Sinistra della 5° Circoscrizione, Andrea Gervasi. Un ex dipendente dell'Azienda che, di punto in bianco, nelle elezioni era diventato, con un cambio di campo, sostenitore della candidatura di Paroli e che, sempre di punto in bianco, s'era ritrovato, per analogia, nientemeno che Presidente di Brescia Trasporti.

In sostanza il quadro delle *Governance* aziendali dei servizi pubblici bresciani era mutato e meritava l'impegno a tutti i livelli per consolidare tale linea di cambiamento. E credo si possa, con riferimento al complesso delle scelte, anche più recenti per le varie Aziende, ritenere che il Comune di Brescia nella sua nuova versione abbia fatto meglio, per quanto di competenza. Si pensi, nel confronto, alla qualità d'una *Governance* di Brescia Mobilità, con il prof. C. Scarpa e l'ing. M. Medeghini, a Brescia Trasporti con l'ing. E. Cerquaglia e l'ing. C. Garatti. O su un orizzonte più ampio riguardante appunto A2A, nella sua espressione bresciana, il cambio con la Presidenza del dott. G. Valotti, prima, ed ora con l'A.D. ing. R. Mazzoncini.

4. L'avvio dell'Agenzia del TPL

Il percorso delle nomine dell'Agenzia non è stato immediato, infatti si è poi concretizzato solo il 6 luglio del 2014 con la nomina, da parte del Sindaco Del

Bono per il CDA, della dott.ssa Alessia Savoldi, ricercatrice dell'Università Statale, oltre che del sottoscritto, in qualità poi anche di vicepresidente ed, in accordo con Provincia e Regione, con Corrado Ghirardelli presidente. Con tempi dilatati di alcuni mesi che confermavano le difficoltà dell'effettiva applicazione della Legge regionale n.6/2012, istitutiva delle Agenzie del TPL. Anche per Brescia, pur essendo stata la prima Agenzia ad essere effettivamente costituita a livello regionale e ad aver mosso i primi passi presso i locali dell'Assessorato della Provincia, al *Crystal Palace*, con la competente collaborazione della sig.ra Vera Gentili, che verrà impegnata per il lavoro di segreteria per tutta la prima fase dell'Agenzia.

In campo trasportistico il mio interesse fino ad allora era legato più che altro alla attività di Consigliere Comunale in Loggia, ad una attenzione per ASM, intesa come *Multitility*, quindi da sempre comprensiva anche del Trasporto locale, fino allo scorporo da ASM e la costituzione di Brescia Traporti nel giugno del 2001. Una sequenza quasi infinita che va dalla legge 151/81, alle Leggi Bassanini sul "federalismo amministrativo) ed al decreto legislativo n. 422/97 (cosiddetto "Burlando"), ispirato ad un modello di "concorrenza per il mercato"⁶. In parallelo è più volte intervenuta anche la disciplina europea e la riforma della ministra, Marianna Madia, con Decreti attuativi, compreso il Testo Unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale, che introduceva rilevanti novità per tutti i servizi pubblici locali, con riferimento anche alle procedure di gara ad evidenza pubblica.

A seguito d'un lungo percorso nazionale si sono determinati relativi riflessi positivi anche in Regione che ha dato attuazione ad una stagione importante con la Legge regionale "Riforma del Trasporto Pubblico locale in Lombardia" (L.R. 22/1998). E successivamente, tramite gli "Interventi per lo sviluppo del Trasporto Pubblico Regionale e Locale, con la l.r. 1/2002. Periodo questo che mi vedeva interessato come Consigliere regionale su queste tematiche, direttamente molto ben seguite da un collega Consigliere come Cesare Bozzano e dal dirigente del Gruppo consiliare regionale, il dott. Dario D'Italia.

5. La vicenda del Metrò di Brescia

Rilevante a Brescia in tutti quegli anni - in particolare dal 1986, con Sindaco Padula, nel 1998, con Sindaco Martinazzoli - è stata la vicenda del Metrobus.

⁶ Sull'esperienza del Federalismo amministrativo in Regione Lombardia, cfr.: C. Bragglio, *Ragioni e Regioni del Nord-Italia*, con Prefazione di P.Corsini, Ed: Libreria Rinascita, Brescia, 2000; ID., *Finale di partita. Federalismo e fase costituente. Il caso lombardo*, con Introduzione di P.A. Ferrari, Gruppo consiliare D.S., Regione Lombardia, Milano, 2003.

Vicenda che sia sul piano politico che di merito ha determinato profonde divisioni anche nei partiti. Così nella DC, a maggioranza interna di Centro Destra prandiniana, contraria in Loggia al Metrobus, come poi avverrà - ma in forma altalenante e con molte ambiguità - anche con il Termovalorizzatore, approvato dalla Giunta del Sindaco Gianni Panella, nel 1992, con l'astensione politicamente determinante del Gruppo consiliare del PDS.

Scelte programmatiche che risentivano molte volte delle tensioni interne ai partiti, che in quella fase erano di profonda lacerazione, in particolare dal 1985 al 1992. Con riferimento alle problematiche riguardanti aziende e trasporti, un riconoscimento va espresso al ruolo svolto dal Sindaco sen. Piero Padula che, pur in una situazione molto difficile esistente all'interno del Consiglio Comunale, nella sua maggioranza e nel suo stesso partito di riferimento, la DC., ha saputo impostare scelte decisive. A partire dal Metrò e poi per il Termovalorizzatore (7).

Su tutta la vicenda del Metrò vi è stato un ampio approfondimento, in particolare nel confronto in due Convegni promossi dal Comune di Brescia e da ASM, nel 1988 e, successivamente, nel 1996 (8). Convegni che registrarono però la presenza di rilevanti diversità, anche progettuali. Con divisioni interne anche al Centro Sinistra che pure si riconosceva maggioritariamente nella proposta avanzata, ma con settori che, da protagonisti, hanno poi promosso i due referendum, sostenuti dal Centro Destra e da categorie, come i commercianti del Centro Storico, intenzionati a contrastare il Metrò. Con un esito molto problematico, ma significativo per il clima di allora, e con Referendum che non hanno raggiunto il *quorum* necessario per determinarne formalmente l'efficacia.

Lo schieramento del Centro Destra, sul piano locale in verità, non si rifletteva in egual misura a livello regionale. Infatti, a quel livello l'interlocuzione risultava migliore rispetto alla realtà locale. Tant'è che il sottoscritto, in qualità di presentatore e primo firmatario, nel dicembre 1995, ha predisposto la Mozione in Consiglio Regionale per l'approvazione e finanziamento del Metrò ed in quella occasione il consenso tra i Consiglieri Regionali bresciani è risultato molto ampio, quasi unanime. A tale Mozione poi è seguito un Protocollo, approvato da

⁷ Cfr.: C. Bragaglio, *L'eredità politica del suo municipalismo*, in: E. Pasinetti, F. Franzoni, *Piero Padula. La buona politica*. Prefazione di Sergio Mattarella, Scholé, Brescia, 2019

⁸ Comune di Brescia-ASM, *Il Metrobus per la città degli anni novanta*, Atti del Convegno, Camera di Commercio, Brescia, 09.08. 1988. Comune di Brescia-ASM, *Il Trasporto innovativo: esperienze a confronto*, Atti del Convegno, Camera di Commercio, Brescia, 17/18.10.1996

Regione Lombardia, Comune e ASM (07.06.1999), sulla base d'una traccia stesa dallo stesso ing. Renzo Capra, prima Direttore e dal '95 Presidente di ASM.

Al confronto culturale e scientifico di quel periodo va rilevato il grande contributo al dibattito è venuto anche dalla Università Statale di Brescia ed, in particolare, dalla Facoltà di Ingegneria sui temi della programmazione urbana e della mobilità sostenibile, con elaborati, ricerche e la partecipazione attiva al confronto cittadino (⁹).

6. L'avvio della legge di Riforma del TPL

Un fatto positivo si è verificato in Consiglio Regionale con un'ampia convergenza che ha portato all'approvazione della Legge 6/2012. Una legge che, a differenza di altre Regioni, anche di Centro Sinistra, ha individuato nel coinvolgimento del sistema autonomistico – in particolare di: Comuni Capoluogo e Province - la chiave di volta più significativa della riforma stessa.

Un dato non scontato, se vediamo come in altri settori si siano operate scelte diverse, con una più esplicita centralizzazione regionale od una aziendalizzazione totalmente avulsa da principi d'un governo della mobilità affidata agli Enti locali, non solo nei termini di una programmazione (come per il *Piano Urbano Mobilità Sostenibile-PUMS*), ma per quanto riguarda una effettiva gestione della mobilità.

La modalità realizzativa ha poi evidenziato in alcune realtà della Lombardia criticità dovute all'applicazione d'un modello astratto di parametri, con aggregazioni di diverse realtà urbane, non corrispondenti alle politiche trasportistiche consolidate nel tempo. Frutto più che altro d'una modellistica che ha risentito di una certa qual astrattezza, attribuita poi a società di consulenza - come Ateria spa - coinvolte in studi e proposte operative. Positiva, viceversa, la soluzione adottata per Brescia e per Bergamo, coincidente con il territorio provinciale, ciascuna con il proprio Comune capoluogo e la Provincia.

In sostanza, all'indomani dell'esperienza dell'Assessore ai trasporti, Raffaele Cattaneo, che ha saputo condurre in porto la riforma ed imprimere una chiara direzione al sistema del TPL, quand'anche discutibile per taluni aspetti, le esperienze successive di vari Assessorati hanno visto Regione Lombardia smarrire più volte la bussola strategica sul TPL e sull'applicazione stessa della legge regionale.

⁹ Si vedano, a titolo indicativo, le pubblicazioni di: R. Busi (a cura), *Metropoli e Mobilità. Il caso di Brescia*, Sintesi Editrice, Brescia, 1993 (con i contributi anche di M. Nova, G. Lupo, B. Guizzi, M. Tira, G. Maternini) ed inoltre di: Maternini G., Tira M. (a cura), *Metropoli e Mobilità. Il caso di Brescia*, Vol. 3°, Sintesi Editrice, Brescia, 1994.

Infatti, la Giunta Regionale ha concentrato la propria attenzione ed i propri interessi più che altro sulle complesse vicende economico-finanziarie di Trenord, mentre i servizi di trasporto locale svolti con altre modalità – in particolare quelli con autobus - rimanevano ai margini delle sue scelte strategiche. Così come il tema della loro integrazione vettoriale e tariffaria, nodo tuttora rimasto incompiuto. Facendo quindi venir meno – in tema di equilibrata ripartizione delle risorse, di integrazione tariffaria, di modernizzazione dei sistemi di bigliettazione, di sistemi di acquisizione delle informazioni gestionali - quella necessaria visione unitaria e complessiva del trasporto regionale e locale.

Paradossalmente il positivo coinvolgimento degli Enti Locali sul TPL ha visto in Regione Lombardia il riflesso non già d'un proprio maggior impegno, ma piuttosto d'un distacco, a conferma di una visione riduttiva del TPL su gomma, prevalente nelle realtà locali, ritenuta una problematica di minore importanza. Essa invece è tutt'ora decisiva, quand'anche si ritengano auspicabili il potenziamento dei servizi ferroviari di livello regionale (la c.d. "cura del ferro") e la modernizzazione anche sotto il profilo ambientale del parco mezzi su gomma.

Risulta particolarmente critico il fatto che, in soli nove anni, si sia dovuto registrare un così rapido avvicendamento di ben cinque Assessori – R. Cattaneo, M. Del Tenno, A. Cavalli, A. Sorte, C. Terzi – ad obbiettiva testimonianza d'un Assessorato ritenuto secondario e non strategico tale settore. O, diversamente, d'un Assessorato ritenuto sì importante, ma come una fase di passaggio per altri lidi istituzionali, con la speranza di potervi aspirare, anche solo uscendo indenni da problemi complessi e lasciati in gran parte irrisolti. Quindi all'insegna d'una idea rinunciataria di fronte a complicate e rischiose soluzioni, ma del tutto necessarie per poter affrontare problemi riguardanti le politiche trasportistiche.

Comunque si tratta di una grave sottovalutazione politica essendo un settore economicamente strategico per il valore della produzione di servizi, per l'apporto allo sviluppo e alla competitività territoriale, per l'entità delle risorse necessarie al suo sviluppo. Tutto questo è confermato anche dal mancato investimento sulle risorse umane e dirigenziali, dalla loro svalorizzazione, con scelte che hanno sempre più ridimensionato ed impoverito la stessa struttura dirigenziale degli Uffici regionali preposti. Affidando ad una tecno-struttura aziendale come Trenord, ma in maniera del tutto impropria, anche scelte strategiche che spetterebbero al livello politico-istituzionale, a cominciare dalla ripartizione delle risorse destinate ai servizi di TPL, tra le diverse realtà territoriali, nonché

l'effettiva promozione delle diverse forme di integrazione (in particolare quella tariffaria) che rimangono ancora irrisolte. Come peraltro emerge anche sul piano della mancata verifica *in progress* della stessa legge di riforma, che oggi si ritrova in qualche difficoltà e come emerge anche dalle stesse Audizioni della V^o Commissione Consiliare regionale. Ma da cui non emergono chiare soluzioni e prospettive dalla Regione, se non idee spesso improvvisate e tra loro confliggenti.

7. Lo squilibrio nella ripartizione territoriale delle risorse

Un aspetto che, in particolare per Brescia, ha registrato effetti negativi ha riguardato lo squilibrio nell'assegnazione delle risorse finanziarie regionali e di provenienza statale tra i diversi bacini di mobilità lombardi. Tenuto conto del fatto che Brescia - a partire dal Capoluogo, ma anche in Provincia - ha sempre avuto livelli alti di offerta del proprio TPL ed impegnativi anche nel volume di risorse economiche a sostegno di quei livelli.

Ciò è dovuto a molti fattori, tra questi: l'estensione stradale di una grande Provincia – la quinta per ampiezza nella graduatoria italiana - che da un punto estremo all'altro, da Nord a Sud, misura circa 160 km., mentre da Est ad Ovest 70 km., la diffusione policentrica sia urbana che delle realtà produttive e commerciali, la peculiare conformazione orografica con le tre Valli, con le note difficoltà di comunicazione tra loro, una vasta Pianura policentrica, con linee radiali convergenti sulla città, un'estesa area attrattiva come la fascia gardesana e il suo immediato retroterra. Un bacino territoriale provinciale, quindi, che non è paragonabile né alla concentrazione insediativa dell'area della Lombardia occidentale, né ad altri Capoluoghi con relative piccole Province, ma neppure alla vicina Bergamo, per molti aspetti omologa, ma la cui estensione territoriale è circa la metà di quella bresciana.

Tutto ciò ha portato a definire un sistema di trasporto che non può essere omologato né per densità alla realtà metropolitana occidentale, ma neppure a dimensioni urbane meno complesse, quand'anche poi assemblate territorialmente in una unica Agenzia, come Cremona-Mantova.

Da ciò emerge un significativo squilibrio nell'ambito della ripartizione territoriale tra risorse economiche assegnate annualmente al bacino di Brescia per lo svolgimento dei servizi di TPL e fabbisogni effettivi che vede il territorio della provincia di Brescia fortemente penalizzato nella ripartizione delle risorse e destinatario di minori trasferimenti rispetto alle stesse necessità emerse in sede di analisi e quantificazione nella fase istruttoria della DGR 7644/2017 con la quale Regione ha inteso “chiudere la questione”. Al punto che in alcune polemiche vi è

stato uno sbrigativo, ma inaccettabile rimando da parte della Regione con la richiesta di riduzione della quantità dei servizi bresciani. Anche se va rilevato, a onor del vero, anche il significativo proposito di razionalizzare il meccanismo dei trasferimenti annuali, in modo da dare certezza della loro entità per un arco temporale che si estende fino al 2025 ⁽¹⁰⁾.

Ma la richiesta di una riduzione non è praticabile per l'estensione della Provincia di Brescia, nonché per il differenziale esistente tra l'area conurbata di circa 300 mila abitanti ed il resto della Provincia dove risiede quasi un altro milione di persone, comprensivo d'una vasta area montana, con difficili od impraticabili collegamenti intervallivi, oltre che per l'esigenza di fornire un servizio degno di questo nome ad aree che hanno rilevanti peculiarità. Si pensi, per esempio, ad un'area come quella gardesana, con una clientela turistica che vale oltre il 25% di tutto il territorio lombardo.

In secondo luogo, è rilevante il problema del Metrò che - a partire dalla Giunta regionale Formigoni, alla Giunta provinciale Cavalli ed alla stessa Giunta Comunale Paroli - era stato assunto inizialmente come un problema divisivo, ma poi condiviso come una grande risorsa della mobilità bresciana. Ritenuto quindi elemento prioritario, ma a cui però far corrispondere scelte conseguenti sotto il profilo economico-finanziario, anche per quanto riguarda il suo inserimento come asse portante dell'intero sistema del TPL provinciale.

8 *Metrò, risorse economiche, emergenza Covid 19*

La scelta di assegnare contributi regionali *una tantum*, a partire dal 2017, fino ad arrivare alle ultime ed importanti decisioni assunte da Governo e Parlamento, con un finanziamento annuo di 10 mln. di euro, per un triennio già dal 2020, rappresenta un fattore decisivo per l'intero sistema del TPL bresciano, ma su cui è indispensabile un definitivo chiarimento.

Al di là di polemiche, di contrapposizioni e di ricorsi in sede giudiziale, il Metrò - come risulta con evidenza dal difficile confronto riportato in questa stessa pubblicazione e come stabilito dal Programma di Bacino approvato nel gennaio del 2019 - è parte integrante e fondamentale dell'intero sistema TPL e non già della sola area urbana di Brescia.

Non è infatti un caso che il Comune di Brescia abbia condizionato il proprio stanziamento di 8,5 mln. annui per il TPL al finanziamento di parte del Metrò, a

¹⁰ A. Croce, *Nota su costi e risorse per servizi TPL bacino di Brescia*, Agenzia del TPL di Brescia, 09.11.2018

conferma – al di là di insostenibili formalismi, spesso esibiti per sottrarsi ad un impegno condiviso – d'un sistema finanziario di “vasi comunicanti”. Un sistema integrato che – al di là delle distinzioni di ruoli istituzionali - inescindibilmente collega tra loro le scelte strategiche dei tre soci dell'Agenzia: Regione, Provincia e Comune capoluogo. Principio peraltro confermato dallo stesso obbligo statutario dell'Agenzia (Statuto dell'Agenzia: art. 18 c. 3) che vincola i soci stessi a far fronte alla copertura d'un eventuale disavanzo di gestione “in proporzione alle rispettive quote di partecipazione”.

Un'ulteriore questione molto problematica riguarda il ruolo della Provincia per aspetti istituzionali ed amministrativi di rilevante importanza, derivanti dalla Legge Delrio (L.56/2014), oltre che dagli impegni assunti per la copertura economico-finanziaria del TPL.

Per quanto riguarda gli aspetti economici nell'arco di pochi anni si è passati da una contribuzione di risorse proprie della Provincia con livelli analoghi a quelli del Comune di Brescia, ovvero di circa 7,5 milioni di euro all'anno nel quinquennio 2011-2016 (anche a compensazione della significativa riduzione del contributo regionale intervenuta nel 2014) a valori che si sono contratti progressivamente a 4,0-4,5 mln. di euro annui, per poi attestarsi a 2,2-2,5 milioni di euro all'anno nell'ultimo biennio, fino ad una posizione formalmente assunta dalla Presidenza Alghisi implicante un possibile e sostanziale azzeramento del contributo. Anche questo risulta un passaggio molto critico, ampiamente ripreso in questa pubblicazione, con la ricostruzione di vari momenti caratterizzati da forti polemiche da parte dell'Agenzia verso la Provincia. Con tensioni e confronti, peraltro del tutto pubblici, seguiti con molta attenzione anche dalla Stampa locale.

Gli orientamenti inizialmente assunti dalla Provincia hanno esposto l'Agenzia al rischio d'un taglio dei servizi di TPL fino ad un quarto del servizio erogato, con evidenti e drammatici riflessi in piena pandemia Covid-19, ed in particolare per le Scuole Superiori della Provincia stessa. Con una Provincia che motivava formalmente il taglio delle risorse ritenendo “il trasporto pubblico locale tra le funzioni ritenute non essenziali”.

Conclusivamente si è approdati nell'immediato ad una parziale soluzione, ma ancora provvisoria ed incerta in prospettiva che, almeno in parte, rinvia alla definizione del futuro assetto istituzionale della Provincia. Con la vicenda della Legge Delrio che era stata immaginata in parallelo con un epilogo diverso rispetto all'esito del Referendum costituzionale del dicembre del 2016, che

prevedeva di fatto di poter abrogare le vecchie Province per dar vita ad nuovi *Enti di Area Vasta*. Un tema che purtroppo rimane in totale sospensione in questa fase. Con il rammarico di aver accantonato allora un precedente percorso impostato su una realistica riforma delle funzioni, che prevedeva altresì anche un'opportuna riduzione del numero stesso delle Province.

La vicenda Covid 19, con riferimento alle scelte riguardanti il TPL, viene dettagliatamente ricostruita nella pubblicazione soprattutto in rapporto anche alle scelte che hanno riguardato il mondo della Scuola bresciano. Una realtà che ha rappresentato attraverso l'intenso impegno degli Insegnanti e dei Dirigenti Scolastici, nonché la rilevante e qualificata attività svolta dal Dirigente provinciale dell'Ufficio Scolastico Territoriale (UST), dott. Giuseppe Bonelli, una capacità di interlocuzione e di collaborazione decisamente apprezzabile e che ha consentito di affrontare numerosi problemi, particolarmente complessi, nel rapporto tra TPL e Scuola.

La scelta iniziale più importante ha riguardato il coordinamento di tutti i soggetti interessati: Enti Locali, Provveditorato agli Studi (UST), Aziende del TPL, Università, Organizzazioni Sindacali, reso possibile dal Tavolo di coordinamento prefettizio (*Web Team*) promosso dal Prefetto, dott. Attilio Visconti, e validamente coordinato dal Viceprefetto, dott. Stefano Simeone. Convocato il 15 aprile del 2020 è risultato il primo *Web Team* a livello nazionale.

In quella occasione è stata incaricata l'Agenzia di redigere il Piano di emergenza TPL-Scuola che venne rapidamente presentato il 20 aprile. Un Piano che nel corso del tempo ha registrato variazioni ed adattamenti (documentati da 23 *Report*, predisposti dalla Agenzia stessa) in base all'andamento dell'epidemia, delle varie decisioni governative, nonché delle criticità operative e gestionali evidenziate. Criticità che hanno riguardato, in particolare, l'ambito più complesso ed esteso, ovvero quello extraurbano, su cui si è potuta registrare una puntuale e fattiva collaborazione con l'azienda ARRIVA (ancora denominata SIA, poi incorporata nel Gruppo ARRIVA a fine 2020 insieme alla Concessionaria SAB), con gli Operatori della Valcamonica nonché, per la parte di competenza, con il Settore scolastico della Provincia di Brescia.

Da segnalare come tale esperienza di coordinamento sia stata fatta propria anche da altre realtà provinciali, ma che a livello nazionale soltanto a dicembre – quindi con evidente ritardo - verrà assunta da un DPCM la decisione nazionale di generalizzare analoghi Tavoli Prefettizi di coordinamento a livello provinciale con

l'obbligo di predisporre idonei documenti organizzativi chiamati “Piani Operativi”, ora istituzionalizzati anche per affrontare nel miglior modo le problematiche dell'avvio del nuovo anno scolastico 2021-22.

9 La riforma della legge regionale del TPL.

Da tempo è aperto il confronto, anche in sede di V° Commissione regionale, per una riforma della legge regionale che disciplina l'intera materia sul Trasporto Locale (l.r. 6/2012). Tra le ipotesi di riforma vi sono alcune prospettive che riterrei personalmente non condivisibili e che, a suo tempo avevo segnalato anche alla Presidente della V° Commissione, la Consigliere bresciana Claudia Carzeri, in visita alla Agenzia ⁽¹¹⁾.

Una prima ipotesi è quella di introdurre una prevalente aziendalizzazione della *Governance regionale* del TPL. Va precisato che tale rischio non riguarda la necessità di valorizzare il carattere aziendale dell'organizzazione e del funzionamento dei servizi del TPL. Anzi! D'altronde l'esperienza bresciana - riguardante sia Brescia Trasporti, che il gruppo ARRIVA-SIA - ha dimostrato un alto livello di organizzazione aziendale che ci ha consentito di affrontare positivamente anche rilevanti criticità ed emergenze come quella del Covid 19.

L'aziendalizzazione a cui alludo in modo critico è invece quella di voler ricondurre ad una soluzione prevalentemente tecnico-amministrativa la *mission* d'una necessaria capacità progettuale e l'autonomia del livello di programmazione dei servizi, che non possono che appartenere ad un livello pubblico, quindi politico-istituzionale.

È quindi da evitare che un tale livello strategico finisca per essere subordinato alle dinamiche prevalenti degli interessi aziendali – quand'anche fossero aziende anche a “partecipazione pubblica”, come la regionale Trenord o le ex municipalizzate a livello comunale - con una rinuncia di ruolo di regia e di indirizzo del soggetto pubblico.

Il secondo rischio che si affaccia ripetutamente è quello d'una “regionalizzazione”, intesa come una verticalizzazione decisionale in capo alla Giunta regionale, con eventuali e limitate deleghe affidate poi – ma nella logica di concessioni a cascata – il classico modello *octroyé!* - alle Province. Con un vero e proprio rovesciamento del principio di *sussidiarietà verticale*, come peraltro previsto – ma dal basso verso l'alto, e non già a rovescio – dal novellato art. 118 della

¹¹ La visita alla Agenzia di Brescia, da parte della Presidente Claudia Carzeri, è avvenuta il 10.01.20 ed i punti del confronto sono stati resi pubblici con una “Dichiarazione” congiunta.

Costituzione.

Si paventano quindi, a tale proposito, anche due errori conseguenti. Il primo è quello della espropriazione dei Comuni capoluogo, facendo venir meno uno dei punti più qualificanti della l.r. 6/2012, con l'azzeramento quindi dell'intera storia secolare e municipale del trasporto pubblico urbano. Un'esperienza che va, al contrario, non azzerata bensì riconvertita anche se in forme nuove rispetto al passato e, in parallelo, con le trasformazioni già avvenute con le società ex municipalizzate. E su cui il "modello bresciano" si è posto all'avanguardia.

In questa "riconversione" rimangono fondamentali gli strumenti di programmazione della mobilità, nonché il concorso delle risorse che andrebbe esteso anche ai Comuni non capoluogo. Un tentativo, questo, fatto dalla Agenzia, anche in un confronto con l'Associazione Comuni Bresciani (ACB) e che ha coinvolto singoli Comuni, ma che finora non è stato accolto come criterio generalizzato, persino là dove i mezzi del TPL vengano utilizzati per una quota parte per il trasporto degli alunni della scuola primaria, che risulterebbe a tutti gli effetti invece a carico dei singoli Comuni.

Una ipotesi di compartecipazione finanziaria al "sistema" del trasporto pubblico da parte dei Comuni che, anche escludendo le piccole realtà con popolazione inferiore ai 5.000 abitanti (cioè 134 Comuni, dove risiede il 29% della popolazione provinciale extra Brescia), qualora si considerasse una modesta contribuzione pro-capite - dell'ordine di 2-5 euro, ponderata eventualmente anche sul livello di servizio (numero di corse bus medie giornaliere in transito) – garantirebbe un apporto monetario aggiuntivo dell'ordine di 2,2-2,5 milioni di euro, pari al 4-5% dell'attuale dotazione finanziaria di fonte statale/regionale

Immaginare oggi un affidamento *sic et simpliciter* del TPL attraverso una delega alle Province - così come peraltro esse si ritrovano in questa fase di difficoltà e di confusione istituzionale - risulterebbe una soluzione del tutto incongrua ed insostenibile. Un modo non di affrontare vari problemi, ma di avventurarsi in un tentativo incauto e rischioso semplicemente per liberarsene.

10. Il futuro della legge 6/2012: che tipo di Riforma?

In diverse sedi di confronto, sia con Gruppi Consiliari che a livello di Commissione regionale¹², ho avuto modo di esprimere alcune opinioni con

¹² In particolare, nella seduta della V Commissione regionale: "Territorio e Infrastrutture", del 31.05.2018, convocata in Palazzo Lombardia, per una Audizione delle Agenzie.

riferimento ad una possibile riforma della L.R. n.6/2012. In particolare, ho manifestato le mie forti perplessità su una revisione “pesante” di tale legge, a maggior ragione non essendo chiaro l’indirizzo di fondo che si intenderebbe poi perseguire, con il rischio di procedere incautamente a tentoni. Al di là anche delle migliori intenzioni, temo quindi l’esito d’un cambiamento confuso, all’insegna d’un successivo peggioramento.

Considerando peraltro - con riferimento alle politiche trasportistiche - il mutato indirizzo regionale rispetto alla fase costituente della legge per il TPL, nonché il livello stesso degli interlocutori della *Governance regionale* così come si sono avvicendati dal 2012 ad oggi.

Uno dei rischi di peggioramento, a mio parere, va individuato, in particolare, nella riduzione di ruolo degli Enti locali. Una tentazione che si è già manifestata a diversi livelli. Compresi quelli istituzionali, a partire dalle stesse Province che, come più volte sottolineato, risultano in gran parte delegittimate proprio dalla legge Delrio e da una loro indeterminatezza che – anche a seguito del risultato del Referendum Costituzionale – ha impedito la loro trasformazione in effettivi *Enti di Area Vasta*.

Un ripensamento mi pare si renda necessario riprendendo la via maestra del *riformismo* per un tale importante livello di governo locale – come peraltro si era da tempo già affacciato - quindi senza più indulgere nel vicolo cieco di scorciatoie demagogiche o di *luddismo* populista ed antistituzionale.

Ma un rilevante problema di cambiamento si pone anche per i Comuni capoluogo, che passerebbero da situazioni comunque di Soci, spesso maggioritari, di Aziende di trasporto ex municipalizzate – ma aziende ancora partecipate, in tutto od in parte - ad una ben diversa realtà caratterizzata da grandi bacini di dimensione almeno provinciale. Magari con l’affidamento dei servizi ad un unico Gestore, in esito alle procedure di Gara, che potrebbe persino configurare una situazione di estromissione dell’azienda di riferimento municipale - come peraltro è già avvenuto - dal ruolo d’un effettivo attore nel governo della mobilità locale, a livello dell’intero Bacino.

Ma pur considerando in astratto anche una situazione diversa – quindi anche meno “estrema” rispetto a quanto è avvenuto di recente in Toscana con l’aggiudicazione della gestione del TPL al gruppo francese Ratp che ha prevalso sul Raggruppamento di aziende locali - è evidente comunque il profondo cambiamento in atto. Tutto ciò significa che quand’anche le Aziende ex municipali fossero parte d’una cordata vincente di una Gara di dimensione provinciale o pluri-provinciale, i Comuni vedrebbero comunque radicalmente cambiata la natura del loro rapporto con il TPL e con la propria stessa azienda

dei trasporti.

Intanto va rilevato che il problema reale della rappresentanza, ovvero del coinvolgimento dei soggetti, non può trovare soluzione – soprattutto in assenza di una Provincia intesa come un'autorevole “Casa dei Comuni” - con generica rappresentanza di un singolo piccolo Comune che, quand'anche eletto in Assemblea, come risulta da alcune modifiche introdotte nella legge 6/2012, rappresenterebbe ben poco, oltre se stesso. Si pensi a quale effettivo ruolo possa esercitare un singolo piccolo Comune in rappresentanza, per esempio, dei 205 Comuni di una Provincia come Brescia ⁽¹³⁾.

Mettere mano ad una profonda modifica di sistema della l.r. 6/2012 senza aver chiari gli obiettivi finali da conseguire ci espone ad una soluzione che porterebbe ad esiti di centralizzazione regionale. Come è avvenuto, per esempio, con la “riforma” Iacp-Aler. Per non parlare della Sanità e delle strutture ospedaliere

Infatti se la maggior parte delle risorse finanziarie per il TPL viene messa a disposizione dallo Stato, tramite il Fondo Nazionale Trasporti, ed in parte dalla Regione, e se nel contempo la Provincia di Brescia con il Presidente Alghisi - diversamente dalla precedente Presidenza Mottinelli - cerca di sottrarsi sostenendo che il TPL non è tra le funzioni ritenute essenziali è facile immaginare la peggior conclusione, ovvero il progressivo venir meno degli Enti Locali nel governo del Trasporto definito poi “locale”!

Tale posizione è emersa, oltre che dalle comunicazioni della Provincia formalmente pervenute alla Agenzia di Brescia, anche da dichiarazioni pubbliche, in particolare in una intervista nella quale – in emergenza Covid – si ribadiva che il TPL non era finanziabile in quanto ritenuto “non di competenza della Provincia”. Quindi “da ritenersi funzione non essenziale per la Provincia”. Mentre nella stessa intervista si illustravano in modo compiaciuto, investimenti “intercettati

¹³Sorprendente, a tale proposito, il ricorso fatto dal Governo alla Corte Costituzionale, contro la modifica promossa da Regione Lombardia, con la legge n.21/2019 per la “Semplificazione” con la quale si sono introdotte modifiche alla l.r. 6/2012 riguardanti la presenza anche di piccoli Comuni nella Assemblea dell'Agenzia. Per l'Agenzia di Brescia ciò comporta che Comune e Provincia scendano dal 90 all'80% in modo da dare un 10% ai piccoli Comuni. La Corte costituzionale ha rigettato in pieno l'obiezione del Governo con la sentenza n. 163 del 22 luglio 2021. Non poteva che farlo in punta di diritto, anche se è incomprensibile il senso d'un tale ricorso ad una Corte Costituzionale per una scelta che – per quanto sia ritenuta giustamente opinabile – è di ambito tutto politico e regionale.

dalla Provincia per più di 100 milioni” ed i rilevanti stanziamenti di Bilancio per Turismo e Cultura, “pur non essendo materie di competenza della Provincia”⁽¹⁴⁾.

Analoga e preoccupata conclusione può essere tratta se rispetto al TPL vi fosse una sottrazione di responsabilità anche da parte dei Comuni, con l'esclusione del solo Comune capoluogo che ha finora garantito il sostegno al TPL, pur richiedendo giustamente un adeguato supporto per il Metrò.

Questa visione trasformerebbe l'Agenzia in una proiezione territoriale della Regione che si reggerebbe su un Direttore di nomina regionale, mentre gli Enti Locali si ritroverebbero progressivamente svuotati di ogni reale rappresentanza e ruolo significativi. Ciò vale anche per il Comune Capoluogo, che vedrebbe venir meno la stessa funzione che svolge adesso, ovvero un esercizio di governo della mobilità tramite un'Azienda municipalmente partecipata.

Più volte ho sostenuto, rifacendomi al famoso motto della rivoluzione americana: *No taxation without representation*, che tale espressione vale anche nel doppio senso, ovvero che non vi è né potere, né rappresentanza senza contribuzione economica. Pensare di avere come Enti Locali voce in capitolo nel trasporto locale e nel governo della mobilità senza alcuna forma di compartecipazione economico-finanziaria è difficile da sostenere. E' anche per questo che vedo con preoccupazione il ritrarsi da un impegno economico senza che non ne possa poi derivare anche una estromissione degli Enti Locali dalle decisioni politiche, programmatiche e gestionali del TPL.

Nel porre il problema della contribuzione degli Enti Locali è del tutto evidente che si presentano situazioni tra loro molto diverse. La vicenda del Comune di Brescia si è positivamente caratterizzata per la storia di ASM, con una sua espansione aziendale anche al di là dei confini amministrativi, soprattutto a partire dagli anni '70. Con possibilità di *compensazione* tra i diversi settori di attività, con la copertura di servizi in *deficit*, come i trasporti, attingendo a risorse provenienti da servizi in attivo, come il settore energetico, idrico ed ambientale, in particolare con lo smaltimento dei rifiuti. Al punto che il progetto originario del Metrobus si reggeva inizialmente proprio su risorse in grande parte provenienti da un bilancio attivo di ASM, come azienda pluriservizio.

La successiva separazione delle varie attività, anche sotto il profilo aziendale, ha di fatto impedito quella compensazione – corrispondente anche ad un rilevante riequilibrio di natura sociale delle risorse pubbliche - che avveniva allora

¹⁴ Cfr.: D Bacca, *La Provincia polo per gli investimenti*”, Giornale di Brescia, 31.10.20.

all'interno del bilancio stesso di ASM. Ma bilancio ed indirizzi d'una Commissione Amministratrice le cui deliberazioni venivano discusse ed approvate dalla Giunta e dal Consiglio Comunale.

A mio parere, però, il complesso problema della “compensazione” non può essere risolto in termini semplicistici stabilendo che la ripartizione delle risorse si limita a prendere atto della matrice aziendale. Che stabilisce soltanto chi dai servizi pubblici guadagna e chi invece perde.

Una tale impostazione ci porterebbe a conclusioni insostenibili, ovvero che gli Enti Locali si impegnino in attività economiche e di servizi soltanto se essi sono economicamente vantaggiosi. Al punto, per esempio, di salvare dalla privatizzazione - operazione de tutto condivisibile, anche se messa a rischio da una improvvida legge nazionale - la Centrale del Latte resa dalla presidenza del dott. Franco Dusina, un “gioiello” di qualità e di redditività, ma allo stesso tempo di voler caricare solo sulla fiscalità generale gestioni che – come quella del TPL - sono di per sé impossibilitate a raggiungere un equilibrio di bilancio in assenza d'un rilevante contributo pubblico.

Vi sono poi altre ragioni che ci portano a sostenere che ASM non era già da molto tempo una azienda soltanto comunale. Infatti, molte delle sue attività, compresi quindi i proventi, derivavano dalla sua progressiva espansione nell'Hinterland e poi anche in molti altri Comuni. Scelte come il Teleriscaldamento, il ciclo idrico, il settore energetico, la raccolta dei rifiuti e l'apertura di cave in Provincia per il loro smaltimento, prima ancora di arrivare al Termovalorizzatore da 7-800 mila tonnellate di rifiuti (tre volte quelle inizialmente previste), sono voci che ci dicono d'una sua dimensione sempre più ampia – e redditizia – con solide radici anche sull'intera Provincia di Brescia.

E non solo. Al punto da farci dire con assoluta obbiettività che i profitti di A2A – circa 60 milioni nel 2021, per la sola quota destinata al Bilancio del Comune di Brescia, corrispondente al 25% del capitale sociale di A2A, appartenente al Comune di Brescia - rappresentano esattamente il patrimonio che è figlio di una storia sia aziendale che sociale. Quindi un vero e proprio capitale finanziario territorialmente bresciano e non solo cittadino - di *quella* ASM incorporata poi in A2A.

Questa valutazione apre qualche problema se si considera che molti Comuni bresciani hanno contribuito nei decenni al successo economico di quella storia economico-finanziaria di ASM – misurabile appunto anche in termini di capitale - ed oggi di A2A, senza però averne avuto una corrispondente ricaduta positiva.

Un Comune capoluogo è evidentemente tale se, come spesso peraltro è avvenuto, sa esercitare una sua funzione, appunto di Capoluogo, che vada ben oltre le mura venete ed i suoi confini amministrativi.

Non a caso era stato positivamente avviata l'esperienza della "Giunta dei Sindaci" dell'*Hinterland*, raccogliendo un'idea di governo territoriale più ampia e comprensoriale che risaliva ancora all'assessore Luigi Bazoli, anche se poi essa non ha avuto un seguito all'altezza delle aspirazioni e delle necessità.

In altri termini quella *compensazione* che un tempo avveniva all'interno del Bilancio di ASM, oggi va auspicabilmente configurata come una compensazione che transita attraverso i Bilanci degli Enti Pubblici, in particolare anche Comunale, che è alimentato da cospicue risorse di A2A e che affluiscono come quota parte del capitale azionario che ha quella natura più ampia appena richiamata.

Una compensazione ovviamente a sostegno di settori economicamente più deboli, come il Trasporto Locale che non potrà mai raggiungere un proprio ed autonomo equilibrio di bilancio tra costi del servizio erogato e ricavi derivanti dalla bigliettazione, quest'ultimi potendo coprire realisticamente solo un 40-45% dei costi operativi, come la storia dei trasporti locali insegna ovunque. Un sistema analogo al meccanismo di *Clearing* diffusamente applicato in molti settori economici che operano necessariamente in rete ⁽¹⁵⁾.

Ma già, a modo suo, in questi anni una prima forma di compensazione è positivamente avvenuta – ed ancor prima che sorgesse l'Agenzia - con uno stanziamento di 8,5 milioni di euro ogni anno da parte del Comune di Brescia a favore di un servizio di TPL riguardante, oltre la città, anche una parte significativa dell'*Hinterland* fino a erogare quasi un terzo del servizio (in termini di percorrenze bus) all'esterno dei confini amministrativi di Brescia città interessando il territorio di altri 14 Comuni, parte della medesima "Comunità tariffaria".

Mi rendo conto che è un tasto delicato e controverso, ma finora anche rimosso, con riferimento a situazioni in cui vari Enti Pubblici locali collaborano tra di loro, come appunto nell'esperienza delle Agenzie del TPL. Situazione del tutto atipica, finora praticata in ragione di scarsità di risorse e di personale, spesso riguardante piccoli Comuni.

¹⁵ Il "*Clearing and Settlement System (CSS)*" è un sistema avanzato in Europa, finalizzato a definire i criteri funzionali di compensazione, di trasferimenti o di riequilibrio tra diversi settori, voci di bilancio o realtà economiche sia pubbliche che private.

Ma il tema è più di fondo e di prospettiva. Infatti se i soggetti del municipalismo non si mettono in rete e rimangono delle monadi impenetrabili, come delle città murate con i loro ponti levatoi, il sistema dei poteri locali non potrà sopravvivere in futuro se non come un rimpianto od un anacronismo storico. In tal senso il fallimento delle Province va letto anche come la crisi dell'idea di "Casa dei Comuni", così come era stata proposta dall'UPI (Unione Province Italiane). Certo, sul versante della debolezza dell'UPI, ma speculare alla contrarietà di fatto dei Comuni.

Eppure la questione è rilevante se pensiamo che le dinamiche in atto vengono sempre più bi-polarizzate sulle Regioni e – come esplicitamente è stato teorizzato anche dal Sindaco di Milano, Giuseppe Sala - sulle grandi aree metropolitane ⁽¹⁶⁾.

Motivi questi – come risulta anche da questa pubblicazione - per praticare una *terza via* anche d'un sistema territoriale comprensivo di Città Capoluogo, di Comuni e di Province che hanno una loro possibile e motivata identità territoriale, come quella immaginata per la Lombardia Orientale. Su cui peraltro anni fa si era registrato anche a Brescia uno slancio iniziale molto significativo e condivisibile d'una sfida per un loro coordinamento "di sistema", ma che presto purtroppo sembra si sia poi arenato.

11. Senza Enti Locali non esiste il Trasporto "Locale".

La debolezza dell'attuale formulazione dell'Agenzia sta anche sulla incerta definizione della sua natura giuridica, con una continua oscillazione tra Codice Civile e Testo Unico degli Enti Locali (Tuel). Con una forma per certi aspetti analoga ad un Consorzio obbligatorio di funzioni, ma senza poter trarre la conclusione che l'Agenzia sia a tutti gli effetti un "Ente Locale territoriale" ⁽¹⁷⁾.

Alcune ipotesi si muovono nella direzione di una Azienda Speciale o, come in Emilia-Romagna, di una Società a responsabilità limitata (Srl), con soci pubblici a partire dai Comuni. Ma vi è un aspetto che va rilevato e che riguarda l'incertezza della natura giuridica dell'Agenzia.

La normativa nazionale riguardante le Agenzie ministeriali, il D.Lgs. 300/1999, non è di particolare aiuto. Come risultano molto variegata anche le esperienze USA, anglosassone, svedese ⁽¹⁸⁾.

¹⁶ Cfr.: G. Sala, *Milano e il secolo delle città*, Ed. La nave di Teseo, Milano, 2018

¹⁷ La tesi è sostenuta nella Relazione di C. Bragaglio sulla: *Agenzia del TPL: natura giuridica, ruolo e competenze*, riportata in questo volume a pag. 37.

¹⁸ Cfr.: M. Monteduro, *Introduzione allo studio delle Agenzie Amministrative*, Argo. Lecce, 2004.

In sostanza, con riferimento alla esperienza lombarda possiamo fissare tre punti qualificanti.

Il primo: pur condividendo criteri analoghi (CdA, Assemblea dei soci, suddivisione della partecipazione in quote...) vi è una netta distinzione tra l'Agenzia del TPL ed una Società di capitali, in quanto le quote non rappresentano una compartecipazione di capitale di rischio, ma sono conferite agli Enti *ope legis* regionale.

Il secondo: a seguito di tale caratterizzazione dei Soci dell'Assemblea, cambia anche la natura della rappresentanza, non assimilabile a quella definita dal Codice Civile. Al punto che "l'Agenzia è chiamata ad operare a servizio dell'interno "circuito amministrativo" del settore al quale è proposta, ponendosi come *referente unitario di una pluralità di amministrazioni pubbliche* collocata a livelli istituzionali diversi"¹⁹.

Il terzo: un tale modello si avvicina alle *Independent Agencies* statunitensi, come enti di zona e di territorio, primariamente impegnati alla soluzione dei problemi e delle domande (*issues*)²⁰. Detto altrimenti, lo *stakeholder* più importante per l'Agenzia – anche se non unico, evidentemente - è rappresentato dall'utenza stessa del TPL. Peraltro, a ben vedere, neppure solo dall'utenza esistente, ma anche di quella potenziale. Proprio perché anche attraverso il potenziamento del trasporto collettivo si creano le condizioni per ottenere una mobilità sempre più sostenibile e fattore di qualificazione e valorizzazione dei territori serviti.

Una tale impostazione risulta a prima vista eccentrica per una logica solo *mercantista*, ma ormai essa ha guadagnato terreno, ben oltre il confine aziendale. Si tratta d'una visione più avanzata che individua nel trasporto pubblico oltre l'idea, peraltro importante, del "servizio pubblico" anche un *plus* sociale, ambientale ed economico rappresentato dai fattori primari di una "rigenerazione urbana ed ambientale", per rifarci al *Next Generation EU* e al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Certo, non propriamente un "servizio sociale", in quanto il TPL mantiene fermo il criterio della propria economicità, nonché della sua aziendalità.

Ma esso è indubbiamente riconducibile anche ad una "funzione sociale" e non già quindi soltanto alla sua realtà aziendale e produttiva, in base ai classici modelli

¹⁹ Ivi, p. 208.

²⁰ Cfr. anche: C. Corsi, *Agenzia e agenzie una nuova categoria amministrativa*, Giappichelli, Torino, 2005.

econometrici di *trade-off* o di costo-opportunità di vantaggio comparato.²¹

Ma la vera sfida – *federalista*, se si intende definirla tale – sta, anche per il TPL, non tanto o solo nel decentramento dei poteri a livello locale, ma nel *funzionamento* d'un tale sistema decentrato, necessariamente complesso e pluralistico, quindi in presenza di una pluralità di Enti, con possibili e diversi assetti politici, ma afferenti tutti allo stesso territorio. Alla stessa *Mission*.

Lo specchio più evidente di tale affermazione ci viene proprio dall'Agazia e dall'organizzazione del TPL che chiama in causa contemporaneamente Regione, Comuni e Provincia. E' la sfida più difficile per il futuro delle Agenzie che sono l'espressione più significativa d'un tale problema, ma anche delle potenzialità.

Ci si pone davanti al bivio di un *aut...aut*. Quindi, o un possibile laboratorio di *Governance interistituzionale* o, viceversa, una fase di passaggio verso una soluzione di semplificazione a mio parere da contrastare, rappresentata dalla tentazione, già in atto, d'una centralizzazione regionale, che si impone dopo la lunga e straordinaria stagione di municipalismo nel campo del trasporto locale.

Ma va purtroppo rilevato che quest'ultima opzione è assecondata per il TPL non solo dall'alto, ma purtroppo anche dal basso, ovvero dagli stessi Enti Locali che spesso, per evidenti motivi di Bilancio, ritengono il TPL un qualcosa di cui sgravarsi, differenziando così il TPL da altri servizi od attività economiche.

Oggi se il TPL vuole assegnare al termine *Locale* l'idea non solo d'un ambito territorialmente delimitato d'un servizio, ma anche d'una effettiva *Governance locale* deve evitare di essere risucchiato nel vortice d'un sistema finanziario esclusivamente statale e regionale, basato solo sulla ripartizione aritmetica d'un Fondo nazionale alimentato dalla fiscalità generale. Consapevoli che un tale eventuale epilogo – tra valutazione della spesa storica, finanziamento per quota capitaria e in base a costi medi nazionali, riequilibrio tra Nord e Sud – finirà per penalizzare nell'assegnazioni delle risorse proprio il livello e la qualità dei servizi raggiunti a livello locale in situazioni come le nostre.

Segnerebbe, tra l'altro, anche la fine del *federalismo fiscale*. E, soprattutto, rischia anche di tarpare le ali ad una Comunità ed a Enti Locali che volessero sostenere, anche economicamente, le sfide più avanzate della propria modernizzazione, come Brescia ha saputo fare proprio nel settore dei Trasporti pubblici.

²¹ Cfr.: A. Claroni, *Il trasporto pubblico locale. Funzione sociale e processi di riforma del settore*, Libreria Bonomo Editrice, Bologna, 2012. G. Caia, *Il trasporto pubblico locale come paradigma del servizio pubblico*, Osservatorio Costituzionale, Fasc. 3/nov. 2018.

Con il riferimento all'impegno, oltre che degli Enti Pubblici, anche della *Comunità locale* si intende evidenziare un aspetto importante, peraltro fatto proprio in varie "Carte della Mobilità" che chiamano in causa la reciprocità di diritti e di doveri tra erogatori del servizio e cittadini. Che comprendono anche la *responsabilità civica* delle famiglie e dei singoli verso il servizio pubblico del trasporto, la partecipazione diretta dell'utenza ai costi del servizio, il grande squilibrio che si determina nella ripartizione stessa delle risorse nazionali in presenza della "piaga" della *evasione tariffaria* che sottrae risorse al sistema del TPL.

I dati resi pubblici - ed ovviamente ante COVID-19 - riguardanti i ricavi medi da traffico introitati dalle Aziende indicano che su scala nazionale essi coprono la percentuale del 34,9% dei costi operativi (anno 2018), in costante miglioramento. Valore medio nazionale che può apparire inadeguato, ma comunque in linea con quello di altri Paesi europei, diversamente da quanto spesso affermato (come risulta operando un corretto confronto, che consideri l'insieme del territorio nazionale e non solo le situazioni puntuali di grandi metropoli), ma certamente molto squilibrato tra Settentrione e Mezzogiorno, se solo si pensi che nell'area Nord-Ovest i ricavi da traffico per bus-km erogato valgono 2,05 euro quando viceversa questo valore scende a 1,40 euro-km e, rispettivamente, 1,02 euro-km nel Centro Italia e al Sud. (22)

Peraltro, resta indiscutibile che il costo medio di un abbonamento mensile al TPL in Italia incide sul reddito lordo pro-capite delle famiglie (a parità di potere d'acquisto) in misura inferiore del 40% di quanto non avvenga in Germania, Francia e Spagna (2,1% contro 3,6%, 3,5% e 3,2 %, nell'ordine dei paesi indicati). Valore medio che - a sua volta - è "abbassato" statisticamente dal prezzo degli abbonamenti ferroviari regionali che risultano inferiori del 30% a quelli del TPL su gomma extraurbano, come avviene in Lombardia. Distorsione più volte segnalata dalle Agenzie lombarde alla Regione in quanto si ripercuote negativamente sulla strada dell'integrazione tariffaria dato che il necessario *percorso di progressivo allineamento tariffario* tra sistema ferro e "mondo gomma" non ha trovato ancora adeguato supporto politico.

Per quanto riguarda il Bacino di Brescia il concorso dei ricavi delle vendite dei titoli di viaggio al funzionamento del sistema complessivo del TPL risulta complessivamente un poco superiore al 40%: si tratta di circa 45 milioni di euro di ri-

²² ASSTRA - Intesa Sanpaolo, *Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale. Dal miglioramento dei risultati gestionali alle sfide del futuro*. Rapporto 2020.

cavi annui – sempre con riferimento alla situazione anteriore alla pandemia – che vanno confrontati ad un costo di esercizio totale (ma esclusi gli investimenti per il materiale rotabile e la manutenzione delle infrastrutture) dell'ordine di 105 milioni di euro all'anno, compreso il metrò di Brescia.

Ma il quadro fortemente differenziato esistente in Italia si riflette negativamente anche sugli squilibri esistenti tra i vari sistemi regionali, nonché tra le stesse aziende di TPL. Infatti, diverse analisi hanno evidenziato differenze notevoli del rapporto tra ricavi dal settore del traffico ed i costi operativi sostenuti dalle aziende di TPL (23).

Mediamente, se si confrontano i valori del rapporto tra ricavi e costi, si evidenzia un differenziale tra Centro-Nord e Sud molto alto, dove al Centro-Nord questo rapporto si posiziona al 40-50% mentre al Sud si colloca tra il 15-25%.

I divari di ricavo unitario così marcati tra Nord e Sud Italia hanno molteplici ragioni, in particolare vanno ricondotti alla bassa densità insediativa e alla dispersione territoriale dei collegamenti interurbani in tutte le “aree interne” dell'intera dorsale appenninica e delle Isole, oltre che alla bassa qualità offerta (specialmente in termini di affidabilità e frequenza del servizio bus) nelle aree metropolitane del Sud Italia che, quindi, non corrispondendo alle esigenze della (potenziale) clientela ne giustifica la scarsa propensione all'uso o la facile disaffezione.

In questo contesto incide ovviamente anche il fenomeno della cosiddetta “evasione tariffaria” – più precisamente da definire come reato di “insolvenza fraudolenta” - certamente più marcata nel Centro Sud (stimata al 25-30%, con punte in città come Napoli del 37%, o Roma del 29%), rispetto alla media del Nord (8-10%).

Un fattore, questo, da considerare con preoccupazione in quanto gli squilibri nella copertura tariffaria, se non debitamente considerati, rappresentano un fatto che altera i criteri stessi della ripartizione delle risorse pubbliche stabilendo un'equazione perversa, paradossale ed inaccettabile, in base alla quale dove minori sono i ricavi tariffari e anche più alta risulta l'evasione tariffaria, più alto è l'indice di assegnazione delle risorse nazionali nel meccanismo di ripartizione del FNT. Tema che è stato oggetto di un intervento legislativo correttivo e di riordi-

²³ Cfr.: P. Carapella, M. Ponti, F. Ramella, *I sussidi nel trasporto pubblico locale*, Osservatorio CPI 13.08.2018.

no nel senso desiderato (si veda in particolare l'art. 27 del DL 50/2017 con l'applicazione die costi standard) che però tuttora non ha trovato concreto seguito per le questioni sollevate.

Elemento questo che conferma – *a fortiori* - la contrarietà al ritenere auspicabile la strada, apparentemente più comoda, d'un TPL sostenuto solo dalla fiscalità generale, ma che comporta anche la relativa copertura di Bilancio attraverso un indifferenziato prelievo fiscale. Quindi – giocoforza – anche il venir meno d'ogni forma di autonomia fiscale a livello locale. E non già - sulla base d'un *Federalismo differenziato*, introdotto dalla riforma costituzionale del 2001 – la scelta decisamente più auspicabile d'una *Governance* della mobilità locale e dello stesso TPL basata sulla compartecipazione di risorse provenienti sia dal Fondo Nazionale che dal sistema autonomista di Regione, Comuni e Province ... nonché della quota parte garantita dal *civismo tariffario* degli utenti del TPL. (24)

Quindi si tratta di ricercare e di mantenere vive le ragioni anche di un impegno economico locale, motivate da scelte di qualificazione del proprio TPL – si pensi al Metrò come il caso più emblematico - che una comunità locale intende promuovere per affrontare ad un tempo, la sfida ambientale, per ottenere un corretto utilizzo delle proprie infrastrutture trasportistiche (viarie ma non solo) e sviluppare l'accessibilità del suo territorio tramite il dispiegamento di un'offerta integrata e di qualità ponendovi al centro i servizi di trasporto collettivo.

Si è consapevoli che ben prima di essere *mobilità dei mezzi* è *mobilità delle persone*, quindi anche un modo di concepire i fattori caratterizzanti una civiltà urbana anche in rapporto alle *condizioni di accesso al sistema* (tempi, sicurezza dei percorsi, economicità) in particolare per la parte di popolazione priva di alternative di mobilità (anziani, non patentati, non possessori di altri veicoli, ceti a basso reddito) inteso come organizzazione plurimodale integrata e, al contempo, in *funzione di leva per mantenere e incrementare la competitività territoriale* e, per questa via, creare e assicurare opportunità di sviluppo.

Al riguardo, si pensi solo al ruolo che l'esistenza di un efficiente sistema di TPL rappresenta - anche nell'immaginario collettivo consolidatosi nel tempo –

²⁴ R. Zucchetti Gruppo CLAS S.p.A., *Criteri di finanziamento pubblico del TPL in Lombardia. Position Paper* in “Trasporto pubblico lombardo: prove di sostenibilità” Assemblée Pubblica ANAV Lombardia, novembre 2018.

nel qualificare l'attrattività turistica di Alto Adige, Svizzera e Austria e che dovrebbe essere un concreto obiettivo per la realtà lacustre e dell'arco alpino bresciano, come peraltro anche il *Programma del trasporto pubblico del bacino di Brescia* predisposto dall'Agenzia individua tra le azioni strategiche da perseguire prioritariamente.

In questo nuovo campo si colloca la stessa Agenzia come espressione del pluralismo degli Enti Locali, ma che nel contempo si essa pone come un livello autorevole di autonomia, peraltro su tematiche su cui possono confliggere i diversi interessi sia degli Enti, che delle Aziende o dei vari *Stakeholders* presenti nella stessa Conferenza locale del *Trasporto Pubblico di Bacino* (istituita ai sensi della L.R. n.6/2012 e operativa dal gennaio 2017, quale sede per lo scambio di informazioni e valutazioni e di dibattito sui temi rilevanti del TPL). Una *autonomia* da rivendicare ed assicurata dalla stessa l.r.6/2012 – data la natura diversa dalle società di Capitale - anche nei confronti dei Soci stessi.

Un esempio significativo d'una tale *autonomia decisionale* si è avuto nella vicenda che ha visto diversità di posizioni, tra l'Agenzia e l'Azienda Brescia Trasporti, sui criteri assegnazione delle linee di finanziamento statali destinate al rinnovo delle flotte di bus aziendali, al punto che l'Agenzia è stata oggetto di ricorsi presso il TAR ed il Consiglio di Stato, promossi dalla stessa Brescia Trasporti. Vicenda peraltro documentata in questa stessa Pubblicazione, che si è poi chiarita, anche per quanto riguarda la sua positiva e condivisa conclusione.

12 Trasporto pubblico e sfida della sostenibilità

Quando si propone il valore del TPL sotto il profilo delle sfide ambientali, della qualità della vita urbana, della sua funzione sociale e, non ultimo, per il *valore aggiunto* che la sua sola presenza conferisce ai territori in cui è operante, non sempre si risulta convincenti. Eppure, la sfida appare in tutta la sua evidenza, anche alla luce della recente evoluzione del panorama europeo. Peraltro, nell'Europa del post Covid-19 sono da valutare con grande attenzione le prospettive, gli scenari e le opportunità che scaturiscono dalle importanti ripercussioni che con ogni probabilità si verranno a determinare sull'organizzazione del TPL e, in definitiva, sull'assetto stesso dell'Agenzia di Brescia e delle aziende che oggi svolgono il servizio.

Alcune novità sono peraltro intervenute recentemente in campo europeo. Si pensi alla *Brexit* e al piano di trasformazione dell'Unione, in termini di *emissioni climalteranti*, verso la *neutralità completa* entro il 2050. Un'altra sfida è senza

precedenti e ha un obiettivo intermedio che è a dir poco ambizioso. Infatti, il taglio delle emissioni di Co2 del 55% entro il 2030 nell'intera Unione presuppone la completa *decarbonizzazione* di interi settori industriali, con un completo rimescolamento delle carte nel gioco degli assetti proprietari e nella presenza nei vari territori nazionali. È una grandissima opportunità per chi vuole uno sviluppo accelerato, ma anche una rilevante preoccupazione per chi non ha ancora ammortizzato i pesanti investimenti industriali che ha realizzato nel recente passato e che, magari, assicurano ancora oggi un buon margine di competitività.

Ma, come in vari settori industriali, è nel settore del trasporto di persone e di merci che si concentreranno, quasi sicuramente, le maggiori pressioni al cambiamento, e queste ultime saranno ancora più forti, con le inevitabili frizioni e resistenze al cambiamento che porteranno a scontri, anche sociali proprio in quei paesi, come l'Italia, che hanno un sistema di trasporti molto sbilanciato a favore dei vettori che operano su “gomma” – che si tratti di trasporto persone, della logistica produttiva o della distribuzione di merci - sotto accusa oggi, a torto o a ragione, per il loro elevato impatto in termini di emissioni inquinanti, di uso squilibrato delle reti viarie e per l'usura delle stesse infrastrutture che ne accelera il decadimento e ne aumenta i costi di manutenzione /rinnovo del capitale.

Come noto il nostro Paese muove infatti merci e passeggeri in maniera residuale con ferrovie e sistemi di trasporto collettivo e il nostro parco veicoli privati (e purtroppo anche pubblici) è tra i più vetusti d'Europa.

La sfida, dunque, per l'Italia sarà ancora più difficile da affrontare. Nella stessa regione Lombardia, che vanta uno dei sistemi di trasporto pubblico con i maggior indici di copertura dei costi e ha sicuramente il parco auto private più giovane se oggi venisse aumentata repentinamente la domanda di trasporto pubblico locale a fronte di interventi di limitazione coatta della mobilità privata su gomma, il sistema non sarebbe in grado di soddisfarla, senza il concorso di altre misure di grande impatto sociale ed economico con l'introduzione, ad esempio, di turni o di orari di lavoro falsati per smussare i picchi di traffico. Misure auspicabili per l'efficienza economica apportata al sistema trasporti nel suo complesso e che potrebbero trovare favorevole accoglimento adottando modalità di tariffazione dell'uso del TPL più convenienti per l'utenza (post-pagamento con quantificazione mensile della spesa sulla base del profilo tariffario più favorevole) che si stanno rapidamente diffondendo e sono già oggi possibili anche nella realtà bresciana grazie al Sistema di Bigliettazione Elettronica che sarà operativo entro l'anno.

E' dunque ipotizzabile già nel breve periodo un grande problema, dato che il 2030 è veramente dietro l'angolo se consideriamo i tempi medi in cui gli investimenti esplicano i loro effetti nel settore dei trasporti pubblici. Infatti, sarà necessario uno sforzo comune di tutti gli attori statali, regionali e locali, per rifinanziare in modo sostanziale il sistema (con riferimento sia all'esercizio sia al materiale rotabile) e ricostruire la mobilità delle persone sul nuovo presupposto che le famiglie non potranno permettersi di sostituire tutte le autovetture in loro possesso, né ciò sarebbe auspicabile per motivi di sostenibilità ambientale. Oggi a Brescia ogni famiglia ha in media due autovetture e dovremmo quindi usare in modo più intenso servizi di trasporto collettivo di qualità crescente in associazione con mezzi complementari non motorizzati.

Solo su queste nuove basi, potrà essere raggiunto l'obiettivo di trasportare con i mezzi pubblici a livello nazionale il 10% dei passeggeri, come preannunciato dal ministro Giovannini in una recente intervista. Potenzando il TPL la sfida, dunque, può diventare opportunità e può aiutare, in breve tempo, a raggiungere l'obiettivo intermedio al 2030 di riduzione della CO₂ al 55%.

Peraltro, l'importante divario di anzianità del parco mezzi nazionale rispetto agli standard europei (10-11 anni nel caso del bacino di Brescia contro 7 anni di vita media di un bus circolante nei Paesi transalpini) non potrà esser colmato seguendo gli schemi consueti, malgrado il forte impulso che nel biennio 2019-2020 il Governo ha impresso per il rinnovo delle flotte di mezzi pubblici, mettendo a disposizione delle Aziende ingenti risorse finanziarie che, per il solo territorio di Brescia, valgono 86,7 milioni di euro. Risorse queste che in larga misura vengono gestite dall'Agenzia e sono indirizzate a consolidare l'uso del metano come fonte prioritaria di alimentazione dei mezzi urbani del capoluogo (unica città a livello nazionale ad erogare il 100% delle percorrenze con mezzi a metano) e ad estenderne l'uso anche su parte dei servizi extraurbani, in un'ottica di sostenibilità ambientale ed economica pienamente condivisa dal gruppo ARRIVA.

Per raggiungere un'anzianità media delle flotte in linea con i valori europei non è più possibile affidarsi a decisioni di investimento "a singhiozzo" dipendenti dagli umori dei Governi di turno come sempre avvenuto nel passato, condizionati dalla disponibilità di fondi, dal peso politico del Ministro in carica e dalla pressione - più o meno efficace - che le lobby interessate abbiano ad esercitare sugli esecutivi nazionali. La programmazione degli investimenti degli Operatori del settore richiede, al contrario, una continuità dei flussi finanziari che può essere assicurata solo "interiorizzando" all'interno del contributo chilometrico pubblico

una quota adeguata ad assicurare l'ammortamento del materiale rotabile che così potrà essere acquisito dagli operatori secondo una corretta logica industriale.

In questo senso appare non più rinviabile l'introduzione dei "costi standard" a livello nazionale come modello di finanziamento del TPL. Il tempo delle analisi e degli studi è ormai concluso. È tempo di decisioni, se davvero si crede nel ruolo del trasporto locale.

13 Una possibile evoluzione della normativa europea?

Anche il tema della Brexit è un fattore da considerare per i risvolti profondi che potrebbe portare al sistema del TPL. Non tanto o solo per gli effetti - a livello di scelte societarie e di presenza nel mercato dei trasporti pubblici - dovuti all'uscita dallo spazio europeo di società e di capitali inglesi, oggi sempre più orientati ai mercati asiatici e mediorientali. Il punto da considerare è piuttosto il venir meno del condizionamento, a volte determinante, della tradizione anglosassone sulla formazione delle leggi e degli orientamenti comunitari nella gestione della concorrenza e dei mercati. E, segnatamente, nella costruzione del sistema di separazione tra reti e servizi imposto negli anni '90 ai sistemi di trasporto nazionali, basati sul monopolio statale nelle ferrovie e sui monopoli locali nei sistemi di trasporto urbano. Novità da considerare e che potrebbe avere una importanza decisiva nel ridisegno futuro anche del TPL in tutta Europa.

Non a caso l'asse europeo franco tedesco ha sempre mal digerito il tramonto dei monopoli nazionali ferroviari ed ha, infine, ottenuto un temperamento significativo all'apertura al mercato dei trasporti pubblici passeggeri su ferrovia con l'approvazione del regolamento UE 1370/2007.

Siamo oggi forse alla vigilia di un cambiamento di orientamento da parte dell'Unione? Forse sarebbe anche ragionevole, in una logica certo di concorrenza che conferma la discontinuità rispetto alla fase precedente, ma nei termini di una *concorrenza temperata*. Visto che il TPL, diversamente da altri settori e servizi anche pubblici, opera in un mercato atipico ed asimmetrico che, per le sue funzioni sociali (e oggi anche ambientali) ineludibili, è strutturalmente in perdita e necessita di cospicui finanziamenti pubblici in conto esercizio e investimento, poiché i ricavi da vendita dei titoli di viaggio non possono di per sé essere sufficientemente remunerative.

Come tutti i monopoli naturali però il trasporto pubblico sconta una naturale spinta verso la concentrazione industriale che, alla lunga, si traduce in livelli di servizio non adeguati alle esigenze o di scarso livello qualitativo. E' pertanto cruciale che l'ente pubblico riesca a controllare le aziende affinché il monopolista (non importa se di proprietà pubblica o privata in questo caso) non scarichi le

inefficienze sull'ente pubblico - che si fa carico di sopportare la quota di costi, preponderante, non coperta dagli introiti tariffari - o persegua solo fini di ottimizzazione della produzione industriale a tutto danno dell'utenza e della qualità dell'offerta.

Queste sfide, a tutta evidenza, potranno essere raccolte e superate solo se il ruolo degli enti regolatori di livello locale, nell'attuale forma delle agenzie, verrà adeguatamente potenziato e valorizzato.

Questo elemento, a ben guardare, è un dato già acquisito anche nella stessa l.r. 6/2012 – in particolare nel rapporto tra Enti Locali e cittadini/utenti del TPL - che va decisamente confermato in un modello avanzato di Agenzia, seppure meglio definito ed implementato. Un modello che si pone in aperto contrasto sia nei confronti di una Regione che immagini di affidare la mobilità locale ad una propria struttura operativa accentrata, sia nei confronti di un Comune o di una Provincia che intenda invece liberarsi sbrigativamente dal peso economico di un “proprio” trasporto pubblico, ma non casualmente definito “locale”.

In assenza di un nuovo quadro di riferimento – comprensivo della nuova legislazione riguardante la futura Provincia - nell'immediato ritengo non vi siano le condizioni di una “riforma al buio” e quindi riterrei opportuni solo interventi modificativi puntiformi. Assumendo quindi un profilo di autonomia di tale Ente anche per quanto riguarda l'assunzione del personale adeguato e ponendo fine ad una idea di Agenzia “a somma zero”, derivante da trasferimenti soltanto da altri Enti, come la Provincia. Con un alto profilo di professionalità e di qualificazione, comprensivo anche di una remunerazione corretta degli Amministratori, in analogia con altri enti regionali similari.

La mia personale opinione, quindi, è quella di immaginare un bilancio dell'esperienza finora compiuta ed una verifica, da cui far derivare anche possibili modificazioni significative per l'Agenzia, ma non prima della conclusione delle Gare, prevedibili nel periodo 2023-25.

Una strada diversa rischia di mettere a repentaglio lo svolgimento delle Gare stesse, che già soffrono – a seguito della emergenza Covid – della difficile definizione economico finanziaria della base d'asta, oltre che della incertezza del mantenimento nel tempo del livello di risorse adeguato almeno a soddisfare la possibilità di erogare i livelli di offerta attuali (28,5 milioni di bus-km/anno in tutto il bacino al netto del Metrò) e, auspicabilmente, i potenziamenti previsti e progettati nel Programma di bacino redatto dall'Agenzia (per ulteriori 5,0 milioni di bus-km/anno circa) anche in attuazione del disegno regionale di dare

attuazione a linee bus interpolo di rango elevato (R-Link).

Dunque, il differimento delle Gare, non certo per responsabilità delle Agenzie – compresa Brescia - che hanno predisposto gli atti necessari, rappresenta un tema che va considerato molto seriamente, in quanto *la Gara rimane una priorità per il sistema del TPL*, oltre che per la vita stessa delle Agenzie.

La decisione dell’Agenzia per una Gara finalizzata ad individuare un Gestore per un Bacino unico peraltro è stata oggetto di una approfondita analisi tecnica ed economica (in parallelo anche alla ridefinizione del sistema tariffario STIBM per conformarlo alle specifiche linee guida regionali, anch’esso approvato dai Soci a febbraio 2020), che trova riscontro nel Programma di Bacino che è stato approvato l’anno ancora precedente e negli atti formali propedeutici previsti dalle procedure ART condotti nei riguardi degli Operatori presenti nel bacino nel corso dell’anno 2019, poi interrotti per lo scoppio dell’emergenza sanitaria.

Peraltro non abbiamo mai sottovalutato la complessità del territorio bresciano, la problematicità del rapporto tra area urbana ed extraurbana, ma al tempo stesso anche il valore di esperienze aziendali ed organizzative del TPL tra loro distinte su queste due aree territoriali.

Alla nuova Amministrazione dell’Agenzia viene consegnato il lavoro svolto con l’augurio – e la speranza - di poter proseguire un percorso di qualificazione e di autonomia, ma anche di poter valutare anche possibili novità riguardanti i rilevanti stanziamenti dell’Europa, eventuali riforme nazionali riguardanti il TPL.

Ma una cosa pare certa: si deve porre termine alla proroga degli affidamenti che si prolunga ormai da anni e con possibili rischi di legittimità.

La scelta della Gara è la direzione da imboccare, quand’anche operando – come previsto dalla stessa legislazione europea – con modalità diversificate. Può essere che anche prossimamente si evidenzino una evoluzione chiarificatrice con riferimento anche alla formula dell’*in house providing*, ed in particolare nei rapporti tra legislazione europea e quella italiana. Situazione che potrebbe interessare, a quel punto, anche la realtà bresciana, con riferimento alla sua storia trasportistica.

A mio parere, a fronte di possibili ed ulteriori problemi, la precedenza andrebbe data alla risoluzione d’una situazione ormai insostenibile, per le continue proroghe dei contratti di servizio in essere ed il superamento delle ancor più datate concessioni che interessano ben sei diversi Operatori, concentrati in Valle Camonica, che con 2,5 milioni bus-km erogati annualmente rappresentano circa il 13% dell’offerta extraurbana. Se non altro per il dovere dell’Agenzia di conformarsi alle indicazioni di livello nazionale (ART e Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibile) e per aggiornare alcune clausole contrattuali non più

sostenibili per l'Ente *Affidante*, che pur resta garante degli interessi pubblici e dei diritti dell'utenza, oltre che naturalmente a presidio d'un adeguato svolgimento e d'una corretta remunerazione dei servizi, evitando – come più volte abbiamo sottolineato, ma con qualche incomprensione - indebite sovra compensazioni verso le aziende fornitrici del servizio.

Tutto ciò, considerando - a fronte di necessarie scelte coraggiose – anche situazioni diversificate che ci evitino o di dover imboccare soluzioni, ma in deficit di legittimità o, viceversa, di rimanere su un “binario morto”.

Ma una tale diversa impostazione regge in base ad una condizione assolutamente imprescindibile e che segna il distacco necessario rispetto alle situazioni precedenti.

L'Agenzia è chiamata ad essere il soggetto della programmazione e delle scelte strategiche della mobilità pubblica, in un Bacino come quello di Brescia integrato in termini territoriali e di alto profilo trasportistico. In presenza d'una dinamica complessa di interessi coinvolti, da regolare e da promuovere, nonché di ingenti risorse economico-finanziarie da impiegare e gestire con rigore.

Tutto ciò richiede che un'Agenzia del TPL sia nella condizione, assolutamente indispensabile, di poter esercitare il proprio ruolo con *competenza*, *professionalità* e *responsabilità sociale*, con spirito di *autonomia*, con scrupolosa *correttezza* e *trasparenza amministrativa*, con volontà di *collaborazione* nei rapporti con tutti i soggetti – istituzionali, aziendali, sociali e sindacali - coinvolti nell'attività svolta.

Per quanto ci riguarda a questi principi ed indirizzi ci siamo ispirati nei sette anni del nostro comune e collegiale impegno, pur con cambiamenti nella composizione del CdA, ma nella continuità di indirizzo della Direzione e delle due Presidenze che si sono alternate.

E' questo anche l'augurio più sincero che ritengo di esprimere al nuovo Direttore, dott. Massimo Lazzarini, che peraltro ha già mosso in modo efficace ed incoraggiante i suoi primi passi. Un pensiero accompagnato da un grande e riconoscente ringraziamento al precedente Direttore, ing. Alberto Croce, il cui contributo per la costituzione dell'Agenzia è stato determinante. Un augurio che estendo volentieri e con fiducia anche alla nuova *Governance* dell'Agenzia del TPL.



Presentazione dell'Agencia del TPL, nella nuova sede di via Marconi 12, con la partecipazione dei Soci e del CdA. Da sin.: D. Peli (Consigliere delegato della Provincia), F. Manzoni (Assessore del Comune), A. Sorte (Assessore della Regione), C. Ghirardelli (Presidente dell'Agencia), E. Del Bono (Sindaco di Brescia), P.L. Mottinelli (Presidente della Provincia), A. Croce (Direttore dell'Agencia), A. Savoldi (Consigliere CdA dell'Agencia), C. Bragaglio (Vicepresidente dell'Agencia).

PRIMO CAPITOLO: 2014-15

Avvio e consolidamento delle attività dell'Agenzia

<i>STEP by STEP</i>
Avvio operativo delle attività (febbraio) e attrezzaggio logistico della sede provvisoria, presso l'Ufficio della Provincia (Crystal Palace) e, successivamente, in via Marconi 12 (Bs), nel complesso degli Uffici Comunali.
Strutturazione del nucleo dell'Ufficio amministrativo e adempimenti istituzionali di base connessi alla creazione ex novo dell'Ente (individuazione Tesoreria, accreditamenti con Ministeri competenti, inserimento presso Banche, collegamenti con reti informatiche ministeriali...)
Ricognizione per il censimento dei servizi di trasporto scolastico di livello comunale e l'individuazione delle formule contrattuali e gestionali associate presso tutti i Comuni del territorio del bacino.
Georeferenziazione della rete di trasporto extraurbano. Analisi dettagliata degli itinerari delle linee e delle fermate per la verifica degli istradamenti e del posizionamento dei punti di fermata e interscambio finalizzata a costruire un set di dati univoco ed aggiornato da utilizzare come base di riferimento per le simulazioni dei Programmi di esercizio del TPL tramite apposito modello.
Assunzione da Regione Lombardia delle attività di gestione finanziaria (da ottobre) in conto esercizio e per investimenti relativa al rinnovo delle flotte del TPL extraurbano.

METRÒ E FUTURO

L'ora delle scelte²⁵

Sulla stampa sono state esposte le cifre del Metrò, illustrate in sede di Commissione consiliare dall'Assessore del Comune di Brescia, Federico Manzoni. Meritata la soddisfazione per i risultati ottenuti, anche se con preoccupazione per alcune cifre pesanti: circa 20 mln. per il bilancio della Loggia. Non dimeno, però, nella sfida del futuro per la riorganizzazione del trasporto pubblico riemerge la questione del prolungamento del Metrò. Per ora, molte e contraddittorie le opzioni in campo. Per non dire delle fantasie per linee d'un Metrò a raggiera! Di recente la riproposta dell'assessore regionale, Alberto Cavalli, per la direttrice di Montichiari. Altri puntano verso ovest, sulla linea per Iseo, o verso est per Rezzato.

Mentre si accumulano i faldoni di documenti per l'originaria estensione in Val Trompia. Troppe opzioni per non dar luogo alla certezza d'una paralisi decisionale. Mentre sullo sfondo si staglia l'apologo dell'asino di Buridano – con le sue cuoia tirate poi per fame - incerto nella scelta tra i troppi mucchi di fieno. Contro la fattibilità del prolungamento segnalo due autorevoli interventi. Riflessioni serie, per molti aspetti anche condivisibili, ma che meritano a mio parere anche una qualche obiezione.

Il primo del dott. Roberto Moreni, dirigente di valore in Comune, e poi “in cantiere” per il Metrò, che ritiene “irrealistica” l'estensione. Il secondo, dell'arch. Alessandro Benevolo che, sulla rivista “Città e Dintorni”, svolge un'analisi approfondita, con un richiamo a Rennes²⁶.

Una conurbazione urbana che, pur essendo simile a Brescia, evidenzia però “una differenza abissale” nell'uso diffuso del mezzo pubblico. Realtà su cui aveva richiamato l'attenzione anche l'avv. Francesco Onofri con l'interessante convegno promosso nel 2011 dalla sua “Officina della città”. Benevolo obietta – con ragione - che il Metrò possa diventare esso stesso una “rete” e ritiene quindi fondamentali le modalità della sua connessione con la rete leggera (Bus, Lam, Bike). Ma ai “metrottimiti” (tra i quali m'annovero) riserva poi la doccia fredda sull'eventuale prolungamento.

²⁵ C. Bragaglio, “*Metrò e Futuro: L'ora delle scelte*”, Bresciaoggi, 04.06.2014

²⁶ A. Benevolo, *Il Metrobus, il compleanno ed un'altra città*, Città&Dintorni, gennaio-aprile, n.112, Brescia, 2014. In tale saggio l'arch. Alessandro Benevolo conferma la sua contrarietà al Metrò per l'inadeguatezza del bacino, in termini di densificazione demografica e di estensione territoriale, che si renderebbero necessarie a garanzia della sostenibilità dell'opera, con relative ed adeguate risorse finanziarie.

Su alcune sue obiezioni (penso allo sfocciamento verso la Fiera Eib) mi sentirei di convenire, mentre invece mi pare non venga valutata nello specifico l'estensione in Val Trompia. Le obiezioni economiche hanno oggi un fondamento evidente. Ma, a mio parere, la questione vera è di prospettiva. Anche per poter conseguire quei “grandi numeri” nel trasporto pubblico indispensabili per lo stesso riequilibrio finanziario. Ben sapendo che rinviando *sine die* la scelta tra le opposte opzioni significa precludersi ogni possibile soluzione anche per il futuro.

Infatti, considerando il percorso del Metrò, partito nell'85 – e va reso omaggio alla progettualità del sindaco on. Piero Padula - ma realizzato 25 anni dopo, si tratterebbe fin d'ora di dare corso ad un “accordo programmatico” che poi vivrà nei suoi lunghi tempi scanditi dai bilanci dei vari enti coinvolti. Ma una decisione va assunta per attivare complessi meccanismi realizzativi e per allocare le necessarie risorse finanziarie (Stato, Regione...).

Brescia può svolgere un ruolo decisivo proprio per realizzare quanto stabilito dal sindaco Del Bono nel suo Programma. Così per la “Giunta dei Sindaci” e la futura Provincia che manterrà competenze sui trasporti. Così per “Brescia Mobilità” e per i nuovi soggetti (Agenzie TPL) istituiti dalla legge 6/2012 della Lombardia.

Oggi, a mio parere, anche le condizioni politiche locali sono migliori rispetto al passato, potendo acquisire anche importanti scelte maturate dalla Giunta Paroli. Ed, in particolare, la svolta positiva impressa nel 2010 dalla Lega, con il vicesindaco Rolfi e poi con il capogruppo Gallizioli alla presidenza della Commissione Metrò.

Tra le varie opzioni anche a me sembra auspicabile quella della Val Trompia, considerato anche il rilevante carico passeggeri tra i comuni della Valle (già oggi la portata è di circa 10 mila passeggeri per giorno medio). In ogni caso, ed al di là del confronto sulle diverse opinioni, s'impongono scelte. Infatti la necessaria riorganizzazione dell'intermodalità e della rete allargata della mobilità - con gli evidenti riflessi anche sullo stesso equilibrio finanziario - non potrà prescindere dalla struttura “gravitazionale” che assumerà in prospettiva proprio il “sistema conurbano” del Metrò.

METRO' E RISORSE

Il confronto con Regione Lombardia²⁷

La risposta del Consigliere regionale, Fabio Rolfi, ad alcune mie considerazioni sul Metrò ritengo sia apprezzabile. Non mi sono sorpreso, conoscendo le sue recenti posizioni, anche se si tratta ora di capire meglio il da farsi sul futuro. Intanto devo dare atto che quando la Lega (prima e più del PDL) ha assunto in Loggia, dal 2010, la nuova posizione sul Metrò, lo ha fatto con chiarezza. Forse facilitata dall'aver ripreso la posizione favorevole che la "Lega Lombarda" degli anni '90 aveva sulla "metropolitana su scala comprensoriale". Ritengo anch'io che la situazione economica di oggi complichino non poco un rilevante investimento per l'estensione del percorso. Ma se non si programmano fin d'ora le scelte non si creeranno neppure le condizioni del futuro. Questo il punto.

In occasione del primo compleanno del Metrò sono apparse riflessioni di alcuni "storici" protagonisti. Penso all'illustrazione delle ingegnose soluzioni tecniche del progettista, l'ing. Lamberto Cremonesi. Penso al complicato percorso in due decenni – tra progetti, referendum e finanziamenti – che ha visto impegnato l'arch. Ettore Fermi, presidente di Metro Brescia. E penso anche agli obiettivi ambiziosi che il sindaco Del Bono s'è dato per il superamento dei 50 milioni di passeggeri all'anno. Ebbene, se c'è un insegnamento da trarre da questa tribolata esperienza è quello d'un necessario lavoro di lunga lena – anche per i tempi a venire - per una grande infrastruttura che, com'è oggi, è una "opera incompiuta". Una macchina dal motore troppo potente per limitarsi ad una corsa su distanze troppo brevi.

Il metodo decisionale a cui fa riferimento Rolfi - "alleanze istituzionali ed un consenso di sistema" - è quello giusto. Con studi seri basati su dati economici, densificazioni urbane, flussi di traffico, sul confronto tra le diverse ipotesi in campo. Quando infatti si decise per il Metrò si fecero convegni ad alto livello (nel 1988, con Padula e nel 1996, con Martinazzoli).

Anche il tema del prolungamento – proprio per le diverse opzioni in campo – merita un percorso non affidato all'estemporaneità delle opinioni e, men che meno, a preconcetti politici. Intanto possiamo constatare come non tutte le "grandi opere" siano uguali. Come vi siano quelle che meritano, ed altre che

²⁷ C. Bragaglio, "Metro' e Futuro. Scelte da fare subito", Bresciaoggi, 27.06.2014

demeritano. Quelle che rispettano i piani finanziari ed altre che li sfiorano alla grande. Quelle che praticano negli appalti il “sistema” Mose od Expo, e quelle no. Brescia ha fatto le sue scelte, quelle giuste. E son questi i motivi di soddisfazione, nonché di fiducia anche per il futuro. Di fronte vi sono decisioni impegnative per la riorganizzazione dell’intera rete del TPL e per il “programma di bacino” provinciale, come previsto dalla legge regionale n.6/2012.

Osservando i costi del trasporto pubblico è come trovarsi di fronte ad una voragine. Il recente rapporto R&S Mediobanca ha offerto una fotografia delle *Utilities*²⁸. Per quel che ci riguarda siamo orgogliosi nel veder sveltare società come A2A ai primi posti. Ma si tratta di società energetiche, mentre quelle dei trasporti “scoppiano di debiti”. Infatti negli ultimi sei anni, a fronte d’un utile netto di circa 4 miliardi delle *Multiutility* dell’energia, v’è una perdita di 1,5 miliardi per il trasporto pubblico locale. Per non dire poi dei trasferimenti pubblici, con quasi 5 miliardi assorbiti pressoché totalmente dai trasporti. Ma - va detto! - con enormi diversità tra le varie aziende, con Brescia decisamente migliore della media.

Le diverse realtà locali - compresa la Regione Lombardia - sono quindi chiamate a misurarsi con un’impegnativa scommessa, anche economica, per la riorganizzazione della rete d’intermodalità e per il potenziamento della capacità espansiva del Metrò. Su tali temi, le riflessioni del Consigliere Rolfi - se le ho ben comprese - mi pare esprimano esigenze, impegni e metodo di confronto che personalmente mi sentirei di condividere.

²⁸ Tra il 2006 e il 2012, in base all’indagine di Mediobanca R&S, l’intero settore delle *Local Utilities* ha cumulato utili pari a 3,33 miliardi di euro che comprende un saldo positivo di 4,146 miliardi del comparto energetico. A diminuire il risultato ha contribuito il Tpl, con un “rosso” in Bilancio di 1,44 miliardi. Molti i suoi punti di debolezza che zavorrano le *Utilities* locali. Ma con un’aggravante: il Tpl è anche il maggiore fruitore di contributi pubblici per l’integrazione tariffaria, con circa 20 miliardi di euro incassati tra il 2006 e il 2012.

AGENZIA DEL TRASPORTO PUBBLICO

I difficili nodi per Brescia²⁹

Con una lettera alla stampa, Oriella Savoldi, della segreteria Cgil, ed Angela Timpini, di Federconsumatori, hanno giustamente richiamato l'attenzione su varie problematiche riguardanti il trasporto pubblico locale (TPL). Dai forti tagli dello Stato, che investono pesantemente la Regione, alle gravi ricadute per i pendolari. Nella lettera si richiama altresì il ritardo nell'applicazione della legge regionale di riforma, per l'avvio dell'Agenzia del trasporto locale (istituita con legge regionale n. 6/2012) a cui compete, tra le altre cose, la definizione del nuovo Programma di bacino. A Brescia, Comune capoluogo e Provincia hanno tra i primi costituito l'Agenzia, con l'approvazione dello Statuto, la nomina del Consiglio di amministrazione e del Direttore nella persona dell'ing. Alberto Croce.

Ma il quadro rimane problematico, a fronte sia delle emergenze del settore che dell'imminente scadenza dei contratti di servizio. Ulteriori discutibili proroghe o non proroghe? Al punto che il Presidente dell'Agenzia Corrado Ghirardelli ha ritenuto proprio in questi giorni di assumere una iniziativa di sollecitazione indirizzata alla Regione Lombardia.

In un recente Convegno promosso dal Gruppo regionale del PD al Pirellone, l'assessore Alberto Cavalli ha definito la scelta dell'Agenzie TPL "positiva e lungimirante". Una valutazione condivisibile, se non che da luglio manca il rappresentante della Lombardia nel CdA dell'Agenzia stessa, con l'organo amministrativo tuttora incompleto. Ritengo che a nessuno sfugga la natura cruciale del passaggio. Per diverse ragioni (da quelle economiche e normative, all'incertezza delle attribuzioni di funzioni riguardanti la "nuova Provincia") ci si trova di fronte ad una situazione di emergenza per un settore decisivo.

Da mesi si parla d'una nuova normativa nazionale, preannunciata dal sottosegretario Riccardo Nencini. Sulla pesantezza dei tagli non aggiungo nulla a quanto già evidenziato dalla stampa. Su Brescia incombono poi problematiche dell'intero sistema trasportistico, e di cui il settore del trasporto pubblico locale è parte integrante, e non parte a se stante. E' sufficiente scorrere l'elenco dei vari nodi per rendersi conto d'un necessario ripensamento strategico dell'intero sistema, peraltro in regime di scarsità di risorse: Alta velocità (con le questioni aperte – *shunt, no shunt* - ben evidenziate in Consiglio comunale), il

²⁹ C.Bragaglio, *Agenzia del Tpl e i difficili nodi del TPL*, Giornale di Brescia, 26.11.2014

futuro del metrò su scala provinciale, l'aeroporto di Montichiari e la rete a terra, il riordino delle linee pubblico-privato in città, il tram-treno, il sistema tariffario integrato e così via.

Varie anche le questioni da affrontare: un'accelerazione dei percorsi sia regolativi che decisionali tra gli Enti interessati, una forte triangolazione tra i soggetti locali (Comune di Brescia, nuovo Provincia, Agenzia TPL), una forte sinergia tra soggetti sindacali, imprenditoriali e di rappresentanza. Attendere e rinviare significherebbe un aggravamento dell'emergenza, con un'ulteriore penalizzazione del trasporto pubblico, del personale e dei cittadini. Come paventato anche da Savoldi e da Timpini. Al punto da far temere che anche gli aspetti positivi delle "Linee guida", recentemente approvate dalla Giunta regionale per i Programmi di Bacino, restino lettera morta.

A mio parere, pur nel quadro critico evidenziato, vi sono le condizioni per poter dare alcune risposte positive. Condizioni che derivano dalle politiche e dalle Aziende del Comune capoluogo, come efficacemente illustrato dall'assessore Manzoni al convegno del gruppo PD a Milano. Dalle proposte in Regione per una "cura del ferro" che riguardi la realtà ferroviaria provinciale e regionale. Dal valore degli operatori anche privati del settore. E – mi permetto di sottolinearlo – come può risultare dalla "nuova Provincia" che, pur avendo registrato in occasione delle elezioni una qualche perplessità, si rivela, proprio in ragione di un'ampia rappresentatività istituzionale ed unitaria dei Comuni bresciani, un valore aggiunto per questo difficile ma indispensabile impegno di riforma e di efficientamento del settore.

AGENZIA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Natura giuridica, ruolo e competenze³⁰

La Regione Lombardia, con l'approvazione della legge n.6/2012, ha costituito l'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale (IPL). Una scelta particolarmente impegnativa e qualificante che merita – dato anche il carattere innovativo e sperimentale del percorso adottato – un approfondimento, in particolare sui nodi interpretativi più controversi.

³⁰ C. Bragaglio, vicepresidente della Agenzia del TPL di Brescia, *Relazione introduttiva*, Convegno di Studi del PD, Milano, 11.04.2015

In primo luogo, risulta necessario definire la peculiare natura giuridica dell'Agenzia per il TPL, così com'essa è stata definita dalla l.r. n.6/2012 della Regione Lombardia, anche al fine di poter correttamente applicare, peraltro in fase di costituzione delle Agenzie per il TPL, le normative riguardanti i rapporti con gli Enti costitutivi (Comuni capoluogo, Province e Regione), il personale, il trasferimento di beni e dotazioni patrimoniali. Nonché la sussistenza o meno delle inconferibilità per gli incarichi amministrativi, così come definite dall'art. 7 del D.Lgs. n. 39/2013.

In realtà l'adozione in Italia d'un riferimento sempre più diffuso alle 'Agenzie' denota un eccesso d'indulgenza verso un acritico recepimento delle esperienze anglosassoni, in particolare del modello di 'Agency', peraltro accompagnato da un limitato approfondimento della natura giuridica di questa fattispecie giuridica³¹.

Con relative incertezze introdotte anche nel campo applicativo del Diritto amministrativo. Vale la pena – seppure *en passant* – sottolineare come tale fenomeno si sia esteso ormai da tempo e come esso abbia comportato una progressiva “deformazione” del diritto amministrativo, criticamente rilevata da vari studiosi. In particolare, dal giurista Sabino Cassese che non ha esitato a definire le più recenti trasformazioni delle strutture amministrative, la loro dispersione e segmentazione, la commistione tra amministrazione diretta e organi ausiliari pubblici e privati, come una forma di “deistituzionalizzazione” dei poteri pubblici. Al punto da sostenere che il diritto amministrativo “finisce per divenire una mistura tra diritto pubblico e diritto privato”.

L'esperienza stessa delle Agenzie TPL, pur definite dalla legge regionale come “enti pubblici non economici”, si colloca su tale complesso ed incerto crinale. In ogni caso, l'esigenza d'un chiarimento nasce dalla constatazione di come risulti per nulla agevole desumere dalla legislazione nazionale e dallo stesso D.Lgs 300/1999, riguardante l'istituzione delle Agenzie nazionali, un profilo adeguatamente definito, anche al fine di poter stabilire la peculiare natura giuridica delle Agenzie territoriali per il TPL, così come appunto emerge dalla l.r. 16/2012.

Si consideri, in primo luogo, come le stesse situazioni di fatto, riguardanti le varie Agenzie costituite nel corso degli anni, risultino estremamente eterogenee e come la stessa denominazione di 'Agenzia' sia stata applicata – in base

³¹ Cfr.: C. Corsi, *Agenzia e agenzie una nuova categoria amministrativa*, Giappichelli, Torino, 2005.

ai diversi provvedimenti nazionali e regionali - a situazioni tra loro difficilmente comparabili³². In ogni caso risulta inoltre opportuno un chiarimento, nello specifico, anche sulla natura “territoriale” dell’Ente, sia sulla base dell’intenzione espressa dal Legislatore regionale, sia della *ratio* sottesa al provvedimento che ha appositamente costituito le Agenzie del TPL. Tenuto conto anche della maggiore autonomia assicurata alle Regioni, con la riforma dell’art.117 Cost., in materia di associazionismo degli Enti locali, non più esclusivamente coperta dalla riserva di competenza statale. Come peraltro dovrebbe risultare confermato anche dalla riforma del Titolo V, attualmente in discussione in Parlamento.

Un punto qualificante per poter definire correttamente la natura giuridica dell’Agenzia è rappresentato dalla sussistenza, o meno, dell’elemento della “territorialità” di tali Enti. Territorialità, da intendersi quindi come un necessario fattore costitutivo ed identificativo dell’Agenzia, e non soltanto come delimitazione meramente funzionale per la definizione del ‘bacino ottimale’ entro cui essa opera. In tal caso tali Agenzie potrebbero venire assimilate ad un “Ente territoriale” e ciò renderebbe possibile – per quanto ovviamente compatibile - l’applicazione della normativa prevista per gli Enti Locali. Assicurando in tal modo, e sulla base d’un riconosciuto principio analogico, le relative ed indispensabili certezze anche procedurali. Come peraltro è avvenuto per Enti, come il Consorzio obbligatorio tra Comuni o l’Unione di Comuni, caratterizzati anch’essi dal Legislatore come Enti territoriali per l’esercizio in forma associata delle funzioni loro attribuite dagli Enti Locali stessi.

Problematiche interpretative

La normativa non stabilisce, sia in Costituzione che nel TUEL, una delimitazione rigorosa di quali siano le caratteristiche tipiche di un “ente pubblico territoriale”, ma si limita ad elencare i vari enti territoriali (Comuni, Province, Regioni, Città Metropolitane, oltre le Comunità montane, le Unioni di comuni, i Consorzi formati da enti territoriali).

Il primo problema riguarda quindi il valore del riferimento alla “territorialità” degli Enti e la verifica della natura di tale “intrinseco rapporto” in base a quanto viene previsto dalla legge regionale. Una “territorialità” da intendersi come una connessione (tra un Ente ed il proprio territorio) non tanto e solo in termini meramente funzionali o strumentali, ma come precipuo elemento

³² Cfr.: M. Monteduro, *Introduzione allo studio delle Agenzie Amministrative*, Argo. Lecce, 2004

fondativo e come delimitazione territoriale entro cui si manifesta l'efficacia stessa degli atti di carattere amministrativo. Elementi che, in egual misura, vengono applicati, oltre che agli Enti locali, come già rilevato anche a Consorzi tra Enti Locali o ad Unioni tra Comuni a cui sono state conferite delle funzioni da parte degli Enti Locali stessi.

A questo proposito si possono succintamente richiamare alcuni pronunciamenti. Tra i vari: la Cassazione (n. 3971/2002) stabilisce che “ i consorzi tra enti pubblici territoriali sono considerati essi stessi come enti pubblici territoriali”; il Consiglio di Stato precisa che “il consorzio tra Enti Locali...è un ente strumentale per l'esercizio in forma associata di servizi pubblici e di funzioni e fa parte del sistema amministrativo di ognuno degli enti associati” (n.2605/2001) e rileva inoltre come il Consorzio, vada ritenuto “elemento del sistema amministrativo facente capo allo stesso ente territoriale” (Corte Cost., sent. 12.2.1996, n. 28). Considerando l'elenco, sopra riportato, degli enti territoriali, così come stabilito dalla normativa, l'Agenzia – data anche la sua recente introduzione nel sistema amministrativo italiano - non risulta ricompresa nella denominazione di “ente territoriale”.

L'interrogativo quindi che ci si pone è quello di poter individuare per le Agenzie TPL la sussistenza o meno delle caratteristiche ritenute tipiche degli enti territoriali. Pur non essendo esse incluse nell'elencazione, ma in forza d'una situazione analogicamente coincidente o convergente, con riferimento alle funzioni assegnate alle stesse Agenzie da Enti Locali, al fattore costitutivo della territorialità, nonché alla natura giuridica degli organi amministrativi.

Interrogativi in sede di approfondimento

In sede di approfondimento sono altresì emersi interrogativi riguardanti una possibile e corretta interpretazione analogica - in particolare, anche alla luce delle motivazioni delle Sentenze della Corte di Cassazione e del Corte e Consiglio di Stato - che hanno portato a definire la figura giuridica del Consorzio tra Enti Locali, a tutti gli effetti, come Enti locali territoriali.

Da ciò nasce l'interrogativo sulla sussistenza o meno d'una analogia tra il Consorzio di Enti Locali (e per altri aspetti anche tra l'Unione dei Comuni) e l'Agenzia per il TPL, così come definita dalla l.r. 6/2012, considerando il parallelismo di fatto e di diritto esistente in merito al conferimento di funzioni degli Enti Locali (Comuni e Provincia), alla natura non meramente funzionale della territorialità del bacino (non a caso coincidente con i territori degli enti partecipanti), ai criteri di formazione dell'Assemblea e di nomina degli Amministratori, come stabilito dalla legge regionale. A maggior ragione emerge, sot-

to il profilo giuridico, la possibilità di tale analogia tra Agenzia TPL e Consorzi se si considera anche la trasformazione, principalmente nominativa, dei precedenti Consorzi lacuali, come previsto dall'art. 48 della L.r. 16/12, con l'identica denominazione di "ente pubblico non economico", adottato per l'Agenzia.

La Corte dei Conti (sez. Lombardia), con deliberazione. n.71/2013, nel respingere le obiezioni avanzate dalla Provincia di Sondrio in merito alla possibilità di istituire Consorzi tra Enti Locali, in presenza della l. 191/2009, ha riconosciuto, contrariamente a quanto opposto dalla Provincia di Sondrio, il diritto della Regione Lombardia a poter promuovere un Ente (l'Agenzia, appunto) che sia organo di governo per il TPL in ambiti ottimali.

Per varie e motivate ragioni si è ritenuto opportuno, anche da parte della legislazione nazionale, il superamento (in tutto od in parte) dei Consorzi ('di funzioni', diversamente da quelli 'di servizi'), cercando di individuare per la promozione dell'associazionismo tra enti locali nuove forme istituzionali ed organizzative (per ragioni di semplificazione, funzionalità, economicità...). Tra queste si sono affermate le Agenzie e tale è stata anche la scelta fatta da Regione Lombardia, con specifico riferimento alle stesse Agenzie per il TPL.

Esercizio associato delle funzioni

Dall'esame dei lavori preparatori della Commissione regionale non emergono elementi di ulteriore chiarezza interpretativa. Ma un aspetto merita di essere richiamato, riguardante l'opportunità di assumere la denominazione di "Agenzia", con riferimento per esempio a precedenti e positive esperienze, come l'ARPA, l'Agenzia nel settore ambientale. Ma anche per evitare come Regione Lombardia di incappare nelle secche delle contraddittorie decisioni che in quel momento si stavano producendo in Parlamento proprio sulla soppressione o meno dei Consorzi.

L'obiettivo di fondo della promozione dell'esercizio associato delle funzioni rimane lo stesso di Consorzi e per altri aspetti delle Unioni, mentre la novità della Agenzia è rappresentata dall'intento di promuovere nuove e moderne modalità organizzative, finalizzate a favorire una migliore collaborazione inter-istituzionale, un più avanzato livello del rapporto qualità-efficienza-efficacia nei servizi, trasparenza, semplificazione e risparmio delle risorse. Nella logica e nello spirito della semplificazione amministrativa e del risparmio delle risorse indotto dalla *Spending Review*.

Rimane altresì fondamentale per l’Agenzia del TPL il rapporto, tipico degli enti pubblici territoriali, che la stessa legge regionale stabilisce tra l’organizzazione dei servizi territoriali del TPL e l’interesse generale della collettività.

Come rileva la stessa Corte dei Conti (sez. Lombardia) nel pronunciamento sopra richiamato, per l’Agenzia del TPL “è stata condivisa la forma giuridica dell’ente pubblico non economico, del quale paiono riconoscibili tutti gli elementi identificativi, in particolare lo scopo (in quanto soggetto istituito per soddisfare specificamente bisogni di interesse generale)”. Un tale autorevole riconoscimento di “interesse generale”, per quanto riguarda l’attività della Agenzia del TPL, non è certo privo di significato anche – ed insisto sul punto - per la sua qualificazione istituzionale, in rapporto nello specifico al valore dirimente e fondativo che assume il “territorio” di propria competenza.

In altri termini le Agenzie TPL operano nella materia di propria competenza come se fossero gli Enti Locali stessi, ma tra loro associati per l’esercizio di determinate funzioni. Esse sono quindi chiamate a soddisfare un’esigenza di mobilità e di trasporto riconosciuta come un bisogno ed un bene pubblico da realizzare.

Da ciò deriva la stessa obbligatorietà della costituzione delle Agenzie attraverso il conferimento delle funzioni di enti territoriali. Come è stato osservato, non a caso “è la legge che, ravvisato un rilevante interesse della collettività da tutelare, prevede la costituzione obbligatoria del consorzio”. Le Agenzie per il TPL, anche alla luce di tali interpretazioni, si inserirebbero quindi come “parte integrante” del sistema territoriale (come peraltro è avvenuto con i Consorzi e, per altri aspetti, con l’Unione dei Comuni o con le Comunità Montane) in quanto costituite dagli enti locali stessi per lo svolgimento di attività da loro conferite.

Risulterebbe così applicabile alle Agenzie per il TPL, per analogia giuridica, quanto il Consiglio di Stato ha sostenuto a suo tempo per i Consorzi, ovvero che essi “fan parte del sistema amministrativo di ognuno degli enti associati”. Il rapporto stesso tra ente gestore e il proprio bacino ottimale per la l. r. 6/12 viene a definirsi come rapporto coesenziale (analogo a quello previsto per Unioni e Consorzi) senza che l’uno possa esistere privato dell’altro.

In base a tale impostazione le Agenzie per il TPL, come previste dalla legge della Regione Lombardia, risulterebbero quindi a tutti gli effetti come “par-

te integrante e costitutiva” del sistema amministrativo locale e territoriale. Se tale impostazione risultasse fondata, ne conseguirebbe anche un chiarimento in merito a vari problemi interpretativi, compresi quelli riguardanti le questioni di inconferibilità nel rapporto tra Enti locali ed incarichi amministrativi, come stabiliti dall’art. 7 del D.lgs 39/13.

La soppressione per ragioni economiche dei Consorzi ‘di funzioni’ non riveste alcun particolare rilievo sulla natura giuridica della valutazione espressa. In primo luogo, perché in ogni caso rimangono in vita i Consorzi ‘di servizi’ e non è stata soppressa la forma giuridica del Consorzio stesso. Ma soprattutto perché la Corte dei Conti (sez. Lombardia) sostiene, avverso la Provincia di Sondrio, la piena legittimità da parte della Regione Lombardia di poter costituire le Agenzie per il TPL, ritenendo che esse non entrino in collisione con la legge finanziaria ed altre normative che avrebbero imposto agli enti locali il divieto indistintamente generalizzato di costituire enti, agenzie e organismi, comunque denominati e di qualsiasi natura giuridica.

Agenzie come parte integrante del sistema territoriale

In un quadro, che sappiamo rimane comunque molto eterogeneo, le Agenzie territoriali (diversamente da quelle ministeriali) si configurano, superando in prospettiva i modelli di Consorzi od Unioni, come il tentativo del tutto interno - e non esterno come ritengono taluni interpreti - al sistema amministrativo, per costituire attraverso l’esercizio associato di determinate attività un nuovo e più moderno tessuto connettivo tra i diversi enti locali.

Agenzie, quindi, da intendersi non solo come strumento operativo degli enti locali, ma come una nuova forma di “ente” associativo tra enti locali per l’esercizio in comune di determinate funzioni. Come lo è - seppur con forme giuridiche diverse, ma che sono risultate troppo farraginose e complesse - la stessa Unione. Come lo sono, o lo sono stati, i Consorzi tra enti locali che, come è stato autorevolmente affermato: “appartengono alla categoria delle forme associative che sono inserite tra i soggetti al pari dei Comuni, delle Province...”.

Che le Agenzie siano da ritenersi parte integrante del sistema territoriale, per le materie di propria competenza, risulta anche dal rapporto che la legge ha stabilito in merito alla questione delle risorse. Le Agenzie, com’è noto, hanno funzioni di programmazione, contratti di servizio..., ma non hanno in gestione i servizi di trasporto e le loro entrate economiche dipendono esclusi-

vamente dalle risorse messe a disposizione dagli Enti partecipanti. Infatti l'art. 7 della legge istitutiva prevede che l'Agenzia sia "costituita con risorse umane, strumentali, finanziarie e patrimoniali messe a disposizione dagli enti partecipanti" E soltanto da queste, visto che non possono esservi "nuovi o maggiori oneri a carico del sistema". A conforto della tesi interpretativa sopra esposta, ritengo possa essere fondatamente richiamata la stessa legge Delrio, n.56/2014.

Tale legge stabilisce (comma 85, punto b) che rimane in capo alle Province (da intendersi come "Ente di area vasta", sia nell'immediato, che nell'eventualità d'una futura modifica costituzionale) la "pianificazione dei servizi di trasporto in ambito provinciale". Ciò significa che le funzioni attribuite in precedenza, nel 2012, dalla Regione Lombardia alla Agenzia TPL vengono sottratte per rimanere in capo all'Ente di area vasta (Provincia), con relativo e conseguente scioglimento delle Agenzie stesse? Assolutamente no.

Anzi vale proprio l'opposto. Infatti il comma 87 della stessa legge Delrio stabilisce che le funzioni fondamentali, previste dal comma 85 - tra cui il trasporto pubblico locale - siano esercitate secondo modalità fissate dalla legislazione statale e regionale. In altri termini è la Regione che stabilisce come le funzioni, assegnate alle Province, vengano esercitate. E la Regione Lombardia, con la legge 6/2012, ha stabilito che per quanto riguarda il Trasporto Pubblico Locale le competenze provinciali siano obbligatoriamente trasferite all'Agenzia, di cui la Provincia è e rimane socio componente l'Assemblea. Appunto in forma non facoltativa, ma obbligatoria. Esattamente come avvenuto od avviene con il trasferimento delle funzioni in Consorzi obbligatori.

In questa obbligarietà sta la differenza rispetto alla formazione di liberi Consorzi tra Enti Locali, come prevista dall'art.31 del TUEL. Una differenza sostanziale anche per la definizione della natura stessa del Consorzio tra possibilità od obbligo, stabilito per legge, di un esercizio associato di funzioni da parte di Enti Locali.

L'Agenzia del TPL come parte integrante del Sistema Autonomistico

In sostanza gli interrogativi sollevati riguardano la collocazione che l'Agenzia TPL assume, in base alla legge regionale istitutiva della Regione Lombardia, nel sistema delle autonomie locali territoriali.

Se essa debba essere ritenuta semplicemente uno strumento operativo, funzionale al conseguimento di determinati obiettivi.

Oppure se l'Agenzia TPL sia da ritenere parte integrante a tutti gli effetti del sistema autonomistico territoriale, con tutto ciò che ne consegue anche dal

punto di vista dell'applicazione in vari settori della normativa vigente. Ritenendo, altresì, che a favore della seconda ipotesi - a nostro parere ben più convincente - concorrano vari e fondati elementi.

Tra questi, in forma riassuntiva: 1) le Agenzie TPL della Regione Lombardia sono costituite esclusivamente da Enti territoriali; 2) esse hanno per oggetto esclusivo della propria attività l'esercizio associato delle funzioni loro assegnate dagli Enti Locali partecipanti; 3) l'assegnazione delle funzioni degli Enti locali è di carattere obbligatorio, stabilito dalla legge; 4) lo Statuto è approvato dagli organi assembleari di Comune e Provincia; 5) l'Assemblea dei soci è costituita da Enti locali e gli organi sono emanazione degli stessi; 6) il requisito della territorialità è un fattore costitutivo, oltre che delimitativo dell'attività svolta negli ambiti ottimali; 7) le risorse sono conferite all'Agenzia TPL dagli Enti locali costituenti (siano esse risorse finanziarie, di personale, patrimoniali...).

Se l'interpretazione sopra formulata risulta fondata, l'Agenzia TPL - oltre che un "Ente pubblico non economico", come esplicitato dalla legge regionale - va considerata per vari aspetti anche come un "Ente di diritto pubblico territoriale". Almeno per quegli elementi od atti amministrativi che sotto il profilo della specifica qualificazione giuridica risultino necessari, compatibili ed applicabili per l'Agenzia stessa.

Un quadro complesso che ci consegna, in assenza d'una rigorosa normativa giuridica di sistema, varie, ma superabili incertezze. L'esperienza dell'Agenzia di Brescia è capofila a livello regionale. E ciò comporta un di più di responsabilità, d'impegno e di realizzabilità. In presenza d'un soggetto come l'Agenzia TPL di Brescia, già operante e su obiettivi di grande rilevanza - si pensi alla definizione del 'programma di bacino' o all'affidamento dei servizi di TPL- si è indotti ad implementare in primo luogo il principio dell'efficacia.

Quindi anche ad assumere un qualche rischio di interpretazioni normative, quand'anche effettuate in modo innovativo, e a operare ispirandoci alle prassi amministrative, progettuali e gestionali più virtuose. Consapevoli che - in una realtà del trasporto locale e della mobilità, all'avanguardia come la nostra - possiamo far leva su valide esperienze e qualificate professionalità di Aziende, a partecipazione pubblica e private, oltre che degli stessi Enti locali bresciani.

TRASPORTI, SERVIZI E “GRANDE BRESCIA” Il Convegno di “Identità e Partecipazione”³³

Nel recente convegno dell’Associazione ‘Identità & Partecipazione’ – a cui hanno partecipato l’avv. P.G. Caldana, l’assessore M. Tiboni e gli urbanisti C. Buizza e L. Lussignoli – è emerso un interessante confronto. Sia nel merito di scelte riguardanti la Variante urbanistica in Consiglio Comunale, sia sulla sfida per un’idea di città che guardi oltre i limiti dei confini amministrativi. La Brescia da immaginare è quindi rappresentata da un’area che comprenda la conurbazione. Un’idea non nuova, nata già con l’avv. Luigi Bazoli negli ’70. Allora era un disegno lungimirante, ma oggi diventa una necessità³⁴.

La ‘piccola Brescia’, raggomitolata su se stessa, vive d’un rimpianto del passato che però si priva del futuro. La forza della proposta della ‘Giunta dei Sindaci’, attivata dal sindaco Del Bono, sta tutta qui. E su questo terreno si misura anche la futura Provincia, con le scelte già validamente effettuate dal presidente Mottinelli.

In particolare, con l’approvazione del nuovo Statuto ed una proiezione strategica come polo della Lombardia orientale. In alcuni incontri (a Bedizzole con il sottosegretario on. Baretta, giorni fa a Milano con il sottosegretario Bressa) sono emerse scelte che si vanno consolidando a favore d’una nuova Provincia. Da verificare con il prossimo Decreto sugli Enti Locali. La legge Del Rio (l. 56/14) sulle nuove ‘Province’ (che in omaggio ad un collasso di fantasia si chiamano: “enti di area vasta”!) dovrebbe passare indenne le forche caudine sia del nuovo Titolo V della Costituzione, che d’un estremismo ‘rot-tamaiolo’. Parliamo quindi di Province come “enti amministrativi”, espressione dei Comuni. Una scelta di trasformazione, e non già di soppressione, che condivido. Esse mantengono due strategiche funzioni, quelle della ‘pianificazione territoriale’ e della ‘pianificazione dei trasporti’.

Come già indicato dalla legge Delrio. Con la conferma così anche della validità della scelta fatta a Brescia che ha portato all’elezione del presidente Pier Luigi Mottinelli. Quindi non quel pasticciato ‘accrocco’ politico (come stolidamente sostenuto anche da settori del Pd bresciano), ma un trasparente accordo, inteso come un’espressione dei governi locali. Dai contatti regionali

³³ C. Bragaglio, *Trasporti, servizi e “Grande Brescia”*, Bresciaoggi, 31.05.2015

³⁴ Cfr.: L. Bazoli, *La Città, la Politica*, Ed. Morcelliana, Brescia, 2006

avuti anche dall'Agenzia TPL, la legge n. 6/12 del trasporto pubblico locale viene confermata.

Ciò significa che le competenze per il trasporto pubblico, affidate alle Province, sono poi attribuite all'Agenzia. Con modalità che immagino siano in una certa misura analoghe a quelle dei “consorzi obbligatori” tra Enti Locali.

Lo Statuto della presidenza Mottinelli prevede poi che nella nostra Provincia vengano individuate ‘aree omogenee’. A partire dalle Comunità Montane. L'articolo 5 dello Statuto individua in modo convincente come aree omogenee anche le realtà dove vi siano “organismi consultivi territoriali già istituiti dai Comuni”. Come appunto l'area omogenea Città-Hinterland. La dimensione provinciale è funzionale anche per la riorganizzazione dei servizi: dal ciclo delle acque all'auspicabile collaborazione tra A2A e Cogeme-LGH. Per non dire poi della necessaria estensione del Metrò, come emerge anche dalle discussioni in Val Trompia. Superando così antiche contrapposizioni tra Città e Provincia, del tutto prive di senso, e che hanno nuociuto ad entrambi (dalla vicenda dell'Aeroporto al disastro della Fiera).

Si è già sulla buona strada. Consapevoli che il valore della “nuova Provincia” è dato anche dalla forza trainante d'una nuova e diversa Città capoluogo. E viceversa, sottolineo, con un cambio di baricentro, anche in rapporto al nuovo ruolo delle diverse ‘aree omogenee’. Reciprocità necessarie, per poterci immaginare – in un quadro di crisi - protagonisti nella Lombardia orientale.

L'agenzia TPL ha positivamente avviato con la presidenza Ghiradelli una fattiva collaborazione con Comune e Provincia. Ed è un'esperienza pilota in Lombardia per la riorganizzazione delle macro zone tariffarie, la definizione del programma di bacino, la gara sull'affidamento dei servizi del trasporto locale (per diverse centinaia di milioni). Con sfide impegnative su cui si gioca anche il futuro delle Aziende di trasporto, sia pubbliche che private, validamente presenti a Brescia. Un cambiamento davvero molto profondo ed impegnativo che può aver futuro solo se – diversamente dal passato - il “sistema Brescia” fa coesione. *Hic Rhodus*. Facendo perno, in primo luogo, su un'accresciuta forza politica di innovazione, di progetto e di realizzazione d'un nuovo Capoluogo e d'una nuova Provincia.

PER IL TRASPORTO LOCALE

Una riforma da costruire³⁵

Le riflessioni del presidente della Provincia, Pierluigi Mottinelli meritano attenzione. Oltre che condivisione. Sia per quanto riguarda aspetti generali, che per la preoccupazione dei tagli ai trasporti pubblici. Tema che investe anche il ruolo della Agenzia del trasporto pubblico (TPL) di Brescia. Anche in un recente dibattito - a Botticino, alla Festa del PD - sono riecheggiate le preoccupazioni per il difficile cammino della Provincia. Con relativa ricaduta sui Comuni. Si dirà: ma le Province non dovevano sparire? Non proprio. Con la modifica costituzionale del Titolo V, rimarranno come 'Enti di area vasta'. Sebbene oggi nessuno sappia per davvero dir nulla di chiaro.

Per Mottinelli, la Provincia va intesa come 'Casa dei Comuni'. Che non vi siano più elezioni dirette anche per me non è problema. Ma la chiarezza di funzioni è indispensabile. Una via positiva è rappresentata dal mantenimento - e non già dalla liquidazione! - della legge Delrio, da taluni 'rottamatori' ritenuta solo un ponte proteso verso il...vuoto. Un segno positivo del Governo Renzi è visibile con le due riforme in merito a Pubblica Amministrazione ed Enti locali, appena approvate. Ma ciò che ancora manca è la chiarezza sul percorso strategico. La Corte dei Conti parla d'una falciatura dei Comuni. Con tagli di risorse in 3 anni di 8 miliardi e con una loro pressione fiscale aumentata del 22%. Si tratta ormai d'una storia d'insopportabili esattori, imprigionati da due centralismi in lotta tra loro.

Quello regionale, sostenuto dal Centro Destra del Nord - a fronte d'una resa dei capifila delle autonomie: Piero Fassino per i Comuni e Sergio Ciamparino per le Regioni - e d'un neo-centralismo statale. Tra poco si vedrà l'esito conclusivo. Per ora le Province mantengono competenze per il territorio e per i trasporti. Con la Regione Lombardia che non ha assegnato ulteriori deleghe, come richiesto da Brescia.

Un aspetto di questo complicato processo riguarda le Agenzie del trasporto (TPL). Dopo la sanità, il settore più importante anche in termini di risorse. Diversi i punti critici: il taglio delle risorse con pesanti riduzioni del servizio, la negativa ripercussione sui pendolari, denunciata anche dai Comitati bresciani. La Regione Lombardia ha istituito tali Agenzie TPL con la legge 6/2012. Ma ad oggi solo l'Agenzia di Brescia è operativa. Pesa, inoltre, un'incertezza su

³⁵ C.Bragaglio, *Trasporto pubblico: una riforma da costruire*, Giornale di Brescia, 09.08.2015

natura e ruolo dell'Agazia (definita come un 'Ente pubblico non economico'). In nulla poi ci aiuta la normativa nazionale (D.Lgs. 300/99) e neppure il Codice Civile. S'è copiata l'*Agency* dagli Inglesi, ma senza saper chiarire cosa sia.

Anche una recente legge regionale (l.r.19/2015), con una modifica infilata all'ultimo secondo in Consiglio, ci complica ancor più la vita. Si oscilla così tra due opposte opzioni. La prima rispecchia la legge istitutiva e vede nell'Agazia l'analogia con un Consorzio, inteso come strumento per l'esercizio associato delle funzioni di Comuni e Province. L'altra (ed opposta) vede nell'Agazia uno strumento della sola Regione, che di fatto azzerà gli enti locali. Si dirà: problemi formali. Non proprio, perché Comune e Provincia di Brescia sborsano nell'Agazia per il trasporto ben 15 milioni di euro. Per quale ragione dovrebbero impegnarsi ancora per una tale somma se il trasporto pubblico viene loro sottratto? Se l'Agazia è obbligata dalla Regione a subentrare anche nella titolarità dei Contratti di servizio al posto degli Enti locali? Se la Provincia fosse poi soppressa, chi rappresenterebbe (con relative risorse) gli altri 200 Comuni? Ancora. L'Agazia, così com'è è un ibrido, indefinibile sia dal Diritto Amministrativo che dal Codice Civile.

Immaginata come un'*Authority* sulle regole e sulle gare, l'Agazia deve invece definire il 'Programma di bacino provinciale'. Dal 2016 si trova a dover gestire 50 milioni, trasferiti dalla Regione, in aggiunta ai 15 di Comune e Provincia. Ad indire una gara europea per il Gestore unico dell'intero sistema provinciale dal valore approssimativo di 6-800 milioni di euro. Con un CdA fatto da soli volontari a titolo gratuito.

Debbo dire che, per quanto ci è dato, ci si sta muovendo con senso di responsabilità. Sulle posizioni espresse per il CdA dal presidente Corrado Ghirardelli, l'interlocuzione con Comune e Provincia, rappresentati dall'assessore Federico Manzoni e dal consigliere Diego Peli, ha trovato un convinto punto di convergenza. Una virtuosa triangolazione. Ma la questione più di fondo sulla profonda crisi del trasporto pubblico rimane aperta a livello regionale e nazionale. Ed è parte integrante della ricostruzione d'un nuovo sistema delle autonomie locali. Anche andando controvento. Per quel che mi riguarda, infatti, credo nel riformismo dei 'muratori', ben più che in quello dei 'demolitori'

IL TRASPORTO PUBBLICO “INTEGRATO”

Una spinta da Comune, Provincia e Regione³⁶

Risulta chiaro il percorso della partecipazione più ampia, ma chi poi decide in merito al ‘sistema integrato’ del trasporto pubblico locale a Brescia? E come? Interrogativi privi oggi d’una risposta. Il confronto di merito è di alto profilo. Come peraltro un recente convegno promosso da Comune di Brescia, Brescia Mobilità e Trasporti, Metrobrescia. Ma il rischio è quello d’una testa pensante, privata però dei piedi per camminare. Mi spiego. In passato vi era una netta distinzione tra Comune capoluogo e Provincia. Le scelte più qualificanti in città - imperniate su Comune ed ASM, poi su Brescia Mobilità - hanno prodotto il quadro della mobilità a tutti noto. Metrò incluso. Con la Provincia ad occuparsi per il resto del territorio.

Oggi siamo in una situazione radicalmente diversa. Ed è impossibile pensare al futuro come ad un prolungamento della dualità istituzionale del passato. Intanto pesa non poco l’incertezza sul futuro della Provincia. Ma quand’anche si confermasse la legge Delrio – con il nuovo Ente di Area Vasta responsabile della ‘pianificazione’ del trasporto pubblico - rimarrebbe irrisolto il problema della decisione, nonché delle risorse umane e finanziarie.

Molte poi delle funzioni del trasporto pubblico, con la legge regionale 6/2012, sono ora in capo alla Agenzia del TPL. E quella bresciana è l’unica oggi realmente costituita in Lombardia. Con il compito di definire nel 2016 un ‘Programma di bacino’, di indire la gara per un gestore unico, dal valore di circa 700 milioni di euro. Una sfida in ogni caso destinata a cambiare alla radice il ‘municipalismo’, anche aziendale, del nostro trasporto locale. Per non dire inoltre del Capoluogo, che vive ormai da tempo (e per fortuna) ben oltre i propri confini vetero-amministrativi, anche per il trasporto. Si pensi all’esperienza dell’area integrata con l’Hinterland (richiamata dallo Statuto della Provincia) da cui è necessario partire anche per la definizione delle nuove aree tariffarie. Si pensi all’effetto del Metrò, con relativi prolungamenti ed interconnessioni di rete, che ridefinisce su ampia scala l’intero sistema integrato.

Su questo si sono soffermati nel convegno in particolare il sindaco Del Bono, l’assessore Manzoni, il consigliere Peli, nonché il prof. Scarpa. Con estensioni in tutte le direzioni, dalla Val Trompia alla raggiera della Bassa bresciana. E, presi dello slancio, persino oltre. Ma, va pur detto che un livello isti-

³⁶ C. Bragaglio, *Una spinta per il Trasporto pubblico “integrato”*, Bresciaoggi, 12.10.2015

tuzionale che assicuri (per competenza e risorse) un'efficace decisione su tale rete di integrazione - che è poi la vera sfida del futuro - rimane nebuloso. Non il solo Comune capoluogo o la Giunta dei Sindaci dell'Hinterland. Non la sola Provincia. Neppure la neonata Agenzia, la cui attività è stata illustrata nel convegno dal presidente Ghirardelli, chiamata a poter subentrare nella gestione dei Contratti di servizio (circa 65 milioni euro), a predisporre un 'Programma di bacino' e ad indire una gara - e per la prima volta davvero 'europea' - per il gestore dell'intero servizio del TPL.

Una tesi suggerisce - dati i tempi grami - di stare un po' rintanati. Non mi ci ritoverei in tale compagnia. Di certo è indispensabile una chiara visione d'insieme, data non già dalla sommatoria degli interventi, ma dalle scelte selettive da effettuare.

Con i progetti in discussione su vari tavoli (esclusa la TAV) si arriva a circa 2,5 miliardi di euro. Una cifra fuori scala. Sapendo tutti che il modo migliore per ottenere poco nulla è dato dal chiedere tutto. Per questo il nodo politico cruciale che oggi ci si pone è 'il che e il come fare'. Le 'città metropolitane' hanno con la legge Delrio strumento, sede e procedimento adatti (ed obbligatori) del 'piano strategico'.

Noi invece abbiamo alcune problematiche complicate tipiche d'una area metropolitana, ma senza disporre dello strumento istituzionale per governarle. Con il rischio di confronti sui vari tavoli trasformati in inconcludenti partite politiche di *ping-pong*. Non vedrei quindi altra via che la ricerca d'una 'triangolazione virtuosa' tra Capoluogo, nuova Provincia ed Agenzia del TPL. Anche nell'interlocuzione con la Regione, con i vari *Stakeholders*, che siano utenti del servizio, sindacati od aziende. Con confronti e tavoli, peraltro già positivamente attivati, da ricondurre ad un disegno comune e condiviso. Comprendendo anche la sostenibilità finanziaria del Metrò come problema - nel confronto con Regione Lombardia - non della sola Città, ma dell'intero sistema. Avendo altresì già fin d'ora chiaro l'obiettivo d'uno strumento decisionale interistituzionale, come può esser dato (in analogia con il 'Piano strategico' metropolitano) da un "Accordo di programma", nei termini impegnativi previsti dal Testo Unico degli enti locali. Con tre precisi obiettivi: la scelta delle priorità su riordino, integrazione e progetti di estensione della rete (anche per Metrò, Tram e Tram-treno), il reperimento di adeguate risorse, il sostegno politico-istituzionale, auspicabilmente bipartisan. Come peraltro unitariamente avvenne in Consiglio Regionale nell'ormai lontano 1996 per il Metrò.



Il Presidente, C. Ghirardelli, ed il Direttore, A. Croce, con il primo Gruppo di lavoro dell'Agenzia, nella sede della ex Chiesetta di S. Antonino.

SECONDO CAPITOLO: 2016

La gestione dei Contratti di Servizio del TPL

<i>STEP by STEP</i>
Studio pilota della riorganizzazione del TPL nell'area della Franciacorta e del quadrante ovest del bacino quale test del modello di studio per la riprogettazione dei servizi su gomma e la loro integrazione con il sistema ferroviario regionale e anticipazione del Programma di Bacino.
Sviluppo del sito Web istituzionale in armonia con la normativa che disciplina la trasparenza amministrativa degli Enti pubblici.
Subentro dell'Agenzia nei Contratti di servizio e delle concessioni dei servizi di TPL anteriormente gestiti da Provincia di Brescia (dal 1° luglio) e contestuale trasferimento del nucleo di personale amministrativo (3 unità) dedicato all'attività tecnico-amministrativa afferente ai detti servizi.
Istituzione della Conferenza Locale del Trasporto Pubblico (CLTP) con definizione del Regolamento, individuazione ed insediamento dei componenti.
Sviluppo progetto di integrazione tra servizi bus e servizio ferroviario a Palazzolo s/Oglio con studio riassetto funzionale del nodo di interscambio e della stazione nell'ambito del "Tavolo ferro" istituito da Regione Lombardia.
Attivazione del nuovo Servizio integrato di Sirmione con la strutturazione di un servizio navetta lungo la penisola di Sirmione nel periodo primaverile-estivo con caratteristiche di elevato standard, concertato e co-finanziato tra Ente locale, Provincia di Brescia, Agenzia e operatore autobus tramite specifico e innovativo Protocollo d'Intesa di partnership pubblico-privato a corredo del Contratto di servizio vigente.
Impostazione del Programma di bacino del TPL e conduzione delle analisi preliminari focalizzate sulla domanda e nella definizione dei criteri di riorganizzazione dei servizi di trasporto bus extraurbano sulla base delle Linee Guida regionali.
Trasferimento degli uffici dell'Agenzia nella sede attuale (novembre).

LA LOMBARDIA ORIENTALE Tra federalismo e “milanesizzazione”³⁷

Con riferimento all'intervento su BsNews di Sandro Belli (un componente del Gruppo dei 'saggi' del Sindaco Del Bono) sulla “Lombardia Orientale”³⁸, desidero fare alcune considerazioni. Non saprei dire della sua rivendicazione d'un personale ruolo propulsivo. Visto che il tema è degli anni '70 e che era funzionale alla creazione d'un polo universitario statale (Eulo), allora negato per limiti di territorialità. Ma nel merito dell'odierna importanza strategica sono pienamente convinto, in quanto la Lombardia Orientale torna d'attualità per trasformazioni, crisi e sconquassi in atto.

Alludo alle modifiche legislative (Legge Delrio n.56/2014) e costituzionali riguardanti Regioni e Province. In sintesi: il nuovo assetto potenzia le Città metropolitane, ridimensiona le Regioni, liquida le Province, frena il ruolo dei Comuni. Con relativa incognita sull'enigmatico futuro delle ‘Aree vaste’.

Traduco in lombardo. La futura Milano, città metropolitana, è un terzo della Lombardia, ma governerà nei fatti più di mezza Lombardia. E la parte rimanente – che è poi la Lombardia Orientale – sarà terra di rivalsa d'una Regione che – messa all'angolo e ridimensionata dallo Stato e da Milano – si muoverà per riguadagnare funzioni e ruolo a scapito dei Comuni e delle ex Province.

Quando figuro questa situazione alludo non alla propaganda politica, bensì alla concreta organizzazione di scelte strategiche, infrastrutture, ripartizione delle risorse. Tutti capitoli – data la crescente scarsità di risorse – che sarà sempre più oggetto di contesa e di vere e proprie scorrerie.

Per non dimenticare, poi, la gestione di enti – ovvero il sistema di potere reale e di organizzazione del consenso – un tempo partecipata dagli enti locali ed oggi di esclusiva emanazione della Giunta regionale. Come è avvenuto con il modello Aler per la gestione dell'edilizia pubblica. Per non dire poi del sistema sanitario, per responsabilità anche della sinistra a livello nazionale e delle regioni “rosse”. E, pensando anche alle “Agenzie del Trasporto pubblico Locale”, di cui mi occupo a Brescia, ai possibili rischi di accentramento anche per il venir meno delle Province.

³⁷ C.Bragaglio, *La Lombardia Orientale, tra federalismo e “milanesizzazione”*, BsNews.it, 10.02.2016

³⁸ Cfr.: S. Belli, *Il risveglio di Brescia passa dalla Lombardia Orientale*, BsNews.it, 18.01.2016

Finora abbiamo sentito idee bizzarre. Da una parte la città metropolitana di Milano, dall'altra una suddivisione orizzontale della Lombardia in due aree, l'una montana e l'altra di pianura. Con la Provincia di Brescia tagliata a metà. Oppure – sempre nelle intenzioni di Maroni – la “Lombardia dei Cantoni”, con la Valcamonica nel Cantone della Montagna, associata ad un pezzo di Como e con Sondrio capoluogo. Mentre è in corso, per esempio, la definizione – da parte dell'Agenzia TPL – d'un pluriennale ‘Programma provinciale di bacino’ (con relativa gara europea) che integra il trasporto pubblico della Valcamonica nel sistema bresciano e non già a quello valtellinese!

Il tema è di viva attualità, anche perché si va ora incardinando un procedimento legislativo regionale di fondamentale importanza. Proprio sulla riorganizzazione territoriale delle nuove “Aree vaste” della Lombardia. Su cui, mi sembrerebbe opportuno, un confronto anche con il centro destra locale. Belli giustamente richiama anche la riorganizzazione di varie associazioni imprenditoriali su scala della Lombardia orientale, “baricentrata” sull'area integrata di Brescia, Bergamo, Mantova e Cremona. Come peraltro sta avvenendo per vari livelli istituzionali statali. Compresi Tribunali e Soprintendenze, pensando ad un recente intervento molto critico dell'arch. Marco Fasser sulla loro riorganizzazione. Seguiranno anche le Prefetture.

Punti fermi e grandi rischi

Primo. E' necessario rifuggire dall'idea d'un modello metropolitano orientale, incentrato su Brescia, da contrapporre a Milano. Nessuno lo teorizza, ma lo si coglie sotto traccia. Subliminale, quanto velleitario. Nessuno dei quattro capoluoghi, compresa Brescia, è tale da poter assumere un ruolo preminente. Meglio essere chiari. Il modello di “*governance*” può essere solo di tipo paritario, a rete e federativo tra le diverse città. Per capirci il modello “Belli” non mi sembra la mossa giusta. Per esempio, quello di partire facendo di S. Giulia, il “Museo internazionale della Lombardia Orientale”. Non saprei dire infatti dell'incontenibile entusiasmo di Mantova, da poco fregiata del titolo di “Capitale della Cultura” e culla del Rinascimento dei Gonzaga.

Per non dire poi della nostra Fiera di Brescia che, dopo aver saputo perdere EXA a vantaggio di Vicenza, per Belli dovrebbe diventare la “Fiera dell'intera Lombardia orientale”. E poi ancora cosa? Montichiari come ‘Hub’ aeroportuale della Lombardia orientale, in alternativa a Orio al Serio? Insomma se si pensa alla Lombardia orientale pensando solo all'ombelico di Brescia, ed alle sue pretese, meglio non partire. Non me la sentirei di immaginare guer-

re tra comuni vicini come nel medioevo. E, se proprio dobbiamo un qualcosa alla storia, ciò ci deriva dall'essere stati per quasi quattro secoli terra veneta in Lombardia. In una Lombardia che, tra l'altro, come autonoma realtà nasce per davvero solo a partire dal 1970.

Secondo. Un "progetto comune", quindi per una condivisa visione delle cose. Molte delle trasformazioni già in atto rischiano di avvenire in modo caotico, interi pezzi dello stato in Lombardia subiscono la spending review, con scelta guidata dai tagli di spesa e non già da un disegno di riordino complessivo. Penso anche al riordino del sistema del trasporto pubblico ed alle interconnessioni tra i diversi "Programmi provinciali di bacino".

Terzo. La nuova legislazione lombarda deve poter delineare spazi istituzionali e forme di collaborazioni rafforzate di carattere interprovinciale (tra Capoluoghi e tra Enti di Area Vasta), come stanno facendo il Sindaco Emilio Del Bono ed il Presidente Pierluigi Mottinelli, per delineare una convergente responsabilità amministrativa. Mentre oggi è purtroppo in atto una "politica del carciofo", con relativa e rischiosa spogliazione delle funzioni delle autonomie locali.

Quarto. A me sembra chiara l'alternativa. O sarà in campo un comune progetto autonomista e federale nell'area della Lombardia Orientale, basato su una collaborazione rafforzata tra Capoluoghi e nuove Province, o si realizzerà un epilogo opposto, quello d'una progressiva "milanesizzazione" dell'intera regione, in ragione della forza centripeta ed attrattiva della città metropolitana. A cui la legge Delrio attribuisce il massimo delle funzioni di governo.

Diversi modelli si sviluppo

Sono due diversi modelli di sviluppo non solo della Lombardia, ma dell'Italia. Da una parte le leve trainanti dello sviluppo sono affidate alle concentrazioni metropolitane ed alla centralizzazione dei decisori pubblici. Dall'altra c'è la ricerca d'un nuovo equilibrio autonomista, in gran parte ancora da ridefinire, tra le metropoli e le aree della grande provincia italiana. La famosa "Terza Italia". Comunque le esperienze sono diversificate. Per esempio la Toscana ha tolto quasi tutto il potere amministrativo alle Province, non così Piemonte ed Emilia.

Quello che oggi risulta nei fatti prevalente per il PD renziano è il primo modello. Ma non è detto si debba realizzare così, in quanto un confronto serio è aperto e finora il nodo rimane irrisolto.

RISORSE PER IL METRÒ.

Nuovo scontro tra Loggia e Regione³⁹

Le schermaglie per i soldi del Metrò tra Loggia e Palazzo Lombardia non sono affatto finite. Anzi proseguono. L'ultimo capitolo è stato scritto ieri, quando invece della proposta di sanare il mancato contributo per il 2016, negli uffici comunali è arrivata la notifica del ricorso al Consiglio di Stato deciso dalla Regione contro l'ordinanza del Tar del 5 dicembre. Se infatti prima di Natale il Consiglio regionale, nel discutere il bilancio 2017, aveva dato il via libera al contributo per la gestione dell'infrastruttura bresciana (l'entità è però ancora tutta da definire) resta il contenzioso per il «pregresso», vale a dire U 2016. Anno in cui la metro è stata ancora una volta esclusa dalla ripartizione del fondo trasporti.

Carte bollate. Contro questa esclusione la Loggia si era rivolta al Tar, impugnando gli atti della Regione che distribuiscono le risorse per il trasporto pubblico (treni, tram, metro, bus) lasciando fuori la metropolitana cittadina. Il Tribunale aveva emesso un'ordinanza che riconosceva il diritto della metro alla ripartizione dei finanziamenti e dava 30 giorni al Pirellone per convocare una conferenza dei servizi nella quale fare una proposta al Comune di Brescia. 130 giorni sono scaduti mercoledì. Ma in Loggia non è arrivata nessuna convocazione. Anzi, ieri mattina è arrivata la notifica del deposito del ricorso al Consiglio di Stato, con richiesta di sospensiva, contro la decisione del Tar. La mossa del Pirellone non annulla l'efficacia dell'ordinanza, e quindi «l'obbligo» di convocare la Loggia entro il 4 gennaio. Vista l'inottemperanza della Regione, il Comune potrebbe chiedere al Tar di nominare un commissario ad acta che agisca in sostituzione degli uffici milanesi. In realtà, visto che il contro-ricorso regionale dovrebbe essere discusso nell'arco di un paio di mesi, è facile immaginare che tutti ora attendano la decisione del Consiglio di Stato.

Reazioni. Il Comune, però, farà la sua contromossa, impugnando anche gli atti emessi nel frattempo dal Pirellone, come la delibera che ripartisce le risorse di dicembre, escludendo sempre il metrò. «Come aveva preannunciato il sindaco, il Comune non rimarrà inerte - spiega l'assessore alla Mobilità Federico Manzoni -. Impugneremo tutti gli atti che ripartiscono le risorse per il trasporto pubblico per il 2016 e che escludono la metropolitana, per rivendicare

³⁹ D. Bacca, *Metrò, nuovo scontro tra Loggia e Regione*, Giornale di Brescia, 6.01.2016

un nostro diritto che non solo è stato riconosciuto dal Tar, ma dalla stessa Regione quando ha accolto l'emendamento che ricomprende la nostra infrastruttura nella ripartizione delle risorse dal 2017 in poi. Insomma, c'è uno iato evidente tra le dichiarazioni di principio e l'applicazione pratica».

DISAGI, TRASBORDI E TARIFFA INTEGRATA

Pendolari dei bus pronti all'esposto ⁴⁰

Dopo la petizione arriva anche l'esposto all'Autorità di regolazione dei trasporti. Tagli, disagi e obbligo di tariffe integrate hanno esasperato non pochi pendolari che tutti i giorni usano le corriere. Al punto che alcuni di loro hanno deciso di intraprendere una nuova e più radicale azione.

La «gabella». «La situazione è intollerabile - tuona Maria Faita, impegnata nella stesura del documento -: dallo scorso febbraio per salire sugli autobus di Sia, Saia e Apam ci impongono il pagamento di una sorta di «tassa sul Metrobus»: un esborso obbligatorio di denaro per l'acquisto dell'abbonamento della metropolitana. Stiamo parlando di 8,50 euro in più sul costo del mensile: un'ottantina di euro in più all'anno, un aumento non certo irrisorio che va a pesare sul bilancio familiare». Ora, per coloro che hanno necessità di usare abitualmente il trasporto pubblico urbano le tariffe risultano assolutamente convenienti. «Non così però per tutti gli altri - rimarca l'aita - che sono costretti a pagare una indesiderata gabella». E non senza paradossi: «Se io per esempio devo andare da Leno a Salò, userò il mio abbonamento integrato e, una volta arrivata a Brescia, pagherò un'ulteriore integrazione, anche questa obbligatoria, sul biglietto singolo (30 centesimi). Il tutto senza mai avere utilizzato un solo mezzo di trasporto urbano». L'integrazione tariffaria urbana ed extraurbana dei mezzi pubblici su gomma è nata come una sperimentazione, «ma di fatto non si è mai conclusa», incalza Faita, che si chiede: «È legittima questa integrazione?». Alla domanda sarà chiamata a rispondere anche l'Autorità di regolazione dei trasporti, che ha sede a Torino: tra le sue competenze, per Statuto, vi è proprio quella in materia tariffaria. L'esposto sarà inviato entro pochi giorni.

Saliscendi continuo. Ma oltre che con l'obbligo di «integrazione», i pendolari se la prendono pure con l'obbligo di trasbordo. Alla fine dell'estate i pendolari avevano inviato una petizione con tanto di 2.572 firme a Comune di

⁴⁰ M. Tedoldi, *Disagi, trasbordi e tariffa integrata: pendolari dei bus pronti all'esposto*, Giornale di Brescia, 31.01.2016

Brescia, Provincia e Regione per lamentarsi dello stop delle corriere provenienti da Carpendolo, Montichiari, Castel Goffredo e da Mantova al capolinea Sant'Eufemia della metropolitana. Questo perché comporta, leggiamo, una «interruzione del viaggio verso e dalla città costringendo i pendolari, studenti e operai, a un inutile saliscendi dai mezzi di trasporto con conseguenti ritardi e disagi», spiega uno dei firmatari, Giuseppe Trematerra. E il timore è che questo in futuro possa valere per tutti gli orari e per tutte le linee.

RIORDINO DELLE AUTONOMIE E FEDERALISMO **Nuova *Governance* per la Grande Brescia⁴¹**

In questi mesi s'è infittito il confronto sulla penalizzazione delle autonomie locali. Lungo una traiettoria 'bipartisan', s'è passati dal federalismo al neocentralismo. In troppi casi, complice anche il silenzio delle vittime sacrificali.

Anche su proposta del presidente Maroni, s'è aperto in Lombardia il confronto sul Riordino delle Autonomie. Non son mancate idee surreali. Come la suddivisione della Regione in tre aree: la Milano metropolitana ed il resto a metà tra un'area montana ed una padana. Poi l'idea dei Cantoni che, al di là d'un fantasioso accostamento alla Svizzera, si muove in realtà sulle Province, prevedendo alcuni accorpamenti. Ma non già Bergamo e Brescia, province con più d'un milione di abitanti.

Ma il problema sta non nella geografia, bensì nel riassetto politico-istituzionale. Con l'introduzione della Città metropolitana ed il depotenziamento della Regione (con la riforma della Costituzione) la Lombardia cambia profondamente. Il problema cruciale della 'Lombardia Orientale' nasce da queste novità e dal rischio d'una emarginazione della 'grande provincia dell'Est'.

La risposta finora data da Brescia - sia da parte del Presidente Mottinelli che del sindaco Del Bono - s'è mossa nella direzione giusta. Ed in analoga direzione si son mosse anche importanti organizzazioni di categoria.

Non si tratta - con una visione irrealistica e per nulla auspicabile - di contrapporre a Milano un'area metropolitana incentrata su Brescia. Impostazione che ci porterebbe tra l'altro anche a far la fine dei 'capponi di Renzo' con le città viciniere.

⁴¹ C.Bragaglio, "Nuova Governance" per la Grande Brescia, Giornale di Brescia, 18.02.2016

Qualche enfatico scivolone in questa direzione s'è già avuto. Ma cosa vorrebbe dire, per esempio, per A2A o per l'aggregazione con LGH-Cogeme? Il contrario di quanto opportunamente s'è fatto! Per non parlare delle nostre altre mille interazioni con Milano: produzione, mobilità, università...

Cosa ben diversa, invece, il necessario riequilibrio di rapporti (per infrastrutture, servizi, risorse...) che non può che passare dal protagonismo convinto delle Province e relativi Capoluoghi. E Brescia dalla sua ha finora messo la maggiore determinazione.

Si tratta ora di focalizzare meglio – oltre le competenze- anche concreti passaggi per il Riordino.

In primo luogo, diradando pericolose confusioni sulla suddivisione delle attuali Province. Tipica manovra diversiva. Tale è la scelta (seppure sperimentale) che ha portato la Valle Camonica - con il miraggio della Provincia montana – alla sua aggregazione con Sondrio ed un pezzo di Como per la sanità (Agenzie ATS). Un'assurdità. Si dividerebbe la Provincia nel bel mentre il presidente Mottinelli sta riorganizzando le reti di servizi, ciclo idrico, istituti scolastici, viabilità, lavori pubblici... su scala provinciale. E mentre l'Agenzia per il trasporto pubblico (TPL) sta predisponendo per una gara europea un 'Programma di bacino provinciale'.

In secondo luogo, nel Riordino delle Autonomie dovrebbe essere definita una possibile 'cooperazione rafforzata' di carattere interprovinciale (tra Enti di Area vasta). Il futuro della Lombardia Orientale passa anche da una cornice legislativa che dia un valore amministrativo cogente a 'patti interprovinciali'. Come, per esempio, quello sottoscritto a metà gennaio tra le quattro Province della Lombardia Orientale.

Una tale forma di collaborazione è tra l'altro già prevista dallo Statuto della Provincia di Brescia. Si tratta di modalità di '*Governance*' che si avvicinino al "Programma strategico" previsto dalla Legge Delrio per le città metropolitane.

In terzo luogo. Le competizioni territoriali si giocano sempre più su modelli aggregativi dei vari fattori di sviluppo urbano. E ciò vale anche per la città di Brescia. Per la Brescia del passato (spesso retorico) che non c'è più e del futuro che non c'è ancora. Ciò che vent'anni fa sembrava 'illuminismo', oggi è un'inderogabile necessità. L'area omogenea Città-Hinterland (pure prevista dallo Statuto della Provincia), deve sostanzarsi nella Brescia dei 300 mila abitanti. Non più la Brescia-Babele dei 10 PGT e ben oltre l'esperienza - pur significativa, ma oggi insufficiente - della Giunta dei Sindaci. Semplicemente perché solo una nuova realtà integrata, anche sul piano della '*Governance*' locale, può essere la Brescia del futuro.

AUTONOMIA E AREA VASTA

TPL e Val Camonica⁴²

Nei prossimi giorni, con la consultazione promossa da Regione Lombardia, ci si misurerà a Brescia con un passaggio cruciale. Il Documento regionale – per intenderci, quello dei ‘Cantoni svizzeri’ in Lombardia – contiene proposte in parte condivisibili ed in parte no. In gioco vi è il futuro delle Province, intese come ‘Enti di Area Vasta’. Ma non solo.

Le opinioni in campo sono assai spaiate. Anche nel PD del Governo. Tra Province da sopprimere o da riformare. Si tratta, dopotutto, d’un *match* tra *ri-formatori* e *rottamatori*. Riformare per me significa: valorizzare le Città metropolitane e gli ‘Enti di Area Vasta’, intesi come enti di secondo grado.

Confermare questi punti – già previsti dalla legge Delrio – vuol dire non “abolire” la Provincia, ma trasformarla in una ‘Casa dei Comuni’, come propone anche il presidente Mottinelli.

Il contrasto su tali enti è tutt’altro che astratto. Una ventina sono da sopprimere: o perché Province troppo piccole (quindi unificandole) o perché inserite in micro Regioni che le possono sostituire.

Ma in Regioni grandi come la Lombardia le nuove Province sono un’intelaiatura istituzionale indispensabile per i Comuni stessi, con riferimento a molteplici problemi sovra comunali.

Il Documento della Provincia e dell’Associazione Comuni Bresciani (ACB), a mio parere, è condivisibile, per le funzioni assegnate sia agli Enti di Area Vasta che alle Aree Omogenee.

Brescia ha dato un contributo di elaborazione molto importante. Penso al ‘coordinamento rafforzato’ tra le quattro Province della Lombardia Orientale (Bs, Bg, Mn e Cr) e tra i quattro Capoluoghi, su cui s’è impegnato con forza il sindaco Del Bono. Penso alle iniziative interprovinciali delle categorie produttive e commerciali.

Un punto per nulla condivisibile della proposta regionale riguarda il distacco della Valcamonica. Non voglio azzardare sospetti – pure circolanti - sul tentativo d’indebolire Brescia e la sua Provincia. Mi limito al merito. L’aggregazione con Sondrio – va pur detto - è la coda monca d’una assurda proposta iniziale di Maroni. Non a caso finita nel cestino e che prevedeva la

⁴² C. Bragaglio, *Autonomia e Area Vasta, ma la Valcamonica resti*, Giornale di Brescia, 10.04.2016

divisione della Lombardia in tre aree: la Milano metropolitana, la zona Montana e quella Padana. Con la Provincia di Brescia tagliata a metà.

Un passo improvvido, in tale direzione, è però stato fatto con la legge sanitaria e con l'accorpamento dell'Agenzia ATS della Valcamonica (la vecchia ASL) alla Valtellina.

Son rimasto concertato dal silenzio del PD e dei Sindaci camuni, a fronte d'un simile stolido spostamento. Quand'anche considerato come una 'sperimentazione'. Sapendo che in base ai nuovi Enti di Area Vasta si riorganizzeranno anche i vari livelli pubblici (Tribunale, Sovrintendenza, Università, Camere di Commercio...), quelli sociali, economici e sindacali. Nonché servizi per la gestione dell'acqua, il territorio, i rifiuti, l'edilizia popolare, la mobilità...

Certo, non muraglie cinesi. Ma non è indifferente far parte d'un sistema economico territoriale o d'un altro. Anche per quanto riguarda il trasporto pubblico locale (TPL).

Infatti l'Agenzia del TPL sta predisponendo il "Programma di Bacino provinciale", per poi indire una gara per il Gestore unico del TPL (circa 500 milioni di euro), e che per ora comprende la Valcamonica. Ma la Provincia di Brescia (socio dell'Agenzia TPL) non può certo sobbarcarsi oneri finanziari per la Valle se questa si sposta in Valtellina. Quindi un Programma di Bacino che dovrebbe arrivare al Lago d'Iseo, mentre la Valle se la vedrebbe con Sondrio? Un pasticcio!

La risposta non sta neppure in una Valcamonica intesa come un autonomo Ente di Area Vasta. Si unificano due Province come Mantova e Cremona per poi costituirne una per la sola Valcamonica? Ormai da 20 anni – ed ora come allora, dal sen. Luciano Garatti in poi - personaggi vari agitano il mito impraticabile della Provincia camuna, pensando più che altro ad una propaganda *ad personam*.

Due le peculiarità più significative per una nuova sfida: la Valcamonica e l'area Brescia-Hinterland. In particolare, per la Valcamonica in quanto area montana più importante della nuova Provincia (e non solo) e componente strategica della Lombardia Orientale.

Quindi con caratteri di 'specialità' per la sua autonomia. Esercitata non in una 'ridotta valtellinese', ma da protagonista in un sistema integrato di sviluppo economico, turistico, territoriale ed intermodale. Oltretutto, con il proprio straordinario patrimonio culturale ed ambientale inserito nel terzo polo turistico nazionale e in un *Brand* di livello europeo.

TPL, AZIENDA SANITARIA (ATS) E VALCAMONICA **L'integrazione dei servizi territoriali⁴³**

Il Presidente della Provincia, Pierluigi Mottinelli, sostiene in modo del tutto convincente le ragioni d'una riforma autonomista, nonché il grande valore della "specificità" della Valcamonica, come parte costitutiva della Provincia di Brescia. E non già di quella di Sondrio. Con cui ha poco nulla da spartire da un punto di vista storico e culturale. Come peraltro anche nell'organizzazione dei servizi territoriali, se non per il passo dell'Aprica da valicare o per il traforo del Mortirolo ancora (purtroppo) da fantasticare.

Al punto che Mottinelli, contro i vari tentativi di staccare dal bresciano la Valcamonica, ritiene opportuno "prevedere almeno un pronunciamento dei cittadini della Valle Camonica". Se non fraintendo, nientemeno che un Referendum consultivo. O giù di lì.

Bene. Personalmente ritengo sia una scelta coraggiosa e condivisibile, la sua. E, a fronte d'una qualche follia istituzionale e di mediocri interessi personali, sia una scelta giusta per recidere il nodo. Scelta peraltro possibile in base all'art. 52 dello Statuto della Regione Lombardia e all'art. 7 del nuovo Statuto della Provincia.

Una cosa è del tutto chiara. Tramontata l'idea originaria (gennaio 2015) dell'unico Cantone Montano della Lombardia del nord (che avrebbe dovuto estendersi dall'Alto Garda fino a Lecco e a Como!) e al di là di demagogiche ambizioni e di pasticci locali tra pezzi del PD e leghisti, non c'è spazio alcuno per una "Provincia camuna". O per un autonomo "Ente di Area Vasta", che dir si voglia.

Si prevede – in base alla legge Derio - l'unificazione in macro-aree, come già prefigurato con le attuali Agenzie sanitarie (ATS), di Lodi con Milano, di Varese con Como, di Mantova con Cremona, della Brianza con Lecco, mediamente d'un milione di abitanti in su. Si passa da 12 a 7 "nuove Province", più la Città metropolitana milanese. Resta da capire come si possa sostenere la costituzione d'una Area Vasta in Valcamonica di 90 mila abitanti.

L'alternativa è chiara. A maggior ragione dopo i recenti incontri del Presidente Maroni a Brescia. O una scelta per la Provincia di Brescia, con lo spazio riconosciuto di "autonomia speciale", o il passaggio di armi e bagagli (sanità,

⁴³ C.Bragaglio, *Il futuro della Valcamonica (se resterà bresciana)*, Bresciaoggi, 20.04.2016

trasporti locali, ciclo idrico, viabilità, turismo, pianificazione territoriale, scuole superiori...) con Sondrio. Come già avvenuto, e con i problemi che stanno già esplodendo, con il trasferimento della Valcamonica nell'Agencia (ATS) della Valtellina.

“Terze vie” non vi sono. Desiderate o meno, non fa differenza. E non dipende nemmeno dalle Regioni. Altrimenti si ritorna all'andazzo precedente. Ieri con la spropositata moltiplicazione di micro feudi provinciali (vere e proprie *slot machine* mangiasoldi). Oggi col tentativo di replicare il “miracolo dei pani e dei pesci”, per futuri e variopinti Enti di Aree più o meno ...vaste!.

Il vero problema delle cento Province sta non nel venir meno della necessità d'un ente intermedio tra Comuni e Regioni, ma in una ventina di Province fasulle (create per politiche e finanze allegre) che meritavano solo d'essere sopresse, perché hanno procurato l'emorragia nel sistema.

Chi oggi s'intestardisce a sostenere l'Ente di Area Vasta camuno, sta semplicemente lavorando (consapevole o meno) per il definitivo mantenimento dell'intera Valcamonica con la Valtellina. “Mantenimento”, insisto, perché l'azzonamento delle ATS è già considerato da Maroni la matrice dei futuri “Cantoni”. Ed è proprio ciò che va cambiato nelle prossime settimane.

La voce dev'essere non solo presa da una ristretta ed autoreferenziale “Casta”, quand'anche “montana”. Ma ritengo debba esser data, come mi pare intenda il Presidente Mottinelli, su un tema di così strategica importanza anche, e soprattutto, ai cittadini e agli amministratori locali dell'intera Valle Camonica. Con referendum od altre forme di ampia consultazione.

Infine una nota critica. Parliamo della Valcamonica, dell'Adamello.

Confesso la mia sorpresa per il torpore, la troppa indifferenza a fronte della gravità di tale decisione. Quasi che la vicenda fosse il disbrigo d'una pratica burocratica e non, invece, l'immotivata amputazione d'una “brescianità”. In questi mesi di retorica evocata persino come un “orgoglio”. Quale? Quello di cantastorie ammutoliti da Maroni o delle nostre luminarie a Milano? Ma indifferente a fronte d'uno strappo nell'identità più profonda che si è costruita con la storia, il lavoro e la cultura dell'intero nostro territorio provinciale.

TRENITALIA SOPPRIME LE ‘FRECCHE BIANCHE’.

La rivolta dei pendolari⁴⁴

Parole grosse sulla stampa – rabbia e rivolta dei pendolari – per una situazione che sta esplodendo per le scelte di Trenitalia sulla linea Brescia–Milano ed oltre. Una delle due linee strategiche più importanti del Paese. Parole pesanti, ma motivate dai fatti.

La repentina e anticipata sostituzione delle Frecche Bianche con le Frecche Rosse rispetto ai programmi preventivati (cambio orario invernale 2016-17), con rilevanti aumenti di costo e cambio delle modalità d’uso, ha determinato uno sconquasso. Fino a ieri i “pendolari del disagio” erano soprattutto colletti blu e studenti su linee ritenute secondarie. Oggi sono “colletti arcobaleno” e sulla tratta principale. L’assenza poi d’informazione moltiplica tensioni. Con cartelli alle stazioni che riportano ancora orari e treni già fatti sparire come per magia da Trenitalia, simile ad un prestidigitatore come David Copperfield.

Come Agenzia del TPL di Brescia, pur non avendo dirette competenze, se non per aspetti riguardanti la ricaduta sul trasporto locale, giorni fa abbiamo con la Provincia incontrato il “Comitato dei pendolari” e pubblicamente condiviso le loro forti preoccupazioni sulla soppressione quasi totale (36 treni su 44), entro il 2016, delle Frecche Bianche. Avanzando peraltro proposte per la velocizzazione dei treni Regio Express ed auspicando un Tavolo regionale per il riordino del sistema.

Ma Trenitalia, mi pare, non intenda far fronte alla ricaduta negativa delle sue scelte. E neppure accogliere proposte che son venute anche dalla Regione Lombardia. Manifestando così una logica di chiusura. Non si tratta soltanto di veder privilegiate alcune utenze a scapito di altre. Infatti, per la particolare tipologia del servizio delle Frecche Rosse si produce una cosa ben più grave. Quella d’una concreta soppressione di valide alternative egualmente percorribili. Anzi forse con qualcosa di più e di peggio. Con possibili alternative di servizio ferroviario che Trenitalia, per proprio ed esclusivo interesse di azienda, pare voglia contrastare.

È un po’ quello che - per metafora, in campo penale - si configurerebbe come una “interruzione di servizio pubblico”. Col paradosso d’una responsabilità in capo non già a pendolari che occupano stazioni, ma ad una azienda

⁴⁴ C.Bragaglio, *“Trenitalia sopprimere le Frecche Bianche’ la rivolta dei pendolari”*, Bresciaoggi, 05.05.2016.

“pubblica” che sopprime una parte essenziale d’un proprio servizio. Ovvero proprio quei treni che possano essere presi con criteri e facilità con cui si prende un metrò, e non già un aereo, a prezzi più abbordabili e senza l’obbligo della prenotazione del posto.

Il risultato è il monopolio delle Freccie Rosse (spesso peraltro semivuote) che fa sparire alternative, diversificate ed equivalenti, per gli utenti. Rimangono infatti solo i treni regionali che hanno un tempo di percorrenza maggiore e nelle ore di punta sono sovraccarichi, senza posti a sedere. Oltretutto un abbonamento annuale per la Freccia Bianca (sulla tratta Brescia-Milano) è di 1.350 euro, pagato anticipatamente per avere un servizio che nel frattempo vien fatto sparire. Con Trenitalia che cambia unilateralmente le condizioni per il titolo di viaggio. Tenuto conto anche del fatto che la Regione sborsa a Trenitalia circa 600 euro per ogni abbonamento, ma per un servizio che non c’è più. Ed immagino che la Corte dei Conti avrebbe qualcosa da ridire – sia per Regione che per Trenitalia - per circa un milione di euro spesi senza aver più garantito il servizio contrattato.

Un esempio. Per la sostituzione della Freccia Bianca delle 8.39 (oltre a quello delle 9.39) con la Freccia Rossa, molti saranno costretti a prendere il treno delle 8.09 o delle 8.25, treni sui quali già oggi difficilmente chi sale a Brescia trova posto a sedere. E sarà quindi sempre più difficile garantire un servizio ai molti lavoratori e studenti, che prima si distribuivano su più treni.

Se si è arrivati ad inappuntabili “*travel*” e colletti bianchi che, da viaggiatori “clandestini” sulla Freccia Rossa, si son rifiutati di dare i loro documenti ai controllori, per nulla intimoriti dalla Polizia ferroviaria, vuol dire che si è già oltre la soglia d’una protesta. Una soglia che merita l’attenzione anche dei Parlamentari lombardi, oltre che bresciani.

Il solo Tavolo regionale, per quanto positivamente bipartisan, a quanto pare non basta più. A questo punto si tratta di capire quanto di queste inaccettabili scelte è una *mission* autonomamente assunta da Trenitalia e quanto invece imposta da Ferrovie dello Stato. Quindi in base ad un indirizzo assunto da tempo, ma oggi giocoforza da sottoporre al vaglio anche del nuovo Amministratore Delegato, l’ing. Renato Mazzoncini⁴⁵.

⁴⁵ R.Mazzoncini, *L’Alta Velocità cambia tutto*, Bresciaoggi, 7.05.2016

AUTONOMIA CAMUNA NELL'ENTE DI AREA VASTA. Anche per il TPL della Valcamonica la prospettiva è Sondrio²⁴⁶

Ho letto vari interventi sulla Rivista “Graffiti” e rilevo contrapposizioni sulla aggregazione o meno della Valcamonica alla Valtellina. Ma lo stato di confusione è del “Quartier generale”, che sovrintende alle riforme degli Enti Locali, e non già della sola Valcamonica, al punto che nello stesso Arco Alpino troviamo tre speciali Province Montane, tre Regioni a statuto speciale (con la Lombardia a voler fare la quarta), due Province che fanno una Regione, nonché tre Regioni a statuto ordinario.

Una vera e propria assurdit . Peggio d’un cubo di Rubik, come rompicapo. Per non dire, poi, della “abolizione delle Province”, brandita come un bastone demagogico. Mentre nel contempo la legge Delrio indica una condivisibile riforma. Ma non   certo agevole far convivere sullo stesso tema (magari nello stesso partito) riformatori e rottamatori.

Primo. Riformare, a mio parere, significa: de-costituzionalizzare le Province, valorizzare le Citt  metropolitane e gli ‘Enti di Area Vasta’, intesi come enti di secondo grado. Confermare questi punti – gi  previsti dalla Delrio – vuol dire non “abolire” le Province – come si proporrebbero di fare i rottamatori! - ma trasformarle in Enti rappresentativi dei Comuni. Nella Casa dei Comuni, s’  pi  volte detto. Ma sopprimendone una ventina: o perch  troppo piccole (quindi unificandole) o perch  inserite in piccole Regioni che possono esse stesse sostituire le Province.

Ma in Regioni grandi come la Lombardia le nuove Province (Enti di area vasta) sono un’intelaiatura istituzionale assolutamente indispensabile per i Comuni stessi, con riferimento ai loro problemi sovra comunali. In quanto poi all’idea d’un “Comune della Valcamonica”, come proposto anni fa anche dall’amico avv. Milani, penso che, almeno per ora, rimanga soltanto una suggestione.

Infatti, pensare che 41 Comuni di quasi 100 mila persone, dispersi su un vasto territorio, possano sentirsi rappresentati a Darfo da 24 consiglieri mi pare poco convincente. Un Comune, peraltro, costretto dalla legge ad avere una piccola struttura amministrativa, del tutto inadeguata rispetto ad un vasto ter-

⁴⁶ C.Bragaglio, *Autonomia Camuna: Per il trasporti pubblici ve la vedete con Sondrio?* Graffiti-Valle Camonica, Aprile 2016

ritorio. Più concreta la trasformazione di tale suggestione in una “Unione dei Comuni”. Nell’ambito d’una ‘Area omogenea’, già prevista anche dallo Statuto della Provincia.

E’ questo peraltro un tema rilevante che riguarda in modo analogo anche l’Area omogenea di Brescia, con il suo Hinterland. Non è indifferente, come taluni ritengono, che la Valle stia con la Valtellina o con Brescia. Con la sola differenza d’una qualche risorsa in più a stare con Sondrio, per concessioni elettriche o vantaggi d’un “Cantone montano”. Le cose non mi pare stiano così. Anche se non manca mai l’originalità in certi tripli salti. Questa volta: dalla “Provincia camuna” alla “Provincia sondriese”!

Secondo. L’aggregazione con Sondrio, stolidamente anticipata con la legge sanitaria e la costituzione dell’ATS, è la coda amputata d’una proposta iniziale di Maroni. Assurda, e non a caso già finita nel cestino. Prevedeva la divisione della Lombardia in tre aree: Milano, la zona Montana e quella Padana. Con Regione e Provincia di Brescia tagliate a metà. Con l’alto Garda nella “Provincia montana” con Como e Varese, mentre Salò e Desenzano nella “Provincia padana” con Pavia! Sono rimasto meravigliato del silenzio del PD e dei Sindaci camuni, a fronte dello spostamento della Valcamonica con la Valtellina in campo sanitario con la nuova ATS.

Su Graffiti si confrontano opposte visioni. C’è chi ritiene (come Giancarlo Maculotti e, in parte, Ludovico Scolari) che i possibili vantaggi economici, sovrastino tutti gli altri problemi. Persino il fatto che la Valcamonica non abbia nulla da spartire (un dettaglio?!) con la Valtellina, come sostiene Scolari. Dall’altra, vi è la posizione di Enzo Raco, che personalmente condivido. Non metto in discussione che vi debbano essere politiche integrate, a partire dalla montagna. Ma appartenere ad una Provincia o all’altra non è indifferente. Anche, ma non solo per la storia.

Terzo. Sapendo peraltro che in base ai nuovi Enti di Area Vasta si riorganizzeranno anche i vari livelli pubblici (Tribunale, Sovrintendenza, Università, Camere di Commercio...), quelli sociali, economici e sindacali. I livelli regionali. Nonché servizi come la gestione dell’acqua, del territorio, dei rifiuti, dell’edilizia popolare con l’Aler... E la stessa Agenzia del Trasporto Pubblico Locale.

Quarto. Certo, non muraglie cinesi. Ma neppure miti vetero-letterari od anacronismi leghisti del tipo: “la montagna ai montanari!”. Esser parte d’un sistema economico territoriale o d’un altro cambia molto.

In particolare, segnalo due importanti aspetti che si giocano in questa fase. In primo luogo, L'Agenzia del TPL sta predisponendo il "Programma di Bacino provinciale" per poi indire una gara per il gestore unico del TPL (più o meno 500 milioni di euro, per una durata di circa 9 anni), e che per ora comprende la Valcamonica. Ma a che titolo la Provincia di Brescia (in qualità di socio dell'Agenzia TPL) si sobbarca tali oneri finanziari, anche per la Valle? Ora che si fa con il Programma di Bacino? Si arriva solo fino al Lago d'Iseo, mentre la Valcamonica per il TPL – da Pisogne in su ed a cavallo del passo dell'Aprica – se la vede con la Valtellina?

Ma con l'intera ferrovia che da Edolo arriva a Brescia che si fa? Si fa finta di nulla, ma si chiede alla Provincia di far fronte a costi anche se non son più di sua competenza? Ma sapendo già che la nuova Provincia non può più rappresentare quei 41 Comuni, se già fin d'ora non faranno parte del proprio Ente. Insomma, un gran pasticcio, come con quell'ATS, per la sanità. Anzi, pensando a chi apprezza lo scrittore Gadda, mi vien da dire: *quer pasticciaccio brutto de via Valeriana*. Alludendo all'antica denominazione romana – appunto: Valeriana! - della strada della Valcamonica.

Molte le ragioni che mi fan condividere le posizioni del presidente Mottinelli. Ovvero: valorizzare l'autonomia dell'Area omogenea della Valle, ma nell'ambito d'un Ente di area vasta bresciano.

In secondo luogo, la Valcamonica è un'area strategica dell'operazione della Lombardia Orientale. Un'area non ripiegata quindi in una 'ridotta valtelinese', ma protagonista d'un 'sistema integrato', collegata alle nuove intermodalità (Alta Velocità, aeroporti, nuovo TPL...). Per un sistema di sviluppo economico, turistico e territoriale che si pone come un nuovo attrattore – a questo livello è la sfida! - su scala europea, facendo leva su molteplici fattori. Tra cui l'anello delle quattro città d'arte (Brescia, Bergamo, Mantova, Cremona), i siti Unesco (tra cui la Valle, Brescia...), il grande polo attrattivo delle montagne e dei nostri laghi: dall'Iseo (si pensi all'operazione di Christo) al lago di Garda, che è già il terzo polo turistico nazionale. Penso anche all'impegnativo Programma di "Bresciatourism", illustrato di recente dalla presidente Eleonora Rigotti. Insomma, una Lombardia dell'Est anche come Brand europeo di cui far parte.

E il nodo si scioglie ora, con i pareri espressi sul Documento regionale di Maroni, quello dei "Cantoni", e che vien sottoposto le prossime settimane alla consultazione dei Comuni.

WORKSHOP



Presidenza e Pubblico del *Workshop*, promosso dalla Agenzia di Brescia, presso il Palazzo Broletto della Provincia (Sala S. Agostino), sul tema: *La gara del TPL*, Brescia 11.05.2016.

ROLFI AMBIGUO SULLA VALCAMONICA

Il piede in due scarpe⁴⁷

In vari interventi, il consigliere regionale Fabio Rolfi s'è misurato con i problemi della futura provincia di Brescia. Ma in modo, direi, dissociato. Per metà, da leghista duro e puro, con propaganda, polemiche e fendenti all'aria, con quel suo spadone leghista. Per metà, invece con argomenti ragionati, per cui valga l'impegno per un confronto serio. Quand'anche in polemica con un PD nazionale, ancora troppo incerto sul futuro degli Enti di Area Vasta.

Da parte mia non m'attarderei sui limiti della legge Delrio, come fa Rolfi. Anzi mi ritrovo a difenderla, visto che tira un'aria persino peggiorativa. Ma – ed è il primo punto che gli pongo – qual è l'obiettivo del presidente Maroni? Parlare strumentalmente del Governo nazionale o proporre un progetto autonomista, resistendo alle proprie tentazioni d'un neocentralismo regionale?

Intanto constato che la Lega, oltrepassando il confine lombardo, seppur titubante ha messo il naso appena oltre il Ticino, diventando filo-elvetica. Con quei suoi “Cantoni”, al posto delle Province di conio napoleonico. In verità, i Cantoni non c'entran nulla con la Lombardia, ma fa sentire la Lega meno sola con Grigioni e Vallesi. Vedremo se li si ferma o le vien voglia anche d'un po' d'Europa.

La suddivisione proposta da Maroni per i futuri Enti di Area Vasta presenta aspetti positivi per l'aggregazione di alcune ex province. Come peraltro sostiene anche il recente Documento delle Associazioni di Comuni e delle Province Lombarde, del 26 aprile. Ma questo stesso documento, per realtà come Brescia, muove una critica sostenendo che i confini provinciali debbano essere mantenuti e che per la “Provincia montana” ci debba essere una “parziale riduzione”. Leggasi: la Valcamonica non con Sondrio, ma con Brescia.

Nella sua nuova veste di presidente della Commissione Sanità, Fabio Rolfi potrebbe svolgere un ruolo che finora mi pare abbia voluto evitare. Quindi fare in modo che l'ATS sanitaria della Valcamonica venga re-incardinata su Brescia. Capisco i suoi silenzi e pure lo stato di confusione della Lega in Valcamonica. Ma il nodo va affrontato con coraggio e chiarezza. Da subito. Visto

⁴⁷ C. Braggaglio, *Rolfi e il piede in due scarpe sulla Valcamonica*, Bresciaoggi, 18.05.2016

che per Maroni le Agenzie ATS preludono ai futuri Cantoni (o “nuove Province”, che dir si voglia).

I Sindaci della Valcamonica hanno sottoscritto un documento rivendicando per la Valcamonica un ruolo di “Ente di Area vasta”. Comprensibile una tale aspirazione, ma essa si pone in rotta di collisione con il processo legislativo in corso. Tutti sanno dell’impossibilità d’un tale obiettivo (com’è stato peraltro per la “Provincia camuna”). Ma per taluni è sufficiente riscuotere il proprio tagliando elettorale. Nulla più.

L’unica attenuante che mi sentirei di riconoscere è dovuta al pasticcio delle tre Province montane (Sondrio, Belluno, Verbano-Val d’Ossola), privilegiate a scapito degli altri territori montani. Un gran pasticcio, al punto che sull’arco alpino – altro che semplificazione! – ci troviamo il peggior spezzatino: tre speciali Province Montane, tre Regioni a statuto speciale, due Province che fanno una Regione, nonché tre Regioni a statuto ordinario. Un rompicapo, peggio del cubo di Rubik.

Vi sono nodi - come quello sanitario - che non possono essere rinviati a dopo il Referendum costituzionale. Penso al Programma di Bacino per il trasporto pubblico provinciale, già in fase di approntamento. Ben sapendo che la Provincia di Brescia non può sostenere i costi se rimane il criterio dei Cantoni ricalcati sulle attuali ATS. Quindi con la Valcamonica in Valtellina.

Scelta scriteriata e avulsa dalla realtà. Si pensi solo che ogni giorno per scuola-lavoro gli spostamenti andata-ritorno della Valcamonica verso Brescia sono più di 8 mila (60% auto e 40% treno-bus), mentre verso la Valtellina sono meno di 400 unità.

Ma il tema è più generale e riguarda l’integrazione dei diversi territori nella rete di servizi, di mobilità, di sviluppo economico e turistico della Lombardia orientale. Questa la sfida da assumere, con la Valcamonica che è parte decisiva di questo progetto di governo territoriale e di sviluppo.

Ecco perché un tale disegno richiede, da subito, la ricollocazione della Valcamonica nell’ATS bresciana. Da subito. Ed è importante sapere se su questa questione per la presidenza della Commissione sanità – nel passaggio da Rizzi a Rolfi – c’è continuità o cambiamento.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

L'ora delle scelte⁴⁸

L'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale si trova in una fase di transizione. Il primo snodo abbastanza complicato da quando è stata creata, due anni fa. Il suo futuro dal punto di vista della *governance* non è chiarissimo. Che arrivi alla scadenza della primavera dell'anno prossimo così come è adesso non è detto, insomma. In altre parole prima della fine del mandato Corrado Ghirardelli potrebbe essere sostituito.

Anche se questa è solo una delle due ipotesi in campo: l'altra invece sarebbe più all'insegna della continuità, con l'ex assessore provinciale di Fratelli d'Italia ancora in sella e come unico cambiamento da qui al prossimo anno l'ingresso di due nuovi consiglieri.

Già, perché il punto in questo momento è questo: il Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia di Tpl è monco da alcuni mesi.

Prima Alessia Savoldi, ricercatrice universitaria in materie della mobilità, poi Maurizio Tira docente di Ingegneria alla Statale hanno rassegnato le dimissioni. L'una lo ha fatto non appena è stata nominata nel nuovo Cda di Metro Brescia, con la presidenza Pasotti per intendersi, l'altro perché in odore di diventare rettore dell'Università degli studi di Brescia, cosa che poi si è puntualmente verificata.

Il Direttivo della realtà di via Marconi dunque deve essere completato. Ed è possibile che tutto vada in questo senso «soft», ossia con la surroga dei due dimissionari ma con la conferma degli altri membri del *board*: il presidente Ghirardelli e il vice Claudio Bragaglio. Ma non si può escludere che il dibattito politico che circonda in queste settimane l'attività dell'agenzia sfoci nella più drastica soluzione del rimpasto.

Che ovviamente potrebbe generare nuovi equilibri politici in via Marconi, a partire da una presidenza non più di centrodestra ma di centrosinistra.

Al di là delle connotazioni politiche, formalmente i consiglieri sono espressione dei soci: Ghirardelli, ad esempio, è di nomina della Provincia come lo era Maurizio Tira, mentre Bragaglio e Savoldi lo sono del Comune di Brescia.

La Regione Lombardia che avrebbe diritto ad un posto non ha però mai provveduto, ma potrebbe farlo ora.

⁴⁸ E.Barboglio, *Trasporto pubblico locale, l'ora delle scelte*, Bresciaoggi, 08.07.2016

Qualunque cosa succeda, perciò, la *governance* della realtà a cui fa capo il trasporto pubblico provinciale è destinata a uscire dalle prossime settimane con un volto nuovo.

Quanto nuovo dipenderà dalle decisioni che i soci prenderanno a breve. Certo è che dipenderà anche da come andranno altre partite che vedono protagonisti grossomodo gli stessi soggetti istituzionali, come ad esempio quella di Cogeme.

L'Agenzia del Tpl istituita per legge un paio di anni fa, ha il compito di predisporre il programma di bacino ed entro la primavera prossima preparare il bando di gara per il gestore unico del trasporto.

Da qualche mese riceve le risorse dalla Regione, che poi «gira» alle società che operano sul territorio.

IL FUTURO DEL TPL

Che succede senza la Val Camonica?⁴⁹

Claudio Bragaglio, vicepresidente dell'Agenzia Tpl di Brescia (Trasporto Pubblico Locale), lancia l'allarme sui riflessi negativi del possibile distacco della Valcamonica dalla Provincia di Brescia. Lo fa con una lettera indirizzata al presidente dell'Agenzia Corrado Ghirardelli, al presidente della Regione Roberto Maroni, al presidente della Provincia Pier Luigi Mottinelli, al sindaco di Brescia Emilio Del Bono, all'assessore Federico Manzoni, al consigliere delegato, Diego Peli e al direttore dell'Agenzia Alberto Croce.

Nella lettera Bragaglio pone il problema di un chiarimento più che mai necessario sul merito e le procedure di gara per il gestore del Tpl. La premessa dei timori è la pubblicazione nello scorso mese di aprile del Preavviso europeo di Gara per il Gestore oltre all'elaborazione - attualmente in corso - di un Programma di Bacino per il Tpl di Brescia, entrambi aventi come imprescindibile riferimento l'attuale territorio provinciale, comprendente anche la Valle Camonica.

⁴⁹ C. Bragaglio «*Tpl, che succede se la Val Camonica se ne va?*» Bresciaoggi, 20.07.2016

In presenza di un problema del genere, a giudizio del vicepresidente Bragaglio, s'impone il chiarimento d'una scelta precisa e ravvicinata. «O viene mantenuto l'attuale carattere provinciale del programma di Bacino e della Gara, comprensivo della Valle Camonica, con la responsabilità della pianificazione dei servizi di trasporto in campo alla Provincia di Brescia - si legge nella lettera - o diversamente si affronti per tempo anche una scelta opposta, che preveda purtroppo l'esclusione della Valle Camonica dal Tpl di Brescia, anche al fine di rendere possibile l'inserimento della Valle nel sistema del Tpl della Valtellina».

«Mantenere in vita un'ambiguità di prospettive quando si è attivato un percorso delicato e complesso come previsto da Programma di Bacino, Preavviso e Gara - prosegue il vicepresidente dell'Agenzia - temo possa esporci a problemi o a rischi, anche con riferimento alla correttezza della procedura attivata, su cui ritengo sia necessaria un'approfondita riflessione con relativa e conseguente conclusione».

Bragaglio parla di «una discussione che pare svolgersi tra sordi». In tale situazione «mentre incalzano i problemi della gara, della definizione del Programma di Bacino, senza neppure sapere con certezza quale sarà il Bacino, che ci espone a rischi anche per le procedure, si rendono necessari un chiarimento e un'assunzione di responsabilità. Anche da parte dei soci dell'Agenzia, che comprende Comune di Brescia, Provincia e la stessa Regione Lombardia».

Il vicepresidente incalza le istituzioni: «Ho registrato in queste settimane alcune risposte che mi risultano insoddisfacenti tese al rinvio dei problemi. All'interno d'una logica di aggregazione tra Province, di cui anche la Lombardia si fa carico, non può esserci normativa nazionale in grado di impedire una ridefinizione parziale dei confini. Proprio per rendere più funzionale l'aggregazione».

IL TPL NON HA CONFINI POLITICI

Una critica alla idea dei "Cantoni"⁵⁰.

Il Presidente della Provincia, Pierluigi Mottinelli, ha riproposto in modo convincente il tema dell'integrità territoriale bresciana, con riferimento alla Valle Camonica. Molti i problemi derivanti da una scelta diversa, anche per la riorganizzazione del Trasporto Pubblico Locale (TPL). A tale proposito ho

⁵⁰ C. Bragaglio, *Il Trasporto Pubblico non ha confini politici*, Giornale di Brescia, 29.07.2016

sottoposto al presidente dell'Agencia TPL, Corrado Ghirardelli, ed ai referenti istituzionali – Regione, Provincia, Comune capoluogo – una richiesta di chiarimento. Infatti il “Documento di Riferimento”, riguardante il riordino istituzionale della Lombardia, reso noto giorni fa dalla Regione, presenta possibili ricadute negative, anche per l'Agencia TPL di Brescia.

In tale Documento si ripropone il distacco della Valle Camonica da Brescia ed il suo assorbimento nel “Cantone” della Valtellina, confermando il Documento della Giunta Maroni, del marzo 2016.

Nessun peso hanno avuto le contrarietà della Provincia, di Sindaci, Amministratori locali e Consiglieri Regionali del Centro Sinistra, di realtà imprenditoriali, come AIB e Confartigianato, e di Cgil, Cisl ed Uil. Così come dell'Anci regionale e delle Province lombarde.

Ma va altresì criticamente rilevato, come diversità ed ambiguità di posizioni, presenti in Valle Camonica - compresa l'impraticabile richiesta d'una Provincia-Cantone della sola Valle - stiano facilitando il percorso conclusivo della Giunta Regionale.

La scelta di confermare il “Cantone Montagna” è destinata a sollevare vari problemi, in particolare anche per quanto riguarda il Trasporto Pubblico Locale (TPL) di Brescia. Com'è noto l'Agencia di Brescia sta definendo un “Programma di Bacino” provinciale, inclusivo anche della Valle Camonica. In aprile è stato pubblicato il Preavviso europeo di gara, che comprende per territorio, importi e chilometraggio stimati, anche la Valcamonica. E proprio in base a quel Preavviso verrà poi indetta la Gara per il gestore. Stiamo parlando di una gara per circa 400/450 milioni di euro. Ma che succede a tale Preavviso se in corso d'opera, con il distacco della Valle Camonica, si registra un mutamento dei parametri indicati?

Anche per le competenze istituzionali rischiamo un groviglio. Infatti l'Agencia ha come socio anche una Provincia che potrebbe perdere la Valle Camonica. Ma a che titolo la Provincia può far fronte a responsabilità per una zona che non è più di sua competenza? Ma, nell'ambiguità, anche se si mantenesse la Valle Camonica non si ridurrebbero i problemi, in quanto la Valle sarebbe soggetta per la “pianificazione dei servizi di trasporto” ad una doppia autorità: sia a quella di Sondrio, in quanto parte del “Cantone Montagna”, sia a quella di Brescia, in quanto parte dell'Agencia del TPL. Assurdità istituzionali, con il corredo di pasticci e di contenziosi.

Mentre incalzano i problemi della Gara e del Programma di Bacino ci si espone a rischi anche per le procedure. Da ciò la necessaria assunzione di responsabilità, anche della Regione in sede di Agencia. Al fine di non mettere a

rischio il lavoro preparatorio della Gara e del Programma di Bacino. Ed anche a tutela del lavoro positivamente fin qui svolto dall’Agenzia.

L’alternativa mi pare chiara. O si mantiene – come mi auguro - l’attuale perimetro provinciale, con relativo Programma di Bacino ed impostazione di Gara, o – diversamente - si affronti per tempo la scelta opposta, che preveda l’esclusione della Valle Camonica dal TPL di Brescia. Anche al fine di rendere possibile l’inserimento della Valle nel TPL della Valtellina.

Mantenere un’ambiguità di prospettive, quando s’è attivato un percorso delicato e complesso come previsto da Programma di Bacino, Preavviso e Gara, temo possa esporre a rischi – che non possiamo correre - la stessa procedura attivata.

CANTONE MONTANO E VALCAMONICA

Lettera Aperta a Regione e Provincia sui danni per il TPL⁵¹

In merito al recente “Documento di Riferimento per la Sessione del Comitato Riforme”, riguardante la “Proposta regionale per il riordino istituzionale territoriale della Lombardia”, reso noto dalla Regione il 13 luglio 2016, desidero richiamare, come ho già fatto anche pubblicamente, alcuni elementi particolarmente critici, con riferimento ad eventuali ricadute, che valuto del tutto negativamente, anche per l’attività dell’Agenzia TPL di Brescia.

Il tema riguarda il distacco della Valle Camonica dalla Provincia di Brescia e il relativo suo assorbimento nell’ambito del nuovo “Cantone Montagna” (nella Valtellina e con parte della Provincia di Como).

Non intendo ora sollevare, come peraltro ho già avuto modo di fare in altre sedi, problemi di ordine più generale che, a mio parere, sconsigliano vivamente tale scelta. Desidero limitarmi ad evidenziare varie problematiche che rendono difficilmente gestibile tale opzione e delle quali essere già fin d’ora pienamente consapevoli. Sottraendoci alla logica d’un incauto rinvio di problemi già aperti.

⁵¹ C.Bragaglio, *Lettera Aperta ai Presidenti di Regione Lombardia, della Provincia e al Sindaco di Brescia*, Brescia, 27.07.2016.

La relativa novità è rappresentata proprio dal citato “Documento di Riferimento” che, nonostante l’accesso dibattuto di questi mesi, conferma la formazione d’un “Cantone Montagna” che “includa i territori attualmente facenti parte della relativa ATS”, quindi della Valtellina e Valle Camonica. Con la conferma anche per il Cantone di Brescia dell’attuale ATS, che esclude la Valle Camonica.

A riprova, anche sul versante dei Consiglieri bresciani di maggioranza, le dichiarazioni del presidente della Commissione Sanità, Fabio Rolfi, e dell’assessore Mauro Parolini sulla “inalterabilità” dei confini delle ATS che, come è noto, rappresentano la matrice dei futuri Cantoni, od Enti di Area Vasta o nuove Province, che dir si voglia. In altri termini viene confermato il precedente Documento della Giunta Maroni (marzo 2016) sottoposto a consultazione.

I motivi della contrarietà

A nulla sono dunque valse le diverse posizioni, maggioritariamente espresse, contro la fusione della Valle Camonica con la Valtellina. A nulla le opinioni contrarie espresse dal Presidente della Provincia, Pierluigi Mottinelli, da Sindaci, Amministratori locali e Consiglieri Regionali del PD e del Centro Sinistra, da realtà imprenditoriali, come AIB e Confartigianato, e dai sindacati Cgil, Cisl ed Uil. A nulla le motivate critiche verso la sperimentazione sanitaria della Valle Camonica con Sondrio, da molti ritenuta un “fallimento”. A nulla la critica espressa anche dall’Anci regionale e dalle Province lombarde (Documento del 26 aprile 2016). Ma va altresì rilevato, in modo altrettanto chiaro, come diversità, ambiguità e confusione di opzioni - presenti in Valle Camonica, compresa la richiesta impraticabile in base alla normativa nazionale, d’una Provincia-Cantone della sola Valle Camonica - stiano facilitando il percorso conclusivo della Giunta Regionale. La scelta di confermare il “Cantone Montagna” è destinata a sollevare vari problemi, in particolare anche per quanto nello specifico riguarda il Trasporto Pubblico Locale (TPL) di Brescia.

Sul piano oggettivo, e amministrativo, e quindi anche al di là delle diverse e contrapposte opinioni. Com’è noto l’Agenzia di Brescia è impegnata sulla base della legge regionale 6/2012 a definire un “Programma di Bacino” provinciale per i prossimi anni. Finora per “provinciale” era da intendersi con un riferimento inclusivo anche della Valle Camonica. Considerando peraltro che la quasi totalità dei suoi collegamenti del TPL si muove lungo la direttrice per Brescia.

Nel mese di aprile 2016 è già stato pubblicato il Preavviso europeo di gara, che comprende per territorio, importi e chilometraggio stimati, anche la Valle Camonica. E proprio in base a quel Preavviso dovrebbe venire indetta la Gara per il gestore. Ma che succede se in corso d'opera, con il distacco della Valle Camonica, si registra un mutamento dei parametri in base ai quali il Preavviso di gara è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'UE? Non solo. Anche da un punto di vista delle competenze istituzionali ed economiche si darebbe luogo ad un inestricabile groviglio. Infatti l'Agenzia ha come socio (anche finanziatore) la Provincia di Brescia, ma che potrebbe tra poco non comprendere più la Valle Camonica.

La Valcamonica divisa tra Brescia e Sondrio

A che titolo la Provincia dovrebbe e potrebbe far fronte a responsabilità amministrative ed economiche non essendo più la Valle Camonica territorio "bresciano"? Ancora. Se si mantenesse comunque la Valle Camonica nella Agenzia si moltiplicherebbero anche i pasticci istituzionali, con la Valle che sarebbe soggetta per quanto riguarda la "pianificazione dei servizi di trasporto" ad una doppia autorità: quella di Sondrio, in quanto parte costitutiva del Cantone Montagna, quella di Brescia, in quanto parte dell'Agenzia del TPL. Assurdità istituzionali, con certezza d'inestricabili contenziosi economici, amministrativi e giuridici.

Caro Presidente, a fronte d'una discussione che pare svolgersi tra sordi, mentre incalzano i problemi della Gara, della definizione del Programma di Bacino, senza neppure sapere con certezza quale sarà il Bacino, che ci espone a rischi anche per le procedure, si rendono necessari, a mio parere, un chiarimento ed una assunzione di responsabilità. Anche da parte dei Soci dell'Agenzia, che comprende Comune di Brescia, Provincia e la stessa Regione Lombardia.

A fronte delle mie obiezioni ho registrato in queste settimane alcune risposte che mi risultano insoddisfacenti. Tese al rinvio dei problemi. In particolare con riferimento alle autorevoli dichiarazioni del sottosegretario Luciano Pizzetti che ha escluso, in un incontro a Brescia, possano esserci scorpori, in ragione del fatto che la normativa nazionale prevede solo accorpamenti di Province. Mi permetterei di dubitarne. A maggior ragione all'indomani dell'eventuale approvazione referendaria della riforma che "decostituzionalizza" la "Provincia", con varie competenze che vanno in capo alle Regioni. E stiamo parlando di novembre 2016. In ogni caso, all'interno d'una logica di aggregazione tra Province, di cui anche la Lombardia si fa carico riducendone

il numero, ritengo non possa esserci normativa nazionale in grado di impedire una ridefinizione parziale dei confini. Proprio al fine – così infatti immagino verrà sostenuto - di rendere più sostenibile e funzionale la nuova aggregazione, quella appunto del Cantone Montagna.

Ma al di là di ciò che è competenza decisionale delle sedi politiche ed istituzionali, per quanto ci riguarda come Agenzia si rende necessario, a mio parere, un chiarimento – da realizzare con il Agenzia del TPL di Brescia e il pieno coinvolgimento dei Soci - sugli aspetti procedurali di nostra competenza e sulle diverse prospettive, anche al fine di non mettere a rischio o invalidare il lavoro preparatorio della Gara e del Programma di Bacino. Anche a tutela del lavoro positivamente fin qui svolto dall’Agenzia, per la gestibilità delle future scelte amministrative ed istituzionali, anche al di là delle nostre personali convinzioni.

L’alternativa che ci si profila mi pare abbastanza netta. O viene mantenuto – come mi auguro - l’attuale carattere provinciale del programma di Bacino e della Gara, comprensivo della Valle Camonica, con la responsabilità della “pianificazione dei servizi di trasporto” (e per quanto di competenza) in capo al Cantone ed all’Agenzia di Brescia, o – diversamente - si affronti per tempo anche una scelta opposta, che preveda purtroppo l’esclusione della Valle Camonica dal TPL di Brescia. Anche al fine di rendere possibile il suo inserimento nel sistema del TPL della Valtellina.

Mantenere in vita un’ambiguità di prospettive, quando si è attivato un percorso delicato e complesso come previsto da Programma di Bacino, Preavviso e Gara, temo possa esporci a problemi o a rischi, anche con riferimento alla correttezza della procedura attivata, su cui ritengo sia necessaria un’approfondita riflessione con relativa e conseguente conclusione. Ringrazio per l’attenzione.

VALCAMONICA: SANITA' E TRASPORTI **Un errore la scelta per il Cantone di Sondrio⁵²**

Merita interesse il confronto che s’è riaperto sulla sanità in Valcamonica. Intanto per contrastare l’allarmante riduzione dei servizi ospedalieri. Ma - più in generale – per i problemi sottesi allo spostamento della Valle nell’ATS della Valtellina. Parlo del futuro Cantone di Sondrio, come proposto dal presidente

⁵² C.Bragaglio, *La Valcamonica nel Cantone di Sondrio? Un errore*, Bresciaoggi, 2.11.2016.

della Lombardia, Maroni. Un Cantone che “montano” ritengo non possa regionalmente definirsi, con fuori la Bergamo delle Orobie e la Brescia di Valtrompia, Valsabbia ed Alto Garda.

Ora tutto si rinvia al referendum del 4 dicembre, per poi dar vita – comunque vada - al riordino di Province-Cantoni, come Enti di Area Vasta. Ma si dà il caso che i problemi non aspettino. Infatti il quadro che emerge per gli ospedali di Esine ed Edolo è allarmante. Anche a non voler prendere alla lettera l'amico sen. De Toni quando (dopo aver affermato che per importanti operazioni lui comunque va al Civile di Brescia) sostiene che “difenderà fino alla morte” l'ospedale camuno di frontiera. Mi auguro proprio che vi siano tutte le condizioni per evitargli questo suo supremo sacrificio.

Ponendo rimedio, in primo luogo, agli errori già compiuti. Infatti, è stato un errore l'aver lasciato cadere, senza colpo ferire, l'autonomia dell'ASL della Valcamonica, strappata in Regione nel '98, contro Formigoni-Borsani. Un errore che si collega all'accettazione d'un unico Cantone Montano, a livello regionale, quindi ad un'unica Azienda sanitaria ATS.

Un miraggio leghista fatto proprio anche da un pezzo del PD dell'Alta Valcamonica. E mantenuto in vita, anche se nel frattempo tale Cantone ha poi perso più di metà del suo territorio, riducendosi alla Valtellina più la Valcamonica. A partire dagli Ospedali, ma non solo. Evidente, in prospettiva, un conseguente riordino di tutti i servizi con Sondrio capoluogo: dal Trasporto Pubblico Locale dell'Agenzia TPL, al Ciclo idrico integrato, alle Camere di Commercio e quant'altro. Altrettanto evidente che la nuova ATS, con relativo 'budget' di risorse, non potesse essere che baricentrata su Sondrio.

Con la Valcamonica, intesa come un “corpo estraneo”, penalizzata anche dal distacco da Brescia. Scelte spesso anche condivise in Valle, al punto da far dire a molti: chi è causa del suo mal pianga se stesso.

Penso invece che il presidente Mottinelli abbia fatto molto bene a raccogliere le sollecitazioni allarmate venute da Sindaci, da Comunità Montana e da voci autorevoli, quale quella di Arturo Minelli (già presidente della Commissione sanità regionale) e del segretario della Cisl, Francesco Diomaiuta, per rendersi partecipe della convocazione degli 'Stati generali' della sanità camuna.

Bene, e non solo per il suo legame con la Valcamonica, ma per la battaglia da lui compiuta per l'integrità della provincia di Brescia.

Così come bene fa l'Agenzia del TPL di Brescia, con il presidente Ghirardelli, anch'egli camuno, a definire un Programma di Bacino comprendente la Valcamonica.

Sapendo che per il trasporto pubblico locale quasi la totalità della mobilità extracomunale è orientata su Brescia e non già verso Sondrio. In tali idee si riflette una corretta visione integrata dei servizi e non solo di quelli ospedalieri, già di per sé importanti.

C'è la visione di autonomie e peculiarità territoriali e di servizi da salvaguardare. A partire proprio dalla Valcamonica. Come da impegni assunti dal presidente Mottinelli.

C'è una visione unitaria della montagna bresciana e non già una corsa scomposta e miope alla spartizione di risorse, con voti di scambio ed ambiguità di rapporti politici, che vedono la Valcamonica (meglio: una parte di essa) contrapposta a Valtrompia, Valsabbia e Alto Garda. C'è inoltre un ruolo propositivo della Provincia di Brescia, insieme alle Province della Lombardia Orientale, che si vorrebbe invece colpire politicamente.

Anche facendo della Valcamonica un cuneo divisivo. Posso sbagliare, ma riterrai che ora una vera discussione debba riguardare oltre singole scelte in ambito ospedaliero - pure importanti e che vanno fatte - la validità o meno della scelta della Valcamonica nell'ATS di Sondrio.

Quindi la questione di fondo. Nonché la natura opaca di quel "conflitto tra l'alta Valle ed il resto del territorio", di cui ha parlato Arturo Minelli. E mia convinzione che se Stati Generali e Comunità Montana - come da apprezzabili dichiarazioni a suo tempo fatte del presidente Valzelli - si pronunciassero per la fuoriuscita dall'ATS di Sondrio, per la costituzione d'una ATS della sola Valcamonica o per l'adesione all'ATS di Brescia darebbero un grande contributo di chiarezza e di prospettiva oltre che per la Valcamonica, anche per l'intera realtà bresciana.

IL FUTURO DELL'AGENZIA DEL TPL Programma di Bacino e Gara per il Gestore unico⁵³

Ho espresso, sia in sedi politiche che amministrative, una fiduciosa valutazione sul futuro delle Agenzie del Trasporto Pubblico Locale (TPL) che ha sollevato alcune legittime obiezioni. La questione riguarda, in particolare, la loro operatività per il Programma di Bacino e l'indizione delle Gare europee per il Gestore del TPL. Da parte mia, rimango convinto che i possibili diversi esiti del Referendum del 4 dicembre sono (o potrebbero essere) poco influen-

⁵³ C. Bragaglio, *Trasporto Pubblico: Agenzia e Programma*, Bresciaoggi, 19.11.2016

ti, con riferimento al merito specifico del trasporto pubblico locale. Senza voler, con questo, neppure sfiorare il nervo scoperto dello scontro elettorale. Infatti se vince il No si sta nel quadro normativo già in essere, sia per le attuali Province che per Agenzie TPL, con relativa legge regionale n. 6/2012.

Più problematica la situazione in caso di vittoria del Sì. Ma – stando sempre e solo al TPL - meno di quanto si possa immaginare. A partire dalla stessa natura giuridica dell’Agenzia TPL, costituita da Comune, Provincia e Regione. L’eventuale “abolizione” della Provincia è, in realtà, una “decostituzionalizzazione”, ma non già la soppressione tout court d’un livello intermedio tra Comuni e Regione. La legge Delrio (l. 56/2014) ha già avviato tale percorso (a partire dalle elezioni di secondo grado) senza alcun significativo riflesso su natura ed operatività dell’Agenzia TPL. Si veda la nostra stessa realtà, dove si registra una positiva sinergia con Provincia e Comune di Brescia. Ma, soprattutto, si tenga presente che una specifica “disposizione finale” della riforma (art. 40) introduce in Costituzione la formazione degli “Enti di Area Vasta”, con competenza legislativa regionale. E la Giunta Maroni per la Lombardia ha presentato, al riguardo, proposte per tali Enti che, al di là della loro denominazione (Cantoni), prevedono tale livello intermedio.

Talune positive, altre proposte inaccettabili, come per l’accorpamento della Valcamonica a Sondrio. Certo, considerata tale fase di passaggio si potrebbe anche temporeggiare. Ma ritengo non sia opportuno affidare scelte ed emergenze per il trasporto pubblico locale alla conclusione d’un futuribile riassetto dei nuovi Enti. Ci ritroveremmo alle calde greche! Sull’UPI nazionale (Unione Province), poi, non farei eccessivo affidamento.

Non avendo saputo in passato sbrogliare la matassa delle Province inutili, non la vedo messa meglio di fronte ai nuovi Enti di Area Vasta. Molto più convincente far leva sul livello regionale (UPL), coordinato dal presidente Pierluigi Mottinelli. Tenuto conto della linea ch’egli ha impresso.

Si tenga inoltre presente che l’eventuale vittoria del Sì darà luogo ad una complessa procedura attuativa che non vedrà di sicuro tra le priorità più assillanti i nuovi Enti di Area Vasta.

A fronte di pesanti emergenze in campo trasportistico - come giustamente evidenziate anche da Utenti e Sindacati - sono indispensabili risposte concrete. Assicurando anche una “continuità amministrativa”. Si tratta quindi di capire se, in questa non breve fase di transizione, vi sia o meno un quadro normativo che possa assicurare stabilità di indirizzo e possibilità realizzative.

A mio parere, per quanto riguarda le Agenzie TPL della Lombardia, la risposta può essere affermativa. Infatti la materia del trasporto locale, anche con la modifica del Titolo V, rimane di competenza regionale e locale. Così per la delimitazione territoriale.

Con Brescia che, con il proprio Preavviso di gara (già pubblicato), ha confermato la dimensione provinciale del proprio bacino TPL. Valcamonica inclusa.

Con il subentro dell'Ente di Area Vasta alla Provincia non si dovrebbe registrare alcuna discontinuità amministrativa. Con il nuovo Ente che rappresenta i Comuni all'interno dell'Agenzia, come già la "vecchia" Provincia. E con l'istituzione appena attivata della "Conferenza Locale del TPL", rappresentativa dei vari soggetti interessati.

Quindi, a mio parere, vi sono tutte le condizioni obbiettive per garantire continuità e stabilità amministrativa. Ed al tempo stesso anche la legittimità della richiesta delle risorse necessarie per il TPL. A livello di Governo nazionale. Oltre che in Regione Lombardia, compresa l'applicazione dell'art. 17 della legge regionale del TPL, per la definizione dei costi standard e per un'equa ripartizione delle risorse. A partire dal Metrò di Brescia, asse portante dell'intero TPL provinciale.

Se così non fosse vi sarebbe il rischio d'una paralisi del sistema dei trasporti in Lombardia. Non potendo più reggere un regime di continue proroghe dell'esistente.

AGENZIA E PROGRAMMA DI BACINO

Ora la sfida della Gara unica e provinciale⁵⁴.

Ho espresso, sia in sedi politiche che amministrative, una fiduciosa valutazione sul futuro delle Agenzie del Trasporto Pubblico Locale (TPL) che ha sollevato alcune legittime obiezioni. La questione riguarda, in particolare, la loro operatività per il Programma di Bacino e l'indizione delle Gare europee per il Gestore del TPL. Da parte mia, rimango convinto che i possibili diversi esiti del Referendum del 4 dicembre sono (o potrebbero essere) poco influenti, con riferimento al merito specifico del trasporto pubblico locale.

Senza voler, con questo, neppure sfiorare il nervo scoperto dello scontro elettorale.

⁵⁴ C.Bragaglio, *TPL, Agenzia e Programma*, Bresciaoggi, 19.11.2016

Infatti, se vince il No si sta nel quadro normativo già in essere, sia per le attuali Province che per Agenzie TPL, con relativa legge regionale n. 6/2012. Più problematica la situazione in caso di vittoria del Sì. Ma – stando sempre e solo al TPL - meno di quanto si possa immaginare. A partire dalla stessa natura giuridica dell’Agenzia TPL, costituita da Comune, Provincia e Regione.

L’eventuale “abolizione” della Provincia è, in realtà, una “decostituzionalizzazione”, ma non già la soppressione *tout court* d’un livello intermedio tra Comuni e Regione. La legge Delrio (l. 56/2014) ha già avviato tale percorso (a partire dalle elezioni di secondo grado) senza alcun significativo riflesso su natura ed operatività dell’Agenzia TPL.

Si veda la nostra stessa realtà, dove si registra una positiva sinergia con Provincia e Comune di Brescia. Ma, soprattutto, si tenga presente che una specifica “disposizione finale” della riforma (art. 40) introduce in Costituzione la formazione degli “Enti di Area Vasta”, con competenza legislativa regionale. E la Giunta Maroni per la Lombardia ha presentato, al riguardo, proposte per tali Enti che, al di là della loro denominazione (Cantoni), prevedono tale livello intermedio. Talune positive, altre proposte inaccettabili, come per l’accorpamento della Valcamonica a Sondrio.

Certo, considerata tale fase di passaggio si potrebbe anche temporeggiare. Ma ritengo non sia opportuno affidare scelte ed emergenze per il trasporto pubblico locale alla conclusione d’un futuribile riassetto dei nuovi Enti. Ci ritroveremmo alle calde greche! Sull’UPI nazionale (Unione Province), poi, non farei eccessivo affidamento. Non avendo saputo in passato sbrogliare la matassa delle Province inutili, non la vedo messa meglio di fronte ai nuovi Enti di Area Vasta. Molto più convincente far leva sul livello regionale (UPL), coordinato dal presidente Pierluigi Mottinelli. Tenuto conto della linea ch’egli ha impresso.

Si tenga inoltre presente che l’eventuale vittoria del Sì darà luogo ad una complessa procedura attuativa che non vedrà di sicuro tra le priorità più assillanti i nuovi Enti di Area Vasta.

A fronte di pesanti emergenze in campo trasportistico - come giustamente evidenziate anche da Utenti e Sindacati - sono indispensabili risposte concrete. Assicurando anche una “continuità amministrativa”. Si tratta quindi di ca-

pire se, in questa non breve fase di transizione, vi sia o meno un quadro normativo che possa assicurare stabilità di indirizzo e possibilità realizzative.

A mio parere, per quanto riguarda le Agenzie TPL della Lombardia, la risposta può essere affermativa. Infatti la materia del trasporto locale, anche con la modifica del Titolo V, rimane di competenza regionale e locale. Così per la delimitazione territoriale. Con Brescia che, con il proprio Preavviso di gara (già pubblicato), ha confermato la dimensione provinciale del proprio bacino TPL. Valcamonica inclusa. Con il subentro dell'Ente di Area Vasta alla Provincia non si dovrebbe registrare alcuna discontinuità amministrativa. Con il nuovo Ente che rappresenta i Comuni all'interno dell'Agenzia, come già la "vecchia" Provincia. E con l'istituzione appena attivata della "Conferenza Locale del TPL", rappresentativa dei vari soggetti interessati.

Quindi, a mio parere, vi sono tutte le condizioni obbiettive per garantire continuità e stabilità amministrativa. Ed al tempo stesso anche la legittimità della richiesta delle risorse necessarie per il TPL. A livello di Governo nazionale. Oltre che in Regione Lombardia, compresa l'applicazione dell'art. 17 della legge regionale del TPL, per la definizione dei costi standard e per un'equa ripartizione delle risorse. A partire dal Metrò di Brescia, asse portante dell'intero TPL provinciale.

Se così non fosse vi sarebbe il rischio d'una paralisi del sistema dei trasporti in Lombardia. Non potendo più reggere un regime di continue proroghe dell'esistente.

L'attivazione delle Agenzie TPL è irreversibile, anche se vi potranno essere tempi attuativi diversi per Programmi e Gare. E ciò è possibile, insisto, perché normativamente non vedo ostacoli insuperabili, nell'immediato ed anche in un quadro costituzionale nuovo. In modo da avere a Brescia nel '17 il Programma di Bacino e l'avvio d'una Gara, da completare poi nel 2018.

In Lombardia ritengo vi siano le condizioni per operare al meglio. Pur data una situazione molto difficile. Con Brescia - ai suoi vari livelli istituzionali, aziendali e sociali - all'altezza di raccogliere tale sfida. L'attivazione delle Agenzie TPL è irreversibile, anche se vi potranno essere tempi attuativi diversi per Programmi e Gare.

E ciò è possibile, insisto, perché normativamente non vedo ostacoli insuperabili, nell'immediato ed anche in un quadro costituzionale nuovo. In modo da avere a Brescia nel '17 il Programma di Bacino e l'avvio d'una Gara, da

completare poi nel 2018. In Lombardia ritengo vi siano le condizioni per operare al meglio. Pur data una situazione molto difficile.

Con Brescia - ai suoi vari livelli istituzionali, aziendali e sociali - all'altezza di raccogliere tale sfida.

FONDI AL METRO'

Loggia: passo avanti ma senza "mance"⁵⁵

Del Bono e Manzoni alla Regione: «Per il 2017 ci aspettiamo equità, resta la richiesta dei 17,5 milioni»

È citata solo come «esempio», ma intanto la parola «Brescia» c'è. E c'è anche il principio più importante, quello che ha originato la guerra fredda tra Loggia e Pirellone: la nostra metropolitana ha diritto ad essere finanziata dal Fondo nazionale trasporti.

Dopo essersi trincerati dietro un «*no comment*» a caldo, il giorno dopo il voto del Pirellone sull'emendamento alla Legge di stabilità che inserisce il Metrobus nella geografia degli attesi finanziamenti regionali, il sindaco Emilio Del Bono e l'assessore alla Mobilità Federico Manzoni rompono il silenzio con un «moderato e prudentiale entusiasmo». Nessuna bottiglia stappata e nessuna grande festa insomma, ma un mezzo sorriso sì: quello ce lo si può concedere.

Ieri mattina, in Loggia, si è parlato di «passi avanti», riconoscendo l'impegno dei consiglieri bresciani al lavoro in Regione: «Per ora sospendiamo il giudizio e stiamo a vedere come questa notizia, comunque positiva, andrà poi a declinarsi nella pratica, parlando di cifre» spiega il sindaco.

Quello di cui però non si è di certo parlato è di passi indietro: «Sui 17,5 milioni di euro che ci spettano per il 2016 andremo avanti con il ricorso, non accettiamo però mance, perchè non vogliamo nulla di più e nulla di meno rispetto ciò che ci spetta» chiariscono sindaco e assessore.

Ricorso: niente stop. «Per anni abbiamo negoziato, sollecitato e spiegato sui tavoli politici le nostre ragioni.

Di fronte alla totale indisponibilità mostrata abbiamo scelto di procedere davanti al Tar, che ha chiarito alla Lombardia come non possa mantenere at-

⁵⁵ N. Fatolahzadeh, *Fondi al Metrò, Loggia: passo avanti ma non accettiamo mance*, Giornale di Brescia, 23.12.2016

teggiamenti discriminatori nei confronti della nostra città, nè tantomeno effettuare una ripartizione arbitraria dei fondi.

Se non ci fosse stata l'ordinanza del Tribunale non avremmo ottenuto neppure questo emendamento» rivendica Del Bono.

Che, pure, ricostruisce la cifra dei 17,5 milioni di euro come frutto di un calcolo ben preciso, sulla scia dei criteri declinati proprio dal Pirellone per stabilire quanto corrispondere alle infrastrutture.

Tradotto in cifre si tratta di 10 euro al chilometro. «Siamo pronti a impugnare anche il provvedimento 2017 laddove non sia contemplata Brescia».

La «moderata soddisfazione» espressa dalla Loggia si regge su due motivazioni: in primis, dopo mesi di botta e risposta, la fiducia di un possibile «patto politico» concreto è venuta meno.

In seconda battuta, l'emendamento non chiarisce, ad esempio, i criteri secondo i quali verrà ripartito quel 15% di fondi da distribuire, un tesoretto che ammonta in tutto a 91 milioni di euro.

«Ora non tocca affatto a me trattare - puntualizza Del Bono - ma tocca piuttosto alla Regione corrispondere a Brescia quanto le deve: facciamo affidamento sul fatto che distribuisca questi soldi in modo imparziale.

Tra l'altro si apre anche la possibilità di un conguaglio: staremo a vedere». A ricordare poi come proprio la Lombardia sia tenuta «a convocare entro il 4 gennaio la conferenza dei servizi» proprio sulla scorta dell'ordinanza cautelare del Tar è l'assessore Manzoni.

«Finalmente si sancisce e si riconosce che le risorse a disposizione si debbano distribuire sulla base di criteri innovativi e non sulla scia dell'andamento storico» aggiunge il titolare della Mobilità.

Che conclude: «L'approvazione dei programmi di bacino è un'altra scadenza determinante».

FONDI PER IL METRÒ

Con i 17,5 milioni conti ok e teniamo le quote A2A⁵⁶

I contributi chilometrici che d'ora in avanti la metropolitana riceverà annualmente dalla Regione sono il miglior regalo di Natale che la Loggia potesse ricevere. È una delle due variabili fondamentali — insieme ai 6,8 milioni di fondo Imu-Tasi atteso dal governo — che può sistemare definitivamente i

⁵⁶ P. Gorlani, *Fondi per il metrò: "Con i 17,5 milioni conti ok e teniamo tutte le quote A2A"*, Corriere della Sera, 23.12.2016

conti del Comune, coprendo in futuro i 18 milioni di disavanzo. «Non sarebbe più necessario vendere altre azioni A2A» aggiunge il sindaco Del Bono.

Ma il «regalo» va prima scartato. Fuor di metafora: sindaco e assessore alla Mobilità (Federico Manzoni), vogliono prima capire «i nuovi criteri di redistribuzione dei fondi» per valutare se Brescia verrà trattata in modo imparziale rispetto alle altre province lombarde (che a rigor di logica dovrebbero ricevere qualcosina in meno, trovando in quei tagli le risorse per Brescia).

«Dichiarare oggi la nostra felicità in maniera enfatica sarebbe ingenuo, anche se apprezziamo il passo avanti fatto dalla Regione» dicono sindaco e assessore. Un supplemento di cautela, dopo 4 anni di braccio di ferro con il Pirellone per vedersi riconosciuto il «diritto» a ricevere quei contributi che tutte le altre infrastrutture prendono (a Brescia sono arrivati solo 3 milioni nel 2013, 2 nel 2014, 1 nel 2015, zero nel 2016).

Una battaglia sfociata con il ricorso al Tar della Loggia e la decisione dei giudici di «sospendere» la ripartizione dei fondi regionali, obbligando il Pirellone a ridisegnare l'assegnazione, includendo Brescia.

Questa la miccia che l'altro ieri ha portato l'assessore regionale al Bilancio Massimo Garavaglia ad inserire un emendamento nella nuova legge di Stabilità (sintesi dei due emendamenti presentati dai consiglieri Fabio Rolfi e Gianantonio Girelli) per riconoscere a Brescia il diritto ad accedere al fondo regionale. Bene, ma quanto arriverà a Brescia? Del Bono è categorico: «in relazione al costo di gestione e basandoci sui criteri indicati dall'ordinanza del Tar, ci spettano 17,5 milioni di euro l'anno. Corrispondono ai 10 euro a chilometro (moltiplicati per 1,75 milioni di km percorsi in 365 giorni). E il parametro più basso, calcolato per la metropolitana di Milano». Questo dal 2018 però.

Per il 2017 l'emendamento prevede di assegnare l'85% dei circa 600 milioni a disposizione con i criteri già adottati.

È nel 15% residuo (ovvero 90 milioni) che si devono trovare i fondi per Brescia (secondo fonti regionali lo stanziamento si aggirerebbe sui 10 milioni).

Aperta anche la trattativa sul 2016. Si attende la conferenza dei servizi dopo le feste. Del Bono si augura anche la Regione rinunci al ricorso al Consiglio di Stato (non ancora depositato) contro la sospensiva del Tar. E non rinuncia alla replica al consigliere Rolfi, che lo ha invitato ad effettuare una valida contrattazione per portare a casa una cifra congrua: «Ci attendiamo criteri oggettivi di ripartizione, io non devo mercanteggiare nulla».

CONFRONTO SUI FONDI PER IL METRÒ.

È solo un primo passo avanti⁵⁷

Due questioni restano aperte: la quantificazione dei corrispettivi 2016 da parte della Regione Lombardia e il criterio di ripartizione del Fondo.

Con un emendamento alla Legge di stabilità, la Regione Lombardia dopo quattro anni ha riconosciuto il diritto della Loggia e di Brescia Mobilità ad accedere al Fondo nazionale trasporti integrato dalla Regione stessa.

In particolare, ha destinato il 15 per cento del Fondo 2017 alle nuove infrastrutture come la metropolitana bresciana. Per il sindaco Emilio Del Bono è un «passo avanti».

Ma altre due questioni restano indefinite. Si chiamano corrispettivi 2016 e criterio di ripartizione del Fondo.

«E prima di esprimere una valutazione compiuta aspettiamo che vengano chiarite», dice il sindaco, che interviene sull'argomento insieme all'assessore alla Mobilità Federico Manzoni.

Decisivo è che l'emendamento riconosce alle nuove infrastrutture, escluse dalla spesa storica, il diritto a entrare nel Fondo, come del resto è precisato con chiarezza nell'articolo 17 della Legge regionale.

Ora per i corrispettivi chilometrici 2017 sono a disposizione 1,2 miliardi in totale: la metà va a Trenord. Tutti gli altri dovrebbero dividersi 600 milioni. Di questi, l'85 per cento è destinato alla spesa storica, il resto alle nuove infrastrutture in considerazione dell'ordinanza del Tar che impone di riservare alla metro bresciana uguale trattamento di quelle milanesi senza discriminazioni, pena il blocco di quei fondi.

Nel caso, la riserva del 15 per cento, pari a 91 milioni, non sarebbe bloccata, e mette al sicuro i corrispettivi per Brescia.

Ma «è nostro diritto accedere all'intero Fondo - dice Del Bono - e ciò non è chiaro». In più l'emendamento riguarda solo il 2017- Come si sa, la metropolitana nostrana a parte i 6 milioni di «start up» non ha ricevuto altro.

E se il pregresso è inesigibile, per il 2016 c'è l'ordinanza del Tar, «cui siamo stati costretti a rivolgerci dopo 4 anni di negoziazione politica infruttuosa», precisa il sindaco. Tuttavia, non esclude che l'emendamento permetta di «conguagliare» anche quest'anno evitando di andare in fondo alla via giudiziaria.

Nel caso non si trovasse la quadra, Del Bono ricorda che il Tar non solo riconosce a Brescia il diritto di accedere al Fondo, ma indica il criterio di ripartizione in base al costo di esercizio al netto dei ricavi, pari a 17,5 milioni

⁵⁷ M. Varone «Fondi Metrò: è solo un primo passo avanti», Bresciaoggi, 23.12.2016,

all'anno, e non ammette atteggiamenti discriminatori. Impone di convocare entro il 4 gennaio la Conferenza dei servizi e di chiudere la partita entro marzo, pena la sospensione di tutte le altre risorse. Un'ordinanza «risolutiva» per portare la Regione a più miti consigli. D'altronde «lo stesso emendamento - osserva Del Bono - è stato formulato per rispondere al Tar». L'altra questione aperta attiene al criterio di ripartizione del Fondo. E su questo punto la Loggia non pare disposta a trattare. «Il consigliere regionale Fabio Rolli sbaglia ancora una volta quando afferma che ora tocca al sindaco negoziare - scandisce il sindaco Del Bono -. L'emendamento dice che tutti hanno diritto di accedere al riparto dei Fondi secondo i criteri della Legge regionale.

Dunque, c'è poco da trattare, non chiediamo né elemosine né trattamenti di favore, solo quello che ci spetta». In ogni caso, «confidiamo che la Giunta, il presidente Maroni e i dirigenti applichino le norme con imparzialità per riportare a giustizia una situazione squilibrata», aggiunge il sindaco, prima di precisare che «abbiamo sempre lavorato per un clima di collaborazione istituzionale». Manzoni sottolinea che a spingere il Consiglio regionale verso l'emendamento è stata pure l'approvazione dei piani di bacino della Agenzie.

Queste, nel programma di servizio «devono tener conto del monte risorse disponibile». Né regge, per l'assessore, l'impossibilità di mettere risorse aggiuntive. «Quest'anno ha aggiunto 28 milioni di euro - dice -, e altri 13 sono arrivati dalla ripartizione in base ai costi standard».

TERZO CAPITOLO: 2017

Studi per il Programma di Bacino. Il rinnovo del CdA dell'Agenzia

<i>STEP by STEP</i>
La redazione del Programma del TPL di bacino entra nella sua fase di elaborazione principale attraverso l'analisi di dettaglio del servizio offerto e il suo completo ridisegno, sulla base dei principi e dei criteri di strutturazione gerarchica (per direttrici geografiche, combinando linee di forza e linee minori), di semplificazione, integrazione e razionalizzazione, delineando il nuovo quadro di offerta proiettato a medio termine.
Conferenza Locale del Trasporto Pubblico (CLTP): conduzione delle sedute preliminari con la trattazione dei temi relativi al Programma di bacino e al riordino della materia tariffaria (articolata in una pluralità di sistemi tra loro non coerenti) al fine di definire un assetto unitario per un nuovo sistema tariffario integrato valido per l'intero bacino.
Il mandato triennale del primo Consiglio di Amministrazione della Agenzia si conclude. Ad agosto viene rinnovato il Consiglio, con il mantenimento dei componenti del precedente e l'avvicendamento nella carica di Presidente, assegnata a Bragaglio, con Vice-presidente, Ghirardelli.
Analisi comparative tra diversi assetti di articolazione e ampiezza delle zone tariffarie per la definizione del nuovo sistema tariffario "a zone" basato sui criteri del Regolamento regionale n.4/2014 e del loro impatto economico sull'equilibrio del sistema.
Riorganizzazione dei servizi bus nella media Valle Canonica e potenziamento dell'offerta per l'Ospedale di Esine con armonizzazione corse/orari tra i diversi vettori presenti nella tratta Darfo-Breno, coordinamento orari servizio ferroviario e relativa implementazione. Attivazione iniziative promozionali e di <i>Mobility Management</i> con le strutture Ospedaliere e degli enti locali coinvolti.
Progetto di riassetto del nodo di interscambio di Rovato finalizzato a migliorare l'interscambio tra servizi bus e ferroviari e la circolazione veicolare e pedonale nell'area interposta tra le stazioni RFI e FN. Il progetto è stato com-

pletato con documentazione a livello esecutivo a inizio 2018 per essere realizzato nell'ambito delle intese tra Regione Lombardia, RFI ("programma stazioni") e Agenzia del TPL di Brescia.

Definiti i criteri e modalità con i quali si stabilisce la ripartizione delle risorse finanziarie di origine statale e regionale per sostenere l'esercizio del TPL. In collaborazione con gli Uffici regionali della DG Infrastrutture e Mobilità vengono condotte le ricognizioni degli aspetti economici relativi alla produzione dei servizi di TPL nel bacino e, conseguentemente, definiti attraverso un lungo lavoro di interlocuzione tecnica e di concertazione in ciascun bacino di mobilità, basati sulla identificazione dei *fabbisogni e dei costi standard*.

METRO': RICORSO CONTRO LA REGIONE.

Il Pirellone ignora ancora Brescia ⁵⁸

L'ordinanza pronunciata dal Tar Brescia il 5 dicembre scorso per ora non sortisce alcun effetto. Regione Lombardia ha deciso di non ottemperare alle disposizioni dei giudici amministrativi. I corrispettivi chilometrici regionali per la metropolitana bresciana tornano nel limbo in cui fluttuano da tre anni, e in ballo ci sono 17,5 milioni che allo stato delle cose non arriveranno nemmeno per il 2017- Il 4 gennaio scorso, ultimo giorno utile per imposizione dei giudici, il dirigente regionale della Struttura economico finanziaria per il Trasporto pubblico non ha fatto recapitare in Loggia la convocazione della prima riunione della Conferenza dei servizi per arrivare a un accordo entro il 31 marzo prossimo.

Al contrario, il giorno dopo ha notificato al Comune di Brescia l'appello al Consiglio di Stato contro quell'ordinanza.

Un atto dovuto, si dirà. Ma la mossa complica non poco la situazione e lascia intravedere una strategia complessa da parte della dirigenza regionale, con ogni probabilità per aggirare l'ingiunzione del Tar ad «applicare criteri omogenei a quelli utilizzati per gli altri enti locali e per le altre aziende di trasporto pubblico locale, non essendo ammissibili sperequazioni o difformità di trattamento ingiustificate», come si legge nell'ordinanza dei 5 dicembre.

L'Assessore alla Mobilità Federico Manzoni annuncia che «la Loggia resisterà in Consiglio di Stato». E fa sapere che la Giunta Del Bono, nella riunione di fine anno «ha impugnato gli atti regionali che continuano a ignorare la

⁵⁸ M. Varone, *Metrò, Nuovo ricorso contro la Regione*, Bresciaoggi, 16.01.2017.

metro bresciana anche per il 2017 o a prevederla scientemente l'esclusione». Non previsti, invece, erano gli scenari che si aprono adesso. Da un punto di vista tecnico la Loggia potrebbe chiedere l'ottemperanza dell'ordinanza Tar, che mantiene tutta la sua efficacia nonostante l'appello al Consiglio di Stato. In caso di persistenza dell'inottemperanza si arriverebbe per forza di cose alla nomina di un commissario ad acta. Giocare questa carta, tuttavia, potrebbe non essere conveniente, poiché non è da escludere che il massimo organo della Giustizia amministrativa fra un paio di mesi confermi quanto ha ordinato il Tar, e la Regione a quel punto dovrebbe piegarsi. Almeno per quest'anno, però, farà storia l'emendamento alla Legge di stabilità regionale approvato prima di Natale, con il quale si scorpora il 15 per cento del Fondo trasporti dalla spesa storica per destinarlo alle nuove esigenze che emergeranno da programmi di bacino a cui stanno lavorando le sei Agenzie del Tpl lombarde.

Finora la Regione ha mantenuto gli equilibri cristallizzati nel 2000 sulla base della spesa 1998. Ora, però, i bacini unici cambieranno molte cose e quel criterio diventa inapplicabile.

Le Agenzie devono programmare i servizi sulla base delle risorse rese disponibili ai sensi dell'articolo 17 della Legge regionale 6/2012, ed era necessario che nel 2017 di transizione almeno una quota del Fondo fosse scorporata dallo «storico». In caso contrario si sarebbe bloccato tutto. Posto che degli 1,2 miliardi del Fondo la metà va a Trenord, il 15 per cento vale 91 milioni, che sono a disposizione delle nuove infrastrutture come la metro bresciana. Poi, a partire dal 2018, la «spesa storica» dovrebbe andare in pensione, sostituita dai costi standard. Almeno a rigor di logica. In un quadro del genere, capire quanto spetterà alla metro bresciana per il 2017, al momento è impossibile.

Dovrebbe escludersi che la transitorietà della situazione possa indurre il Consiglio di Stato a non confermare in toto l'ordinanza del Tar, poiché si riferisce al 2016 e non rientra nel 15 per cento. La questione è tutt'altro che semplice.

Non a caso la Loggia aveva accolto l'emendamento come un «passo avanti», in attesa che si chiarissero i criteri di ripartizione e il destino dei corrispettivi 2016. Ora, il rifiuto di convocare la Conferenza dei servizi e l'appello al Consiglio di Stato lasciano immaginare che la questione metro possa diluirsi nel garbuglio della riorganizzazione dei servizi.

IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Alla ricerca della “quadra”.⁵⁹

Poche le risorse a disposizione per soddisfare tutte le richieste: bisognerà decidere in base alle priorità. L'attivazione del nuovo servizio è attesa per il 2018.

I sindacati sono preoccupati per l'abbattimento del costo del lavoro, le associazioni dei consumatori vorrebbero tariffe più basse e servizio di qualità, i pendolari aggiungono tempi di percorrenza compatibili, i Comuni sperano in una rete capillare, Aib teme per i collegamenti con l'aeroporto... Ognuno dei portatori d'interessi del Tpl ha le sue esigenze. Solo le aziende di trasporto per ora tacciono, in attesa di capire quel che davvero andrà a gara.

Le risorse a disposizione, però, sono riscaldate, e dicono che non si potrà avere tutto. Il problema vero sarà stabilire le priorità.

È questo il nocciolo di quanto emerso ieri mattina durante la prima riunione ufficiale della Conferenza locale del trasporto pubblico, costituita e convocata dall'Agenzia del Tpl in vista della redazione del Programma di bacino. È stata la prima riunione, e un'altra ci sarà a fine febbraio. Forse per questo molti si sono limitati a esprimere generiche condivisioni e perplessità, ma presto si arriverà al dunque.

Il presidente dell'Agenzia Corrado Ghirardelli detta i tempi, e annuncia per marzo/aprile il Programma di bacino, documento decisivo che definirà le esigenze di mobilità da soddisfare, la rete delle linee, l'articolazione dei servizi, il sistema di tariffazione e tutto quanto verrà posto nel disciplinare tecnico economico della gara europea. Entro giugno la Regione ne verificherà la coerenza con le sue linee guida, a fine estate verrà approvato, in dicembre/gennaio ci sarà la gara a lotto unico.

L'aggiudicazione è attesa per il primo semestre 2018 e l'attivazione del nuovo servizio in settembre. Questo sulla carta, ma non è escluso che i tempi del programma di bacino slittino ancora, e che la gara non riserva sorprese.

Intanto bisogna metter d'accordo esigenze e risorse. Il vicepresidente dell'Agenzia Claudio Bragaglio ieri ha mandato un messaggio chiaro ai rappresentanti di Comuni, viaggiatori, consumatori, sindacati, imprese di trasporto, associazioni di imprese del Tpl e ai *Mobility Manager* presenti. La strada più facile è che l'Agenzia verifichi la compatibilità degli interessi con le risorse di-

⁵⁹ M.Varone, *Il Trasporto pubblico locale cerca la quadra*, Bresciaoggi, 28.01.2017

sponibili e costringa tutti a constatare che poche sollecitazioni troveranno risposte adeguate - ha detto -. L'alternativa è interloquire con i decisori di ripartizione delle risorse sulle necessità presenti sul territorio.

Per il resto i nodi sono chiari, e li ha elencati il direttore dell'Agenzia Alberto Croce. Tra i tanti emergono il problema dell'integrazione tariffaria obbligata tra urbano ed extraurbano invasa a pendolari e consumatori e difesa dall'assessore in Loggia Federico Manzoni, il divario fra tariffe extraurbane più care delle urbane tanto da costituire due terzi dei ricavi, la disparità enorme delle corse disponibili sui 3.500 chilometri di rete extraurbana e i 674 di rete urbana, la rete della Bassa ramificata e quella di Vallecamonica e Lotto nord concentrate su tre linee principali, doppianti ferro/gomma...il tutto a fronte di una sempre maggiore diffusione della mobilità asistemica.

C'è pure qualche punto di forza dato dall'alto livello tecnologico di governo della mobilità, dalla metro, dalla rete ferroviaria radiale, ma in provincia va rilevato anche che non ce una palina intelligente alle fermate.

Obiettivo del Programma di bacino, quindi, sarà ricomporre la situazione per dare un servizio migliore alla giusta tariffa e investire i risparmi dove più serve. Non sarà facile e, c'è da immaginare, non lascerà tutti contenti.

METRO E MUTUI, COMUNE ALL'ATTACCO **Cancellare la penale da 81 milioni.⁶⁰**

Sul tavolo c'è una penale bollata come «fuori legge». E la Loggia non transige: via alla mediazione (iter decretato il 2 febbraio), come la legge impone, ma se ad un accordo non si arriverà la strada che verrà imboccata sarà quella della causa civile.

L'oggetto del contendere è un assegno di ben 81 milioni di euro: questa, infatti - stando all'accordo sottoscritto dal Comune a guida Paroli - la cifra che la Loggia dovrebbe sborsare a Cassa Depositi e Prestiti qualora scegliesse di estinguere anzitempo il mutuo legato al Metrobus. In sostanza, se si paga prima si «paga pegno», ma non è un segreto che la linea della Giunta Del Bono sia estinguere il prima possibile i mutui, così da «liberare» le casse pubbliche dal peso degli interessi, destinando quelle cifre a servizi e investimenti.

⁶⁰ *Metro e mutui, Comune all'attacco per cancellare la penale da 81 mln.*, Giornale di Brescia, 7.02.2017

Il mutuo sotto i riflettori è quello che Bs Infrastrutture paga a Cdp (scadenza 2045), con un tasso del 5,27%. Tradotto: una rata annua di 7,7 milioni. Cifra che si aggiunge alla rata da 6,9 milioni per Banca Intesa.

FONDI PER LA METROPOLITANA

Prove d'intesa sui corrispettivi.⁶¹

La Regione è pronta a riconoscere i contributi per il 2017. A breve una riunione per definire le modalità. La mediazione della Provincia forse farà cadere il contenzioso legale tra Regione e Loggia sui corrispettivi chilometrici alla metropolitana di Brescia. E ancora presto per dirlo, ma una premessa incoraggiante c'è. Ieri pomeriggio il presidente del Broletto Pier Luigi Mottinelli ha incontrato l'assessore regionale all'Economia Massimo Garavaglia, e si è aperto uno spiraglio.

«Garavaglia ha dichiarato di voler riconoscere i corrispettivi per il 2017 - dice Mottinelli - e si è reso disponibile a un incontro a breve con Comune e Provincia per definirne le modalità». Per ora non ce di più, ma Mottinelli promette che oggi ripeterà la richiesta al governatore Roberto Maroni. Mottinelli ha incontrato Garavaglia soprattutto per definire le questioni relative alle quote bresciane dei fondi arrivati con il Patto per la Lombardia, ma aveva anticipato in via formale pure la richiesta di definizione dei corrispettivi alla metro per l'anno corrente.

Va detto che la Loggia ha già impugnato i primi atti regionali, relativi ai mesi di gennaio e febbraio, che continuavano a ignorare resistenza della Metro bresciana. Ma il presidente ieri è uscito dal colloquio con la speranza che si possa arrivare a un accordo in grado di chiudere il contenzioso legale.

I punti di vista di Comune e Regione, però, sono distanti. Certo, la Loggia ha fatto capire più volte la disponibilità a trattare, e di non pretendere in un colpo solo i 17,5 milioni di euro all'anno che le spetterebbero se alla Metro bresciana fosse riservato lo stesso trattamento delle metropolitane milanesi, come peraltro è stato imposto dall'ordinanza del Tar del 5 dicembre scorso. Tuttavia, non è disposta neanche ad accontentarsi di briciole.

Per il Fondo del Tpl da Roma arrivano in Regione 1,2 miliardi. Posto che la metà se ne va per Trenord, l'emendamento alla Legge di stabilità approvato

⁶¹ M.Varone *Fondi per la metropolitana. Prove d'intesa sui corrispettivi*, Bresciaoggi, 8.02.2017

in dicembre dal Consiglio regionale mette il 15 per cento dell'altra metà a disposizione delle innovazioni contenute nei Programmi di bacino. Si tratta di 91 milioni, e dentro ci sarà pure il ruolo centrale della Metro.

Con ogni probabilità sarà quello il terreno della trattativa. Ma 91 milioni, per tutte le novità attese nel trasporto pubblico regionale, potrebbero non essere molti. Il sindaco Emilio Del Bono, a suo tempo, aveva accolto l'emendamento come un «passo avanti», in attesa che si chiarissero i criteri di ripartizione. Ma in mezzo c'è il contenzioso per i corrispettivi 2016, tutt'altro che risolto.

Il Tar ha dato piena ragione alla Loggia e ordinato al Pincione di eliminare disparità di trattamento, con l'ingiunzione a convocare entro i primi di gennaio una Conferenza dei servizi per risolvere la questione corrispettivi entro marzo. Per tutta risposta la Regione ha fatto ricorso al Consiglio di Stato.

Ora qualcosa sembra muoversi. Della metro e dei contributi chilometrici si è parlato anche durante l'incontro milanese di lunedì sul Patto, anche se «allora all'ordine del giorno c'era altro - dice Mottinelli - e ci si è limitati a un accenno». Perciò ha voluto discuterne ieri in una sede più propria. E, se ha visto giusto, un tavolo di trattativa tra Loggia e Pirellone potrebbe finalmente aprirsi. Anzi, con il Programma di bacino unico in gestazione nell'Agencia del Tpl in vista della gara di affidamento del servizio, anche il presidente del Broletto si dice interessato a partecipare. Il Programma ridisegna il trasporto pubblico sull'intera provincia.

Le novità attese in termini di linee e frequenze non sono poche. E Mottinelli si dice «convinto che un programma che abbia l'obiettivo di migliorare la situazione tenendo conto dei nuovi flussi e delle mete turistiche, possa permettere sinergie anche per servire la montagna e le periferie».

IL FUTURO DI “BRESCIA TRASPORTI” Si giocherà in Ferrovie dello Stato?⁶²

Non è da escludere che l'AD bresciano decida di “giocare in casa” puntando a prendere il posto che adesso è dei tedeschi di “Arriva”.

⁶² M.Varone, *Brescia Trasporti, il futuro si giocherà in FS?*, Bresciaoggi, 31.03.2017

Nel Trasporto pubblico locale, ad iniziare da Milano, è entrato con entrambi i piedi il Gruppo delle Ferrovie dello Stato di Renato Mazzoncini.

Il gioco comincia a farsi duro. Gli ultimi fatti milanesi confermano che nello scenario del Trasporto pubblico locale del Belpaese è entrato con entrambi i piedi anche il Gruppo Ferrovie dello Stato di Renato Mazzoncini, e non è escluso che l'ad bresciano decida di giocare in casa, oltre che nella metropoli lombarda.

Nel caso, Brescia Trasporti resterà a fianco dei tedeschi di Arriva o sceglierà il partner tricolore? E poiché sul mercato italiano dominano pure i francesi di Ratp, all'ombra del Cidneo potrebbe prospettarsi una partita a tre, fra colossi, con il jolly dell'azienda casalinga.

Qualche voce non lo esclude, ma la partita è solo alle prime mosse. «Siamo i più grandi e pronti ad affrontare i concorrenti», taglia corto Fabio Cristiano, responsabile Gestione e sviluppo nuovi mercati di Arriva Italia.

«Il nostro asso nella manica è l'ottima conoscenza del territorio, con gli altri due concorrenti (Arriva e Fs? ndr) abbiamo un buon rapporto, e abbiamo la coscienza tranquilla per ottenere il miglior risultato possibile», dice il presidente di Brescia Mobilità Carlo Scarpa. Intanto resta da capire se la gara si farà a lotto unico o su due lotti separati per città e provincia.

Il presidente dell'Agenzia Corrado Ghirardelli ricorda che l'avviso di preinformazione (in scadenza a fine aprile) è stato fatto su lotto unico per 7 anni, e «fattori nuovi per introdurre modifiche dovranno essere molto motivati».

Al momento, tuttavia, niente è da escludere. Scarpa non fa mistero che il doppio lotto sarebbe «nell'interesse di Brescia Trasporti che ha sempre operato in ambito urbano». Tuttavia, «non sarebbe la soluzione più razionale - ammette -, poiché una buona pianificazione e gestione del servizio si fa sul lotto completo». Con il Pirellone che ancora deve definire i costi standard per la quota del 15 per cento (91 milioni di euro) del Fondo regionale Tpl, i tempi della gara non sono ancora chiari.

In ogni caso, «se sarà boxe con pesi massimi andremo anche noi in palestra», metaforizza Scarpa. E «se non fosse Brescia Trasporti a gestire i bus urbani non sarebbe la fine del mondo - precisa -, ma certo è che puntiamo a vincere». E a vincere punta pure Arriva.

«La fusione per incorporazione di Saia in Sia è funzionale alla gara - ammette Cristiano -, porterà a un rafforzamento che ci consentirà di investire meglio sul territorio e di razionalizzare i processi interni».

Arriva è un Gruppo da 60 mila addetti totali, che trasporta ogni anno 2,2 miliardi di passeggeri in 14 paesi. Genera ricavi per oltre 4 miliardi e offre soluzioni di Tpl su gomma e ferro. In Italia è tra i primi operatori su gomma con circa 100 milioni di chilometri annui, 340 milioni di ricavi gestiti, 3.400 dipendenti e una flotta di oltre 2.300 autobus.

Non ha nessuna soggezione, e «siamo pronti a partecipare per vincere», assicura Cristiano. Resta da capire se Mazzoncini deciderà di giocare la partita bresciana. La manovra dell'Ad di Fs parte da lontano, da almeno 4 anni fa quando a capo di Busitalia acquisisce la fiorentina Ataf privatizzata dall'allora sindaco Matteo Renzi.

In pochi anni i bus targati Ferrovie hanno aumentato i ricavi del 450 per cento e ora sono pronti a conquistare altri mercati. Certo, gli obiettivi di prima fila sono Milano e Roma. Il sindaco Sala ha deciso di non procedere alla preliezione da parte di Atm delle quote Astaldi in M5, e le ha comprate Fs.

Da capire ancora è se il bresciano Mazzoncini sarà tentato dalla partita casalinga. Magari con Brescia Trasporti.

SCENARI DELLA REGIONE PER IL TPL **«Nessuna apertura sui corrispettivi Metrò»⁶³**

L'assessore regionale a Infrastrutture e mobilità ieri è stato a Brescia per un incontro in cui ha fatto il punto sul Tpl. Con lui i vertici di Forza Italia.

Alessandro Sorte in compenso ha annunciato per la rete ferroviaria lombarda importanti investimenti: 160 treni nuovi e 1,5 miliardi entro il 2020

Grandi investimenti sui treni ma nessuna apertura sui corrispettivi della metropolitana.

Insieme a lui, quasi per dare il crisma dell'ufficialità, tutto il gotha bresciano di Forza Italia, dall'onorevole Mariastella Gelmini al coordinatore provinciale Alessandro Mattinzoli, dal capogruppo in Comune Mattia Margaroli ai consiglieri Adriano Paroli, Paola Vilardi e Giorgio Maione.

Sorte prospetta uno scenario rivoluzionario per il trasporto lombardo su ferro. Per dimensioni sembra quasi una risposta per le rime a Ferrovie dello Stato e alla proposta dall'ad (bresciano) Renato Mazzoncini di avere la governance di Trenord in cambio di investimenti.

«Entro il 2020/21 - è il carico messo sul tavolo ieri - sulla rete regionale lombarda arriveranno 160 treni nuovi con un investimento di 1,5 miliardi. I

⁶³ M.Varone, «Nessuna apertura sui corrispettivi metrò», Bresciaoggi, 08.04.2017

treni li compriamo noi e la *governance* di Trenord resta com'è, se Mazzoncini investirà i tre miliardi promessi andremo a vedere, ma soprattutto dopo la controversa operazione del sindaco Sala con Atm non accetteremo niente a scatola chiusa».

Nel frattempo, entro il 30 maggio sulla linea Milano-Verona entreranno in esercizio due nuovi Vivalto - aggiunge l'assessore -, che «contribuiranno a rinnovare il 50 per cento della linea a vantaggio dei 34 mila pendolari per due terzi bresciani che la utilizzano ogni giorno».

I due nuovi convogli si aggiungono ai due Coradia (uno è il Frecciaverde) già in funzione e fanno un investimento di 40 milioni. Tutto bene, insomma. «Nel 2016/17 in tutte le regioni italiane i biglietti dei regionali sono aumentati - aggiunge -, la Lombardia è l'unica che non ha messo le mani nelle tasche dei cittadini, e non lo farà nemmeno l'anno prossimo».

E poi la Dote trasporti, che sarà erogata ogni sei mesi con contributi da 10 a 90 euro mensili. Da luglio, ad esempio, gli abbonamenti "Integrato full" sulla Brescia-Milano (costo 205 euro mensili) riceveranno un bonus di 240 euro per il primo semestre. La Regione ci spende un milione di euro all'anno, tolto alla Carta Plus. E altri 9 milioni li destina alla sicurezza. «Grazie a un accordo con il Prefetto di Milano da lunedì sulla linea Brescia-Bergamo ci saranno le prime guardie armate sui treni - annuncia Sorte - e dalla settimana prossima anche sulla Milano-Verona».

Saranno 10 in tutto per un costo di 3 milioni annui. Altri 6 milioni vanno per il rinnovo della convenzione con le Forze armate, che permette a tutti i militari di viaggiare gratis sui treni segnalando al capotreno la loro presenza.

Con un occhio agli utenti deboli (anziani, donne, minorenni), infine, i nuovi treni avranno la «carrozza rosa» dotata di videocamere e dispositivi di allarme per assicurare il pronto intervento.

Sul fronte caldo della metro, invece, niente di nuovo. Il 20 aprile scadranno i tre mesi concessi dal Tar Brescia alla conferenza dei servizi per addivenire a un accordo sui corrispettivi chilometrici sempre negati da Regione.

La conferenza è stata convocata una sola volta (in ritardo) a fine gennaio, poi sospesa. Se la Loggia ha ottenuto dal Tar che il Pirellone usi parità di trattamento e conceda i 17,5 milioni per il 2016, il Pirellone continua a dire che i bresciani hanno sbagliato indirizzo.

I soldi devono chiederli non a Milano, bensì a Roma. Con queste posizioni trovare un accordo non sarà facile. E si rischia che la questione finisca nelle mani di un commissario *ad acta*, come da preavviso Tar, a meno che il Consiglio di Stato (a cui la Regione si è appellata) non ribalti tutto nella camera di consiglio spostata al 25 maggio per salvare la possibilità di accordo.

Ma è un'eventualità piuttosto improbabile. Sorte non cambia posizione. «Un accordo si può trovare se si approccia il problema con onestà intellettuale», dice. Ricorda che oltre un anno fa ha convocato i parlamentari bresciani e sottoscritto un impegno per il quale «tutti i soldi in più che saremmo riusciti a strappare al Governo per il Tpl sarebbero andati a Brescia».

Ma «non è arrivata nemmeno un centesimo sebbene alla Lombardia spettino 100 milioni in più (su 1,6 miliardi di fondo Tpl) in base alla popolazione e 200 milioni in base al Pil, anzi ci hanno tagliato altri 12 milioni».

Per l'assessore parlare di costi standard o di spesa storica è inutile. Se propino si vuole distribuire in modo diverso, magari più equo come chiede Brescia, il Fondo Tpl, «si incontrino i sindaci Del Bono, Sala e Gori, che sono tutti di centrosinistra, e decidano come redistribuirseli - propone -, a noi andrà bene tutto». Come dire, ci pensi Del Bono a strappare soldi alle metropolitane di Milano e alla tranvia di Bergamo. Che “è vero riceve 2,5 milioni di corrispettivi pur sfuggendo alla spesa storica, ma 2,5 non sono 17 e mezzo”.

FONDI PER IL METRÒ

La Regione non crede a Brescia⁶⁴

Nella Conferenza dei servizi che si è svolta a Milano la vicenda dei corrispettivi chilometrici che divide Loggia e Pirellone si è ulteriormente ingarbugliata.

Sollevata una serie di cavilli sulla proposta formulata dal Comune che avrà sette giorni per riformularla. Manzoni “Finalità dilatorie”.

Entra in una logica non facile da afferrare, la fase finale - tale almeno dovrebbe essere - della vicenda corrispettivi regionali alla metropolitana di Brescia. Mercoledì si è finalmente tenuta in Regione Lombardia la seconda seduta della Conferenza dei servizi indetta sulla base dell'ordinanza Tar del dicembre

⁶⁴ M. Varone, *Metrò, la Regione non crede a Brescia*, Bresciaoggi, 19.05.2017

scorso, per la determinazione di quanto spetti a Brescia Mobilità e alla Loggia per la gestione della metro.

E' finita che i tecnici del Pirellone, con la muta presenza dell'assessore a Infrastrutture e Trasporti Alessandro Sorte, hanno sollevato una serie di «cavilli», giudicati a dir poco assurdi, sulla proposta formulata dal Comune di Brescia il 20 febbraio scorso.

Morale, la Loggia avrà sette giorni di tempo a partire da mercoledì 17 per riformulare la proposta e poi dovrà ripresentarsi al Pirellone il 31 maggio prossimo. Pare che durante l'incontro sia successo di tutto. Per come la racconta l'assessore comunale alla Mobilità Federico Manzoni, i tecnici della regione trovano che i dati trasmessi da Brescia non tornino.

Contestano, ad esempio, che le percorrenze della metro siano pari a 1,750 milioni di chilometri all'anno. Come se fosse una gran differenza dicono che sono 1,760 e non è servito a nulla precisare che il contratto prevede una clausola di tolleranza di +/- il 2 per cento a carico del gestore (non della Regione, dunque) per i prolungamenti notturni. «Hanno cavillato pure sull'assenza di aggettivi - precisa Manzoni - e hanno trovato poco chiaro il business pian di Brescia Mobilità».

«La Regione ci ha chiesto in modo assai capzioso e con finalità palesemente dilatorie - reagisce l'assessore - chiarimenti e integrazioni al documento da noi depositato tre mesi fa e da allora mai riscontrato né formalmente né informalmente».

Di più, «ci ha dato una settimana di tempo pure retroattiva - aggiunge -, che abbiamo accettato solo per non concedere alibi». A Brescia ci si aspettava qualcosa di diverso, soprattutto dopo il 14 aprile.

Quel giorno, «ho chiesto ai tecnici della Regione se la richiesta dei corrispettivi per la metropolitana avanzata dal sindaco di Brescia fosse fondata o fosse solo provocatoria - aveva detto il governatore Maroni in città -. Mi è stato risposto che è fondata, quindi intendo dare soddisfazione a tale richiesta». Chiaro.

E invece le carte restano imbrogliate. Il 31 è l'ultimo giorno fissato dal Tar Brescia per concludere la Conferenza dei servizi e addivenire a un accordo che con queste premesse potrebbe anche non esserci. Secondo quanto stabilito dal Tribunale amministrativo - ricorda Manzoni -, la Conferenza dei servizi se non arriva a maturazione deve concludersi con una richiesta della Loggia a cui la Regione deve apportare controdeduzioni. Poi deve acquisire - secondo quanto stabilito sempre dal Tar - il parere consultivo della Conferenza regio-

nale del Tpl, infine il dirigente deve relazionare al Tribunale quanto fatto da gennaio per arrivare a un accordo.

Nello stesso tempo il Pirellone si è appellato al Consiglio di Stato contro l'ordinanza Tar. Il massimo organo della Giustizia amministrativa aveva fissato per i primi di aprile la camera di consiglio.

Tuttavia, in considerazione della Conferenza in corso, ha rinviato al 25 maggio per consentire alle parti di accordarsi. Ora anche lo slittamento finisce per non avere alcun senso. Giovedì 25 non ci sarà nessuna novità.

Le due parti saranno ancora in fase interlocutoria, e i giudici non potranno prendere atto di alcunché. Le incognite a questo punto si moltiplicano.

Il Consiglio di Stato, stanco di aspettare, potrebbe decidere di confermare l'ordinanza Tar e ingiungere al Pirellone di corrispondere il dovuto.

Potrebbe anche decidere il contrario, ma ha dato tempo alla Conferenza voluta proprio dal Tar ed è poco probabile. D'altro canto, il 31 prossimo la Regione potrebbe presentarsi con una proposta conciliativa, dando per buone le integrazioni al documento di febbraio. Come potrebbe sostenere che nemmeno quelle vanno bene e certificare il fallimento della Conferenza. A quel punto dire qualcosa di definitivo spetterebbe al Tar (la sua ordinanza è tuttora valida) o al Consiglio di Stato.

AGENZIA TPL, IL BANDO DI GARA

L'importo sarà da 400 milioni⁶⁵

La gara. Brescia si avvia a grandi passi verso l'affidamento del servizio del trasporto pubblico locale a lotto unico che interesserà tanto la città quanto la provincia.

Il presidente Corrado Ghirardelli annuncia un passo importante: «Per l'inizio del prossimo anno le procedure di aggiudicazione».

Il programma di bacino è a un punto avanzato, definito nelle sue linee essenziali. Brescia si avvia a grandi passi verso una gara da circa 400 milioni di euro per l'affidamento del servizio del trasporto pubblico locale a lotto unico per città e provincia. L'Agenzia del Tpl ha ormai una gran mole di lavoro alle spalle. Il presidente Corrado Ghirardelli annuncia il bando di gara per i primi dell'anno prossimo, e prevede l'aggiudicazione nel secondo semestre sempre

⁶⁵ M. Varone, *Agenzia TPL, il bando sarà da 400 milioni*, Bresciaoggi, 13.06.2017.

che tutto fili liscio, che il programma ottenga il via libera dalla Regione e non si mettano di traverso ricorsi al Tar.

I concorrenti dovranno misurarsi con un sistema che riordina e razionalizza il servizio con il taglio di un milione di chilometri/anno e li redistribuisce per sviluppare l'esistente. Mette al centro l'intermodalità tra bus, metropolitana, ferrovie, bici..., rivoluziona il sistema tariffario con la riduzione a una cinquantina delle attuali 130 zone, e si incardina sulla bigliettazione elettronica integrata.

Ieri Ghirardelli, il vicepresidente Claudio Bragaglio e il direttore Alberto Croce hanno descritto lo stato delle cose davanti alla commissione Trasporti del Comune di Brescia presieduta da Tommaso Gaglia. Ed è apparso subito chiaro che il territorio bresciano può cogliere una sfida paragonabile secondo Bragaglio solo all'operazione che ha portato alla nascita di A2A.

Dal dettagliato (e tecnico) aggiornamento di Croce appare chiaro che non di maquillage si tratta, bensì del disegno di uno scenario del tutto nuovo per la mobilità complessiva dalla Bassa alle valli, con il quale le aziende dovranno misurarsi per svilupparlo al meglio.

Cavare dagli attori della vicenda qualche indiscrezione sui futuri concorrenti in gara, però, è impossibile. Spetta alle aziende stesse stringere alleanze e non si esclude un'associazione tra Brescia Mobilità e BusItalia di Ferrovie dello Stato. Ma su eventuali contatti tra i due le bocche restano cucite, anche dopo che l'amministratore delegato di Fs, il bresciano Renato Mazzoncini, ha dichiarato la decisa volontà di giocare in casa e partecipare alla gara bresciana. La cautela è d'obbligo quando i soldi in ballo sono tanti. Anzi, il valore di quanto si prospetta per la mobilità bresciana potrebbe raggiungere e superare persino il miliardo.

Qualche settimana fa lo stesso Mazzoncini aveva suggerito di leggere il nuovo Tpl all'interno di uno scenario strategico che include l'integrazione tra Alta velocità, aeroporto e ferrovie locali. Di suo aveva assicurato il nuovo collegamento su ferro con aeroporto e poi Fiera di Montichiari, nei tempi della Tav Brescia-Verona. E ieri Bragaglio ha ripreso il tema per ricordare ai consiglieri comunali che Brescia «può avere davanti a sé l'ambizione di diventare polo della mobilità integrata con un grande salto di qualità di cui il Tpl è parte costitutiva». Ghirardelli, poi, mette sul piatto la Brescia-Iseo-Edolo, che «potrebbe convertirsi in metropolitana leggera».

Il sedime è di proprietà della Provincia - ricorda -, Tre-nord che gestisce il servizio è partecipata dalla Regione e con il Pirellone c'è interlocuzione in corso anche sul nodo pilota di Rovato, per servizi diretti in treno verso la Vallecarnonica e per riorganizzare il servizio bus in Franciacorta con un risparmio - calcola Croce - di 400 mila chilometri annui. Tanto quanto si prevede di risparmiare con l'eliminazione dei doppiatori in città, e con l'attestamento di alcune linee provenienti ai capolinea metro di Prealpino e Sant'Eufemia.

Per il resto, il sistema del Tpl nel bacino unico verrà organizzato su una gerarchia di linee la cui ossatura è data da quelle strutturali, servite da linee di alimentazione a cui fanno capo linee minori. Il servizio scolastico (vale i due terzi dei chilometri annui) non verrà toccato e i pullman per le scuole non avranno rotture di carico.

La rivoluzione si prospetta per le linee non scolastiche che - spiega il direttore - dovranno garantire stabilità di percorsi e leggibilità.

A conti fatti, l'extraurbano vale il 70 per cento delle percorrenze con 19,3 milioni di chilometri anno su un totale di 29 milioni circa, con 22,7 milioni di viaggiatori. Ma molte linee sono spezzettate e devono essere riconfigurate, nuovi centri d'interscambio sono allo studio. E novità si prospettano anche per la città, non solo in termini di maggiore integrazione bus/- metropolitana. I nuovi flussi, ad esempio, consigliano di estendere il Tpl urbano anche ai comuni di seconda cintura.

Il costo definitivo del servizio, però, non dovrebbe deprimere il quadro complessivo e Croce alla fine invita i comuni interessati a «mettere in gioco risorse, come si fa altrove».

CONVEGNO DI FEDERMOBILITA' A BRESCIA CON IL MINISTRO DELRIO



Apertura dei lavori da parte del Presidente dell'Agencia, C. Ghirardelli. Intervento del Sindaco di Brescia, E. Del Bono. Auditorium Capretti, Brescia, 10.04.2017



In sala i rappresentanti di Istituzioni, Agenzie, Aziende, Sindacati, Comitati di Utenti e Pendolari.

TRASPORTI: LA RICETTA DEL MINISTRO DELRIO

4 miliardi per treni e bus ⁶⁶

Tappa bresciana per il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio che ieri ha lanciato la sua riforma del trasporto pubblico durante il convegno dedicato al futuro del Tpl organizzato da Federmobilità in città. Il ministro ha spiegato che il Trasporto pubblico locale «è una vera priorità nazionale» sulla quale il governo ha deciso di investire ingenti risorse «Come mai fatto in passato». Con la legge di stabilità sono stati stanziati 3,7 miliardi per l'acquisto di nuovi autobus: risorse che con il cofinanziamento regionale potranno superare i 6 miliardi. «In questo modo - ha detto il ministro - potremo acquistare 2.500 bus ogni anno per i prossimi 15 anni». Dal 2018 sarà implementato anche il fondo nazionale Tpl, portandolo al suo massimo storico.

Il rilancio del trasporto pubblico passa da Brescia. Il ministro Graziano Delrio usa il palcoscenico del convegno di FederMobilità sul “futuro del Tpl”, all'Istituto Artigianelli, per lanciare quello che definisce «il più grande investimento nel trasporto pubblico mai fatto in Italia». Una riforma che mette ordine nella normativa, ma soprattutto dà certezze sui soldi da destinare al Tpl, sia per la gestione del servizio, sia per nuovi investimenti.

Un dato? Con le risorse messe sul tavolo, assicura il ministro, sarà possibile acquistare 2.500 nuovi autobus l'anno. In pratica addio Euro zero, spazio a mezzi co- modi ed ecosostenibili.

Obiettivi. La riforma del trasporto pubblico locale, sospesa con la bocciatura della riforma Madia da parte della Consulta, sarà ora riproposta all'interno del Def, all'ordine del giorno del Consiglio dei ministri in programma oggi. Una riforma «già concertata» con gli enti locali. La mobilità è un diritto, è il ragionamento di Delrio, ma l'Italia sconta un gap, soprattutto in ambito urbano, con città congestionate, smog alle stelle e costi sociali elevati. «Noi abbiamo voluto fare del trasporto pubblico una priorità per il Paese» spiega: da qui la riforma e la messa a disposizione degli «strumenti» per far sì che sempre più perso - ne lascino l'auto in garage e salgano sui mezzi pubblici.

⁶⁶ D. Bacca, *Trasporti, la ricetta di Delrio: “Quattro miliardi per treni e bus”*, Giornale di Brescia, 11.09.2017

Nuovi mezzi. La riforma si basa su quattro pilastri. Il primo stabilisce le «regole delgioco», vale a dire i principi del nuovo Tpl, che punta sulla mobilità sostenibile ma anche su una visione organica del trasporto pubblico. Il secondo è il rinnovo del parco mezzi, ormai obsoleto, con più di 8.000 autobus euro zero nelle grandi città. Con la legge di stabilità 2017 sono stati messi a disposizione 3,7 miliardi che diventeranno 6,5 con i cofinanziamenti regionali.

«Vuol dire cambiare 2.500 autobus all'anno per i prossimi 15 anni - spiega Delrio - dando stabilità anche all'industria che produce i mezzi». Ci sono poi le gare già partite, o attraverso l'acquisizione centralizzata della Consip, o attraverso bandi regionali. «Nell'ultimo anno e mezzo abbiamo messo a disposizione 500 milioni e nei prossimi tre-quattro anni investiremo 3 miliardi - dice Delrio - a fronte di 150 milioni spesi dal 2009 al 2014». Fondo Tpl.

C'è poi la «gestione», vale a dire la spesa per sostenere il trasporto pubblico, coperto solo per un terzo da biglietti e abbonamenti. Qui l'obiettivo del ministro (terzo pilastro) è introdurre i costi standard, superando la spesa storica e incentivando le aziende a «Caricare passeggeri». Si arriva così al quarto pilastro, più volte evocato nel corso del convegno, a partire dal presidente di Federmobilità Giuseppe Ruzziconi, vale a dire la stabilità del fondo per il Tpl, in vista di gare e affidamenti pluriennali. «Per consentire una corretta programmazione da parte degli enti locali abbiamo stabilito che dal 2018 il fondo sarà di 4.932 milioni, il livello più alto da quando è stato istituito».

Agevolazioni. Delrio punta anche a introdurre agevolazioni fiscali per gli utenti del Tpl, come la detraibilità dell'abbonamento (fino a 250 euro l'anno) o l'introduzione dei «buoni Tpl» nel welfare aziendale. «Se il trasporto pubblico è una priorità - spiega il ministro - dobbiamo fidelizzare gli utenti e dare alle famiglie gli strumenti per sceglierlo». «Ci riprovo», conclude Delrio, anche se sul tema «sono già stato respinto per due anni».



L'intervento del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, on. Graziano Delrio



L'incontro del Ministro Delrio con la Stampa

L'AGENZIA DEL TPL RINNOVA IL CDA Bragaglio è il nuovo Presidente dell'Agenzia.⁶⁷

L'Assemblea dei soci ha insediato gli amministratori per il prossimo triennio. Alternanza al vertice, Corrado Ghirardelli diventa vicepresidente. Prossimi obiettivi il programma di bacino e la gara per affidare il servizio di trasporto.

Claudio Bragaglio è il nuovo presidente dell'Agenzia per il Trasporto pubblico locale (Tpl) di Brescia. È stato nominato ieri dall'assemblea dei soci, formata da Regione Lombardia, Provincia e Comune di Brescia, che si è riunita nella sede di via Marconi 12. Insieme al presidente è stato eletto anche il nuovo consiglio di amministrazione che resterà in carica per i prossimi tre anni. In realtà l'assemblea, su proposta del presidente della Provincia Pier Luigi Mottinelli e dell'assessore alla Mobilità del Comune Federico Manzoni, ha semplicemente riconfermato i consiglieri già in carica. Oltre a Bragaglio, restano nel Cda Corrado Ghirardelli, Diego Peli e Michèle Pezzagno.

Rilevata l'opportunità di un criterio di alternanza dei soci nella rappresentanza istituzionale, si è semplicemente proceduto all'elezione di Bragaglio (proposto dal Comune di Brescia) alla presidenza della Agenzia e all'indicazione di Corrado Ghirardelli, presidente uscente alla vicepresidenza (proposto della Provincia).

Assumendo il nuovo incarico Bragaglio ha voluto come primo atto ringraziare il Consiglio uscente, e in particolare il presidente Ghirardelli, per il lavoro fatto. L'assemblea è stata anche un'occasione, in continuità con le decisioni precedentemente assunte dall'Agenzia, per confermare gli impegni riguardanti, in particolare il Programma di Bacino, l'espletamento delle procedure di gara, l'applicazione del Documento unico di Programmazione.

Sono stati inoltre richiamati - riferisce una nota - l'apprezzamento per il lavoro svolto dall'Agenzia e dalla sua struttura, l'esigenza di proseguire nella proficua collaborazione con gli Enti, la necessità della qualificazione e del potenziamento del Tpl su scale provinciale, del riconoscimento di un adeguato e stabile finanziamento regionale del Metro, nonché della riorganizzazione del nuovo Sistema Tariffario di Bacino.

⁶⁷ M.Varone, *L'Agenzia del Tpl rinnova il Cda. Bragaglio è il nuovo presidente*, Bresciaoggi, 12.08.2017

Si tratta sostanzialmente di dare sviluppo e attuazione alle linee di fondo delineate dal CdA uscente.

Il Programma di Bacino è infatti a un punto avanzato, definito nelle sue linee essenziali. E su queste basi Brescia si avvia a grandi passi verso una gara da circa 400 milioni di euro per l'affidamento del servizio del trasporto pubblico locale a lotto unico per città e provincia. L'Agenzia del TPL ha ormai una gran mole di lavoro alle spalle.

Il presidente uscente Ghirardelli, a giugno in un'audizione alla Commissione Trasporti del Comune, aveva annunciato il bando di gara per i primi dell'anno prossimo, prevedendo l'aggiudicazione nel secondo semestre sempre che tutto fili liscio, che il programma ottenga il via libera della Regione non si mettano di traverso ricorsi al Tar. I concorrenti dovranno misurarsi con un sistema che riordina il servizio con il taglio di un milione di chilometri all'anno e li redistribuisce per sviluppare l'esistente. Mette al centro l'intermodalità tra bus, metropolitana, ferrovie, bici..., rivoluziona il sistema tariffario con la riduzione a una cinquantina delle attuali 130 zone, e si incardina sulla bigliettazione elettronica integrata.

E proprio in occasione dell'audizione in commissione Bragaglio, parlando dei nuovi scenari per la gestione del trasporto pubblico locale li aveva definiti una sfida per il territorio bresciano paragonabile solo all'operazione che ha portato alla nascita di A2A.

SERVE UN TPL DI QUALITÀ Gara nel 2019, ma con garanzie sulle risorse⁶⁸

Il ridisegno del trasporto pubblico bresciano slitta al 2019. Nel frattempo, saranno introdotti i costi standard ma soprattutto andrà messa in campo un'azione di *forcing* nei confronti di Stato e Regione per avere garanzie sulle risorse a disposizione, in modo che la rivoluzione del Tpl non vada a pesare sulle tasche dei passeggeri. Claudio Bragaglio traccia così la *road map* dei prossimi mesi.

⁶⁸ D.Bacca, Intervista: *Serve un Tpl di qualità: gara nel 2019 ma vogliamo garanzie sulle risorse*, Giornale di Brescia, 20.09.2017

Dall'11 agosto è lui il presidente dell'Agenzia del TPL, il soggetto formato da Loggia (45%), Broletto (45%) e Regione (10%) chiamato a programmare il nuovo servizio di città e provincia e bandire la gara da 400 milioni di euro per la gestione di bus e pullman per i prossimi 7 anni. Una scelta «in continuità» con la presidenza di Corrado Ghirardelli, visto che tutti i componenti del Cda sono stati confermati, seppur con ruoli diversi secondo «il principio dell'alternanza» tra Comune e Provincia. «Le scelte programmatiche del primo triennio sono alla base anche del nuovo mandato», spiega Bragaglio.

A che punto è il lavoro di ridisegno del Tpl bresciano?

«Abbiamo inviato in Regione una prima bozza del Programma di bacino. Lì dentro sono potenziate le linee di forza del trasporto pubblico, evitando le sovrapposizioni con le linee ferroviarie regionali o con la metropolitana. Abbiamo poi proceduto all'individuazione delle nuove zone tariffarie: per determinare il costo del biglietto non si userà più il criterio del chilometraggio ma un sistema dove dentro la stessa area il costo resterà invariato.

Un po' come avviene nell'area urbana con la zona 1 e la zona 2, ma in grande. Passando da 130 tariffe a 50 zone tariffarie resta aperto il problema dei livelli, vale a dire il costo di biglietti e abbonamenti. Infine, abbiamo approvato il Documento unico di programmazione, che segna la conclusione della prima fase di lavoro dell'Agenzia».

Sembrava che la gara per affidare il servizio potesse essere bandita a fine anno. Invece i tempi si allungano ancora.

«Sì, la Regione, nell'assestamento al proprio bilancio, ha introdotto variazioni significative. Ora il termine per la definizione del Piano di bacino è slittato al 30 giugno 2018, mentre per l'espletamento delle gare la scadenza è stata fissata al 30 giugno del 2019. Noi eravamo sintonizzati sul rispetto delle vecchie scadenze. Ma questo ci consentirà di ragionare sui costi standard. Un aspetto fondamentale».

Perché?

«I costi standard saranno definiti entro l'anno. In questo modo potremo elaborare un programma di bacino non sulla base della spesa storica, ma sui nuovi parametri della Regione. In sostanza senza i costi standard la gara rischiava di essere esposta al "massimo ribasso". Invece noi intendiamo impostare una gara che valorizzi gli aspetti qualitativi del servizio: bus comodi, più corse, più frequenze. Così si conquistano passeggeri».

In prospettiva è il 2019. Ma nel frattempo come gestirete il Tpl?

«La titolarità dei contratti d'esercizio dell'extraurbano è già passata all'Agencia, nel 2018 dovrà avvenire anche per il servizio urbano, Metro esclusa. Continueremo con quegli interventi utili e funzionali in vista della gara, eliminando i doppioni».

Si è anche detto che i ribassi d'asta saranno reinvestiti nel servizio. Conferma?

«Va sciolto un nodo, che è quello delle risorse: non quelle necessarie, ma quelle disponibili. Noi oggi stiamo impostando una gara da 350-400 milioni di euro, ma non abbiamo certezze sui finanziamenti. Il trasporto pubblico viene coperto per circa il 40% dalle tariffe. Il resto delle risorse arriva da Stato, Regione ed enti locali. Sulla mobilità, a livello lombardo, si sta giocando una sfida di modernizzazione di grande respiro e di impatto.

Si tratta di capire se i Governi nazionale e regionale faranno davvero la scelta della mobilità come uno degli assi strategici dello sviluppo del Paese, assicurando le risorse. Credo che vada fatta una battaglia comune per avere garanzie. Se così non fosse, non si potrebbe certo pensare che i tagli siano coperti con un aumento delle tariffe. Il nostro progetto per un trasporto di qualità funziona se le tariffe restano "sostenibili"».



Un augurio di buon Natale anche dalla Valcamonica.

QUARTO CAPITOLO: 2018

Programma di Bacino e nuovo Sistema tariffario (STIBM)

<i>STEP by STEP</i>
Il Programma del TPL di bacino (PTB) viene sviluppato e completato in tutta la sua articolazione tecnica con un percorso di approfonditi confronti, interlocuzione e condivisione con gli Enti locali Partecipanti e gli altri attori coinvolti, con la definizione delle principali opzioni progettuali del servizio integrato di TPL urbano e interurbano e l'inquadramento della tematica del riordino tariffario entro un unico sistema, anch'esso integrato.
Progetto di armonizzazione degli orari scolastici che permetta di organizzare un primo coordinamento tra attività scolastiche e sistema di trasporto pubblico. Viene svolta un'ampia azione di sensibilizzazione presso gli Istituti secondari di II Grado, in condivisione con UST (Ufficio Scolastico Territoriale). L'attività svolta è consistita nella ricognizione di orari e iscritti di tutti gli Istituti Secondari di II Grado del territorio e ha rappresentato la base per definire un calendario scolastico unificato e impostare lo <i>studio pilota</i> condotto nel 2019 sulla accessibilità scolastica dell'Ambito scolastico n.9 del bacino (Ovest e Basso Sebino).
Servizio sperimentale di navetta tra Collio e il Passo Maniva, con iniziative per favorire la frequentazione turistica invernale. Consolidamento e potenziamento del servizio integrato estivo a Sirmione.
Analisi delle ipotesi di compartecipazione degli Enti locali al sostegno finanziario dei servizi di TPL, in relazione alla prospettiva di un consistente potenziamento dei servizi offerti prefigurato nel PTB (+17%, per circa 5 milioni di bus-km/anno aggiuntivi a regime rispetto all'offerta esistente), della contestuale diminuita capacità della Provincia di Brescia a mantenere con risorse proprie il livello di apporto finanziario fornito nel quinquennio precedente, oltre che della diminuita capacità di spesa dell'Ente in termini reali (circa 10%, per oltre 1,5 milioni di bus-km/anno) connessa alla progressiva erosione delle risorse allocabili per effetto inflattivo, a detrimento del livello dei servizi specie in periodo estivo.
Protocollo di Intesa con il Comune di Rovato finalizzato a integrare con risorse finanziarie dell'Ente locale il sostegno dei costi di erogazione dei servizi che rivestono carattere di natura locale urbana già definiti nell'ambito del Contratto di servizio della Sottorete 2.

L'assetto del Sistema tariffario Integrato di bacino (STIBM) emerso a seguito della intensa interlocuzione tecnica con gli Uffici regionali **viene consolidato e sottoposto a validazione** (da parte di consulenti terzi appositamente incaricati allo scopo) per essere proposto in via conclusiva all'esame della CLTP (Conferenza Locale del TP) e per la sua adozione.

Completati gli adempimenti di natura normativa riferiti all'adozione di diversi atti regolamentari attinenti il funzionamento interno dell'Agenzia e/o il loro aggiornamento (Regolamento di funzionamento Uffici; Regolamento della Contabilità armonizzata; Regolamento affidamento incarichi esterni; Regolamento trasferte; Regolamento Economato; Regolamento accesso civico e accesso generalizzato; ecc.).

IL REFERENDUM DEL M5S

Tutto per far deragliare il...tram? ⁶⁹

Ho letto con l'attenzione che merita l'intervista su BresciaOggi del candidato del M5S, Guido Ghidini. In parte condividendola e in parte no. Ma sul punto del Tram vorrei esprimere un'opinione personale. Senza però sottacere, in qualità di Presidente dell'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale (TPL), che l'Agenzia di Brescia ha espresso un parere favorevole sul Piano della Mobilità (PUMS) del Comune di Brescia, promosso dall'assessore Federico Manzoni, comprensivo anche del Tram, e su una condivisibile intermodalità cittadina connessa a quella provinciale. Nella logica di favorire il sistema metropolitano del trasporto pubblico, anche su ferro.

La posizione di Ghidini mi pare rispecchi (anche sulla mobilità ed i bus elettrici) quella che ho ascoltato nell'intervento in Consiglio del Capogruppo del M5S, l'avv. Laura Gamba. Ma la mia attenzione si sofferma sul Referendum che Ghidini richiederebbe sul Tram. Se il tema è il coinvolgimento dei cittadini nelle decisioni nessun problema. Anzi.

Ma fra tutte le possibilità immaginabili (dalle Assemblee di Quartiere, al voto stesso delle amministrative) la scelta del Referendum non mi pare la più opportuna. Pur immaginando che la proposta di Ghidini sia limpidamente espressa in termini di reale partecipazione dei cittadini. E non già d'una strumentalità messa in campo per far... deragliare il Tram.

⁶⁹ C.Bragaglio, *Un Referendum sul Tram di Brescia? No grazie*, Bresciaoggi, 17.04.2018

Nell'ipotesi migliore tale Referendum (a norma di Regolamento) si terrebbe solo nel 2019. Quindi in attesa dell'esito, per quanto consultivo, si dovrebbero fermare tutti gli atti in essere. Compreso, in particolare, l'importante accordo per le due linee di Tram, sottoscritto a Brescia alcune settimane fa, tra Ferrovie (ing. Renato Mazzoncini) e Brescia Mobilità (prof. Carlo Scarpa), alla presenza del sindaco Emilio Del Bono. In modo da poter realizzare così il Tram entro cinque anni. Ma non è detto che ciò che è finanziabile oggi, con risorse nazionali già stanziare, lo sia anche nel 2020. Anzi.

Vi è anche un altro problema non secondario che (a mio parere) si ritrova senza neppure una possibile soluzione. Su un'operazione strategica riguardante principalmente l'Ovest bresciano chi vota? Non previsti - né dallo Statuto del Comune, né dal Regolamento dei Consigli di Quartiere - Referendum di una sola parte della città. Certamente potrebbe essere un Referendum cittadino. Che mi pare sia l'idea di Ghidini.

Ma - anche solo a lume di naso - ha senso che si pronuncino i cittadini favoriti dell'asse nord-sudest del Metrò, su un servizio ritenuto indispensabile per la parte ovest della città? E che oggi è la più sacrificata anche nella sua interconnessione col Metrò? Astrattamente sì, ma praticamente molto meno. E, considerato che per ben due Referendum (1998 e 2001) sull'intera operazione del Metrò non si raggiunse il quorum (il dato più alto fu circa di 60 mila votanti, su 160 aventi diritto) pensiamo forse che il quorum possa essere raggiunto col voto di Sanpolino o Buffalora per il Tram dell'Ovest? Senza dimenticare che un Referendum - lo dico *en passant* - costa alle casse del Comune circa 6-800 mila euro.

Ho l'impressione che col Referendum fermeremmo tutto ciò che è già a portata di mano, anche per i finanziamenti nazionali, mentre invece sono possibili ed auspicabili - praticate e praticabili già fin d'ora - tutte le altre forme di partecipazione dei cittadini nei Quartieri interessati.

I TAGLI AL TPL E I RISCHI FUTURI

Un chiarimento senza polemica⁷⁰

“E ora andate a piedi?”. Dice una grande “fotonotizia” di prima pagina di BresciaOggi del 24 giugno. E quando mai!? A fronte di limitati contenimenti per linee dei Bus extraurbani, decisi dalla Agenzia del TPL di Brescia, per il mese di luglio ed agosto, quando peraltro si rallenta anche l’uso del mezzo pubblico. “Devo subito smentire e ...che cavolo! Si fa di tutto per valorizzare il mezzo pubblico e ...”, il mio primo pensiero. Primo, ma non l’unico.

Non ricordo neppure il tempo d’una mia smentita ad un giornale, anche per notizie sbalestrate che mi riguardavano. E non tanto per prudenza, anche perché spesso le contro rasoiate di risposta ti fan di peggio. No, semplicemente è cosa che a pelle non mi viene. A maggior ragione se penso a Bresciaoggi che seguo con particolare interesse (m’arrischiereì persino a dire con un certo affetto) dal ’74 ad oggi, per il ruolo rilevante svolto a Brescia. Quand’anche, a voler per forza essere sincero, una mia smentita ci sarebbe stata bene, tutta bella, documentata e scodellata come la più lampante delle inoppugnabili verità.

Poi mi son detto (per ora rassicurato) che però quel titolo estremo sul Tpl avrebbe potuto essere una notizia del tutto vera se il rientro sostanziale dai 2 milioni e due di buco di bilancio, non si fosse realizzato, con l’impegno di Regione e la grande determinazione della Provincia di Brescia. Se il Comune capoluogo non avesse confermato il suo rilevante stanziamento. Insomma, un rischio per davvero corso, un film non vero per la storia del 2018, ma ahimè verosimile, pensando ad un presente, come avrebbe potuto essere (visto come s’era mal impagliato il bilancio a fine ’17), e come poi – tirando il fiato - non è stato.

Ma, e vengo al punto che più mi preme, un tale titolo potrebbe invece essere vero per il ’19, se Governo e nuova Giunta regionale non corressero rapidamente ai ripari garantendo risorse adeguate sul TPL in futuro. Se le Province, come Brescia sollecita, non recuperassero competenze e risorse.

Insomma – terrorizzato - ho immaginato che BresciaOggi potesse aver avuto con quel titolo una qualche capacità divinatoria. Come un aruspice romano che dalle viscere dei bilanci, avesse potuto anticipare ad oggi la scalognata fotonotizia del TPL dell’anno prossimo. A conferma – ed è tutto dire -

⁷⁰ C.Bragaglio, *I tagli al TPL e i rischi futuri*, Brescia Oggi, 26.06.2018

ci accompagna in queste ore persino la notizia del presidente regionale Fontana che “si vergogna” della “sua” Ferrovia regionale. A partire dai Dirigenti.

E se Bresciaoggi - giustamente - la spara grossa, a favore dei pendolari, anche come una “Domenica bestiale”, vuol dire che tutto ciò che solleva problemi ed attenzione, promuove assunzione di responsabilità sulla situazione allarmante del trasporto e della mobilità regionale fa solo che bene. Nell’interesse del cittadino, del lavoratore o dello studente, del diritto alla mobilità. E se Bresciaoggi ha deciso su questo tema decisivo di farne una battaglia civile e di schiacciare quindi anche un po’ di piedi a mio parere fa solo che bene. Anche se domenica, nella calca, un callo dolorante era quello sbagliato. Pazienza.

TARIFFE E TRASPORTI

Adeguamenti e contrasto dell’evasione⁷¹

Con riferimento ad alcune lettere pubblicate nei giorni scorsi sul Giornale di Brescia, a partire da quella firmata dalla signora Flavia Gavezzoli dello scorso 29 luglio in cui sono state avanzate obiezioni sugli aumenti tariffari decisi dall’Agenzia del TPL di Brescia, desidero fare alcune precisazioni. Mi preme anzitutto sottolineare che gli aumenti che saranno effettuati a partire da settembre riguarderanno il trasporto pubblico extraurbano; essi vengono stabiliti con una formula matematica (un “algoritmo”, predefinito dalla Regione Lombardia) che determina i criteri dell’adeguamento necessario a recuperare l’aumento di costo di alcuni fattori.

In ogni caso, segnalo che dal 2015 non si sono avuti aumenti tariffari e che quelli che entreranno in vigore il 1° settembre prossimo sono pari all’1,32%, valore che si traduce in un aumento da 6 a 8 euro all’anno (ovvero a circa 50 centesimi al mese) con riferimento ai “classici” abbonamenti integrati annuali (fasce chilometriche B, C e D) che oggi costano, rispettivamente 432, 524 e 628 euro. Per opportuna informazione ricordo che gli abbonamenti corrispondenti a queste fasce chilometriche generano circa l’85% dei ricavi imputabili alla commercializzazione degli abbonamenti – annuali o mensili che siano – utilizzati nei tragitti interurbani. Tale limitato incremento fa seguito alla deliberazione regionale del 10 luglio 2018, a cui sarebbe stato possibile con-

⁷¹ C. Bragaglio, *I motivi dei rincari*, Giornale di Brescia, 10.08.2018

trapporre uno slittamento temporale dell'applicazione dell'adeguamento tariffario.

L'Agenzia si è invece attenuta ad una precisa logica di equilibrio di bilancio che essa considera preferibile rispetto ad una scelta opposta. Strada, quest'ultima, che nella sfera pubblica è spesso la più praticata.

Ovvero, quella di rinviare l'aumento tariffario nel tempo e magari porlo sulle spalle degli amministratori pubblici successivi. Spesso tali criteri hanno prodotto veri e propri "buchi" di bilancio a cui poi sono necessariamente dovuti seguire "scatti tariffari" spropositati. In proposito, infatti, va precisato che i ricavi dei titoli di viaggio venduti nella formula contrattuale in essere (il cosiddetto "net cost") tra l'Agenzia che programma i servizi - subentrata dal luglio 2016 alla Provincia di Brescia - e le Aziende che li svolgono vengono introitati dalle Aziende.

L'eventuale decisione di soprassedere all'adeguamento tariffario, nella situazione in essere, comporterebbe entro l'anno in corso un esborso compensativo di circa 280.000 euro da parte dell'Agenzia (cioè l'equivalente dell'1,32% sul monte ricavi annuale complessivo delle Aziende in questione che si aggira sui 21 milioni di euro). La quale, non avendo fonti proprie di finanziamento, sarebbe costretta a ridurre i servizi in misura corrispondente per ottenere la quantità di risparmi da conseguire, cioè ad attuare un'ulteriore manovra di "ridimensionamento", di ordine pari a quella purtroppo già messa in atto in queste settimane estive per far fronte alle difficoltà di bilancio complessive che gravano sull'esercizio 2018.

Al contrario, l'Agenzia ha preferito decidere per un modesto adeguamento nell'immediato, in modo da consentire una "compensazione calibrata" di risorse economiche per le Aziende, a fronte dell'aumento del costo dei fattori produttivi, risorse che garantiscano che le Aziende stesse continuino a mantenere un qualificato livello di servizio nonché un adeguato riconoscimento delle prestazioni del personale.

Nelle lettere pubblicate si fa inoltre riferimento all'opportunità di subordinare l'aumento delle tariffe al contrasto dell'evasione tariffaria, ovvero di indirizzare in via prioritaria gli sforzi per recuperare i mancati introiti imputabili a chi sale sul bus ma non paga il biglietto.

Va detto in proposito che il tasso di evasione, per quanto riguarda la realtà bresciana è contenuto sia per il senso civico della clientela sia in relazione all'impegno coerente e determinato, da tempo attuato delle diverse Aziende che operano sia a livello urbano sia sulle linee extraurbane (Brescia Mobilità,

Brescia Trasporti, Gruppo Arriva) nel contrastare l'evasione, anche in ragione del loro proprio diretto interesse economico connesso alla formula contrattuale del "net cost" sopra richiamata che pone il "rischio commerciale" del servizio in capo all'azienda affidataria del medesimo.

Non di meno penso che le sollecitazioni avute dalle lettere meritino comunque ulteriori risposte in modo tale che forme di evasione del pagamento del biglietto trovino una ancor più incisiva iniziativa sia per quanto riguarda l'Agenzia del TPL di Brescia che per quanto riguarda le Aziende.

Da parte nostra c'è l'impegno affinché gli ulteriori interventi vengano resi pubblici in modo tale da rendere evidente da una parte l'impegno dei soggetti gestori e dall'altra anche quella di creare nell'opinione pubblica un atteggiamento di riprovazione nei confronti dell'evasione tariffaria.

Ne è un esempio, la pratica sbagliata che sta prendendo piede anche a Brescia con cui a fine corsa alcuni viaggiatori lasciano in alcune stazioni del Metro a disposizione di chiunque li prenda biglietti già usati (ma ancora validi entro il limite temporale dei 90 minuti): è una forma non legale che mira a eludere il pagamento di un servizio della collettività di cui si usufruisce e che rappresenta un fenomeno altamente diseducativo e naturalmente censurabile sotto il profilo civico.

SENZA RISORSE IL TPL AL COLLASSO

Il trasporto è a un bivio.⁷²

Claudio Bragaglio non ha dubbi. «Il trasporto pubblico bresciano è a un bivio. O imbocca la strada che noi abbiamo disegnato, quella di un servizio di qualità, ma allora servono più risorse per accompagnare la sua crescita. Oppure, se resta l'attuale assetto delle risorse, il trasporto pubblico bresciano rischia il collasso». In ballo, per il presidente dell'Agenzia del Tpl di Brescia, non ci sono solo i 9 milioni per la gestione del metrò.

C'è il «concreto rischio» che al *budget* bresciano manchino «15-20 milioni», con un conseguente «taglio alle corse dei bus del 20-25%».

Questione affrontata anche venerdì, nell'ultimo vertice in Regione, e che sarà oggetto di un incontro coi sindacati nei prossimi giorni.

⁷² C.Bragaglio (Intervista di D. Bacca), *Il trasporto pubblico è ad un bivio*, Giornale di Brescia, 19.11.2018

Presidente Bragaglio, gli incontri dei giorni scorsi tra Amministrazione, Agenzia, assessori e consiglieri regionali sembrava aver garantito al Tpl di Brescia le risorse per il 2019. Perché questo nuovo allarme?

«Gli incontri sono stati molto positivi, hanno consentito di fare un quadro delle risorse e dei rischi. Lì è nata l'idea di un patto politico-territoriale oltre gli schieramenti politici per valorizzare il trasporto pubblico bresciano. È una battaglia locale giocata dentro la battaglia della Regione, che noi sosteniamo, per avere una redistribuzione più equa del fondo nazionale trasporti.

Ma, numeri alla mano, l'idea che garantire al territorio bresciano le stesse risorse del 2018 sia una buona soluzione, sono sbagliati. Consolidando quelle cifre, ci esporremo a un rischio elevatissimo: nel 2019 e soprattutto nel 2020, con l'entrata in vigore dei fabbisogni standard, avremmo una vera e propria amputazione del sistema del Tpl, pari al 20-25% dei km percorsi».

Sembrano numeri catastrofici. Davvero Brescia rischia di essere così penalizzata?

«Basta guardare i numeri. Per il 2018 l'ambito bresciano aveva un buco di 2,2 milioni. Grazie all'aiuto della Regione e allo sforzo della Provincia siamo riusciti a ridurre lo squilibrio a mezzo milione di euro, coperto con una riduzione delle corse nel periodo estivo. Nel prossimo biennio, però, si sommeranno tre elementi. Già nel 2019 non ci saranno più il contributo straordinario della Regione (1 milione) e il contributo provinciale (2,4 milioni). Nel 2020 entreranno poi in vigore i fabbisogni standard, altamente penalizzanti per Brescia: la nostra provincia rappresenta il 20% dell'estensione territoriale regionale, ha il 12,6% della popolazione lombarda, è quella che più è cresciuta a livello di abitanti. Il dato storico ci dice che prendiamo l'11% delle risorse regionali destinate al trasporto pubblico su gomma (in tutto 624 milioni l'anno). Nella nuova prospettiva dei costi standard scenderemmo al 9%. Questo semplice passaggio burocratico ci fa perdere 12 milioni di euro. Terzo tema: serve una soluzione strutturare per il mancato finanziamento della metropolitana. Con un ulteriore rischio...».

Quale?

«Il Comune di Brescia è l'unico capoluogo lombardo che investe 8,5 milioni l'anno per il funzionamento dei bus. Ma se non arriveranno i soldi per il metrò, la Loggia potrà continuare a reggere il finanziamento al Tpl, per altro nel frattempo diventato non più solo urbano ma provinciale? Come si vede il rischio è quello di un effetto domino che va bloccato sul nascere».

Eppure, gli incontri tra il sindaco Emilio Del Bono e l'assessore regionale al Bilancio Davide Caparini sembrano esser stati positivi. I 9 milioni per la metro dovrebbero arrivare anche nel 2019...

«Sì, gli incontri sono stati positivi. Ma, ripeto, la semplice conferma delle risorse non basta. Con i fabbisogni standard saremmo di fronte a uno squilibrio che farebbe saltare le fondamenta del nostro trasporto pubblico. Ecco perché è nata l'idea di un patto territoriale: non può passare la scelta che chi più investe nel trasporto pubblico, come ha fatto Brescia, viene penalizzato. Qui serve una soluzione di sistema, non qualche risorsa trovata qua e là: così il Tpl non regge».

Nel frattempo, però voi avete predisposto un Piano di bacino che ridisegna il trasporto di città e provincia, potenzia il servizio e punta sulla qualità. Com'è possibile conciliare questo piano con l'incertezza sulle risorse?

È il dramma che stiamo vivendo. Se il sistema non riuscirà a portarsi in equilibrio, su quali risorse potrà basarsi la gara? Noi immaginiamo un bando a lotto unico, per 7 anni, da 400-450 milioni di euro. Ma questo programma deve avere le gambe per camminare, ossia le risorse». «Ho già detto che siamo pronti ad affiancare la Regione nella sua battaglia per avere più risorse dal fondo nazionale. Ma va cambiata la pesatura dei fabbisogni standard: Brescia non può essere così penalizzata. Il bivio è chiaro: o arrivano più risorse per garantire un trasporto pubblico di qualità o il sistema rischia tagli del 20-25%».



Conferenza Stampa del CdA e del Direttore.

QUINTO CAPITOLO: 2019

La Gara del TPL per un Gestore ed un Bacino unico

<i>STEP by STEP</i>
<p>L'attività tecnica si intensifica con riferimento alle attività di sistemazione di fermate e alle relative valutazioni in ordine alla loro sicurezza.</p> <p>Sono condotte attività continuative di carattere tecnico e amministrativo inerenti ai progetti di rinnovo del parco autobus, di implementazione del sistema di bigliettazione elettronica (SBE) e per la gestione dei relativi investimenti.</p> <p>Vengono sviluppati diversi progetti di riorganizzazione dei servizi autobus lungo la direttrice della Valtrompia per ottimizzare il servizio, coordinare gli orari, strutturare il cadenzamento in relazione alle ipotesi di attestamento di parte del servizio al terminale nord Prealpino della metropolitana di Brescia.</p>
<p>Creazione di un <i>database</i> strutturato in formato elettronico per la gestione delle segnalazioni e degli interventi sulla rete del TPL per migliorare i tempi di risposta verso gli interlocutori istituzionali e nei riguardi dell'utenza.</p>
<p>Censimento completo della situazione delle fermate presenti sulla rete gestita in ambito extraurbano sotto il profilo delle caratteristiche fisiche, funzionali e di sicurezza e implementazione di un modello correlato al <i>data base</i> per effettuare l'analisi di rischio di tutte le fermate in funzione delle loro caratteristiche strutturali e funzionali oltre che delle condizioni della circolazione e delle caratteristiche della viabilità su cui risultano collocate.</p>
<p>Approvazione formale del Programma del TPL del bacino di Brescia da parte dei Soci (gennaio)</p>
<p>Creazione del data base strutturato relativo a interventi e segnalazioni di utenti ed enti locali per la gestione dell'istruttoria e dell'interlocuzione tecnica con gli <i>stakeholders</i></p>
<p>Ricognizione orari attività scolastica degli Istituti Secondari di II Grado del territorio per l'armonizzazione dei programmi di esercizio del TPL.</p>
<p>Progetto di attestamento linee extraurbane ai terminali del metrò di Brescia. Sviluppo analitico delle opzioni tecniche di riorganizzazione dei servizi con valutazione comparata in termini economici e gestionali sotto il profilo dell'integrazione in esecuzione degli indirizzi del Programma di Bacino.</p>

<p>Avvio della procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di TPL nel bacino con fase di Consultazione pubblica, in adempimento alle delibere ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti), consistente nella ricognizione formale e l'individuazione dei beni delle Aziende operanti nel bacino.</p>
<p>Nuovo layout dell'Autostazione di Via Solferino (Brescia). Studio e analisi della funzionalità del terminal conseguente alla proposta di unificazione degli attestamenti delle linee extraurbane presso il nodo di interscambio della stazione di Brescia, con particolare focalizzazione sulla sicurezza dei percorsi di accesso e delle are di sosta e manovra.</p>
<p>Progetto pilota di riorganizzazione dei servizi scolastici dell'Ambito scolastico n. 9 "Basso Sebino" e dell'Ambito n.10 "Bassa bresciana". Ricognizione delle origini dei movimenti degli studenti tra residenza e istituto di iscrizione acquisita su <i>data base</i> dell'UST (Ufficio provinciale scolastico) e analisi delle linee e delle corse da/per gli Istituti secondari di II Grado con assegnazione dei flussi con modello di ripartizione modale. Verifica dei "carichi" sulle corse /linee per il loro dimensionamento ottimale. Studio dei nuovi instradamenti per l'ottimizzazione dei tempi di trasferimento casa-scuola e viceversa.</p>
<p>Prosecuzione delle attività di natura tecnica e amministrativa connesse alla procedura di gara successive alla "Fase di consultazione" con la definizione e l'armonizzazione dei contenuti tecnici dei capitolati, in collaborazione con gli Uffici regionali e le altre Agenzie lombarde del TPL.</p>
<p>Conclusione delle attività progettuali di ridefinizione dell'assetto tariffario e redazione del nuovo Regolamento tariffario di bacino.</p>

IL PROGRAMMA DI BACINO DI BRESCIA

Prefazione⁷³

L'organizzazione del trasporto pubblico nel territorio provinciale di Brescia manifestava da tempo l'esigenza di una revisione complessiva del suo assetto. Lo richiedevano – e lo richiedono - fenomeni di portata temporale medio-lunga che si intersecano e sovrappongono tra loro e che riguardano, per citare solo i principali, i mutamenti degli stili di vita della popolazione residente, gli andamenti demografici con le loro forti oscillazioni sulla consistenza della popolazione delle scuole di ordine superiore, la crescita imponente degli studenti universitari, le dinamiche centrifughe che caratterizzano la colloca-

⁷³ C.Bragaglio, *Prefazione al Programma di Bacino di Brescia*, Agenzia TPL di Brescia, 29.01.2019

zione degli insediamenti residenziali nell'area metropolitana del capoluogo, i mutamenti nella base produttiva, le scelte di pianificazione che hanno accentuato la dispersione geografica delle strutture sanitarie e degli Istituti secondari.

Questi fenomeni hanno indubbiamente accentuato le difficoltà del trasporto pubblico a fornire risposte adeguate in termini qualitativi alle aspettative dei cittadini riguardo alle loro accresciute esigenze di mobilità, tenuto conto anche dei fattori di contesto sfavorevoli in cui operano i vettori collettivi. Tutto ciò riguarda, in particolare, anche i mezzi pubblici che si muovono su strada, stretti da un lato da fenomeni di congestione della circolazione e, dall'altro, dalla concorrenza offerta da soluzioni alternative più immediate, data la larghissima disponibilità di vetture private in tutti i ceti sociali, certamente più adatte a soddisfare in modo flessibile i movimenti di breve raggio. Viaggi che tuttora rappresentano la stragrande maggioranza degli spostamenti.

Nuove sfide per il Programma di Bacino

Dunque, risultano ben evidenti i molteplici ed insostituibili ruoli svolti tradizionalmente dal trasporto pubblico, sintetizzabili nelle possibilità di garantire una mobilità di base a coloro che non dispongono di mezzi individuali di spostamento e di rendere accessibili servizi primari a tutta la collettività a prezzi equi. Le sfide aperte dalle dinamiche sopra ricordate impongono una riflessione sul modo con cui il trasporto pubblico viene erogato e sulle azioni da intraprendere per mantenere e sviluppare le sue peculiari vocazioni nell'ambito di un "sistema della mobilità" sempre più articolato e proiettato verso l'adozione di innovative soluzioni tecnologiche, eppure ancora troppo poco interconnesso.

Per rispondere a queste sfide occorre ripensare e riordinare la programmazione dei servizi di trasporto collettivo, in modo unitario e non più separato come finora è stato in funzione delle competenze attribuite a suo tempo agli Enti territoriali, facendo perno su criteri che, dove applicati, hanno fornito risposte positive ed efficienti.

Il primo criterio è quello della integrazione tra i diversi vettori (sia a livello di modello di offerta, incardinando i servizi autobus sui servizi ferroviari regionali e ricercando sinergie tra servizi urbani e servizi extraurbani, sia strutturando una rete gerarchica di linee bus "di forza" servite da linee minori per l'accessibilità capillare al territorio).

Il secondo criterio è stato quello di definire e associare alle diverse linee elevati standard di servizio in termini di frequenze, arco giornaliero di servizio e attenuazione delle disparità stagionali di offerta.

Questa operazione presuppone una regia unitaria e quindi richiede la presenza di un soggetto capace di una visione complessiva, dotato di forti competenze tecniche e di legittimazione istituzionale alla scala territoriale adeguata, oltre che delle attribuzioni operative necessarie allo scopo.

Questo soggetto è rappresentato dall’Agenzia del TPL di Brescia, che allo scadere del suo quarto anno di vita, per tramite del Programma del TPL di Bacino porta così a maturazione e compimento questo nuovo processo di programmazione e pianificazione per il rilancio del TPL sul territorio bresciano in forma unitaria, superando la tradizionale distinzione tra capoluogo e “resto del territorio”. Un percorso che a Brescia ha registrato una positiva e intensa collaborazione con gli enti costitutivi dell’Agenzia stessa, sia con il Comune e la Provincia di Brescia, sia nella interlocuzione con la Regione Lombardia.

Lo sviluppo e il potenziamento – quantitativamente importante – dei servizi di TPL prefigurato nel Programma sono basati sulla convinzione che un’offerta di trasporto pubblico di alto profilo quantitativo e qualitativo rappresenti la leva decisiva per conseguire quella maggiore sostenibilità ambientale di cui ha grande necessità il nostro territorio e, ancor più, costituisca un fattore di competitività per il suo ordinato sviluppo.

L’interlocuzione con i Soggetti della Conferenza Provinciale del TPL

In tal senso importanti opportunità si aprono, anche sotto il profilo dell’equilibrio economico del sistema del trasporto pubblico locale e, forse, in forme inaspettate, in relazione alle specifiche esigenze di mobilità che connotano le aree a maggiore presenza turistica della provincia, dove già alcune nuove forme di offerta hanno dato risultati lusinghieri nell’ultimo triennio.

Il raggiungimento degli ambiziosi obiettivi connessi al disegno della nuova offerta di TPL definita nel Programma di Bacino, la cui redazione è stata attentamente seguita dagli Enti Soci dell’Agenzia, anche avvalendosi degli apporti di un costante e fruttuosa interlocuzione con tutti i Soggetti a vario titolo coinvolti per tramite della *Conferenza Locale del Trasporto Pubblico* – è affidato al concorso di più fattori.

Tra questi, vanno ricordati per la loro evidente rilevanza la disponibilità di risorse economiche in misura adeguata ai *fabbisogni di mobilità* riconosciuti al bacino territoriale di competenza dell'Agenzia (tra i primissimi in Italia per estensione, solidità del tessuto economico e offerta turistica) e, dall'altro, le opportunità derivanti dall'esito della procedura di affidamento dei servizi stessi che l'Agenzia si accinge a promuovere puntando a selezionare con una gara di livello europeo gli Operatori più qualificati e che sapranno interpretare meglio le aspettative degli Enti Soci dell'Agenzia.

Non nascondiamo, a questo proposito, una viva e motivata preoccupazione a fronte del rischio concreto di una pesante riduzione delle risorse finanziarie disponibili a livello di governo per il Fondo Nazionale dei Trasporti, con relativa ricaduta a livello regionale e locale.

Anche gli Enti territoriali sono chiamati a fornire il proprio apporto, a partire da una considerazione sul valore dei servizi di trasporto pubblico per ciascuna delle loro Comunità (tutti i Comuni della provincia sono raggiunti dal trasporto pubblico!) che li veda responsabilmente compartecipi sia nel sostegno dei costi dei servizi sia nel favorire e assecondare l'attuazione degli interventi di snellimento della circolazione che si volessero realizzare sui loro territori a favore del TPL.

L'Agenzia, a sua volta, potrà concorrere in modo attivo al conseguimento degli obiettivi, se potrà dispiegare appieno i ruoli affidatele dalla nuova disciplina del trasporto pubblico locale introdotta con la Legge regionale 6/2012, anche avvalendosi delle strumentazioni tecnologiche che stanno entrando in campo (controllo dei servizi in tempo reale, tariffazione integrata basata sulla bigliettazione elettronica) e sulle quali fa grande affidamento per superare le asimmetrie informative che hanno finora sbilanciato il rapporto tra *Decisori Pubblici* e *Soggetti economici* affidatari dei servizi, dando così senso e compimento all'azione di programmazione di cui il Programma di Bacino rappresenta il primo importante risultato, anche in vista della gara ormai prossima alla sua definizione.

TPL: PRIMAVERA A «RISCHIO» Appello dell'Agenzia al Ministro Toninelli⁷⁴.

L'Agenzia del TPL di Brescia rivolge un appello al Ministro delle Infrastrutture, on. Danilo Toninelli, che «sbandiera a parole tanto interesse per il trasporto pubblico e ora avrebbe occasione di dimostrarlo con i fatti»

Il sistema del trasporto pubblico bresciano può collassare a metà anno. Il rischio si sta facendo serio, e ieri mattina l'Agenzia del Tpl ha lanciato l'ennesimo allarme.

Nei giorni scorsi i suoi soci (Comune e Provincia) hanno dato l'ok al Programma del trasporto pubblico locale di bacino (PTB), che fino ad ora si erano rifiutati di approvare proprio per la mancanza di certezze finanziarie. Le prospettive non sono migliorate, ma ora bisogna pensare alla gara di affidamento del servizio, per la prima volta unica su città e provincia, e il PTB non poteva restare più a lungo nel cassetto.

Il Programma c'è, dunque. Integra, struttura e gerarchizza l'offerta, programma in base alle aspettative, razionalizza i percorsi, concentra le corse dove maggiore è la domanda, in sostanza migliora l'esistente per adeguarsi alle esigenze del futuro prossimo.

Per fare tutto questo propone un aumento di 3,63 milioni di chilometri sull'extraurbano e di 1,87 sull'urbano per un totale di 5,50 milioni che portano dai 28,35 attuali ai 35,85 a valere con la gestione unica.

Ma la proposta si scontra con una duplice serie di problemi finanziari che ieri il presidente dell'Agenzia Claudio Bragaglio, il vice Corrado Ghirardelli, il direttore Alberto Croce e i consiglieri del Cda Michèle Pezzano e Lucia Guerini hanno sottolineato più volte.

Il primo problema è aperto sul fronte regionale, ancora senza soluzione. Da tempo Comune capoluogo e Provincia lamentano un trattamento «iniquo» da parte di Palazzo Lombardia, che assegna a Brescia il 9 per cento delle risorse a fronte di un peso dell'11 per cento del Tpl bresciano nel panorama regionale. Due punti in meno che valgono oltre 12 milioni di euro.

In sostanza dà 54 milioni all'anno, e le cose funzionano in qualche modo grazie agli 8,5 milioni che ci mette la Loggia (metro esclusa), e al resto che la Provincia (con fatica) riesce ad aggiungere.

Se l'Odg bipartisan presentato a fine 2018 dal Pd Gianantonio Girelli in Consiglio regionale avrà esiti positivi e si ridiscuteranno i criteri di definizione

⁷⁴ M. Varone, *Trasporto pubblico, primavera a «rischio»*, Bresciaoggi, 09.02.2019

dei fabbisogni standard, Brescia potrebbe avere quei 12 milioni in tutto o in parte. Ma al momento ogni previsione è impossibile. Il PTB, poi, per raggiungere i suoi obiettivi aggiunge altri 5,5 milioni di chilometri, 1,85 dei quali per le future R-Link, sorta di assi portanti extraurbani imposti dalla Regione stessa. In soldoni, sarebbero altri 10 milioni di euro abbondanti. Vero è che è lecito sperare in ribassi di gara (ma non troppo se si vuole mantenere la qualità).

Vero è pure che il PTB stesso contiene elementi di flessibilità tali da permettere di non fare tutto subito, tant'è che la stessa Regione si accontenta all'inizio di 2 R-Link (che ci sono già) e di aggiungerne una all'anno di nuove.

Una situazione simile, tuttavia, non dà nessuna certezza a un'Agenzia del Tpl che per sua natura (non avendo finanze proprie) non può sopportare sbilanci. Se non bastasse, si appesantisce la tegola in arrivo dallo Stato. È ormai certo - e lo sanno tutte le Regioni, che hanno chiesto una convocazione urgente della Conferenza Stato/Regioni -, che nel prossimo luglio, al momento della verifica, i conti dello Stato non saranno in equilibrio, bisognerà mettere mano ai due miliardi del fondo di salvaguardia imposti dalla Ue, e ciò avrà una ricaduta immediata sul Tpl. La Lombardia otterrà 54 milioni in meno e a Brescia ne taglierà dai 2,5 ai 3,5 all'anno. Con il mancato rinnovo dei fondi regionali per la montagna perde un altro milione di euro.

Ora c'è pure la novità della ulteriore decurtazione alle Province, che significherà un altro milione in meno. Morale, è quasi certo che a metà anno mancheranno almeno 4 milioni se va bene.

Una cifra che vale due milioni di chilometri, pari a un decimo del trasporto extraurbano, da recuperare in metà anno. Sarebbe come tagliare di punto in bianco il 20 per cento del servizio. «È un carico insostenibile - sottolinea Bragaglio -, le razionalizzazioni permettono di recuperare non più di 500 mila euro». Perché delle rigidità nel sistema Tpl ci sono, e una di queste è la scuola, che assorbe un terzo del servizio con 6 milioni di chilometri extraurbani su un totale di 18 circa. Si rischia persino di non mandare gli studenti a scuola.

Che fare? Bragaglio spera in nuove risorse che possono arrivare dall'autonomia (Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna hanno trattative in corso), e nel buon esito dell'odg bipartisan. «Come Agenzia facciamo presente un quadro di verità - dice -, gli attori istituzionali e politici sappiano le loro responsabilità».

Ghirardelli, data per scontata la necessità di un servizio migliore «ancor più in una situazione economica difficile», suggerisce di sollecitare anche il mini-

stro Mit Danilo Toninelli, che «sbandiera tanto interesse per il pubblico e ora avrebbe occasione di dimostrarlo con i fatti». Guerini, poi, avverte che i tagli avranno effetti anche sui posti di lavoro, e invita ad avere una visione globale del Tpl «per ridefinire le risorse da destinare al trasporto su gomma e sul più costoso ferro».

Come che sia, l'Agenzia deve preparare la gara, e qualche certezza dovrà averla alla svelta. Croce ammette che prima di arrivare alla definizione dei capitolati ci sono altre operazioni che porteranno via dai 3 ai 5 mesi, dopodichè dovrà mettere mano al Piano economico finanziario con nuovo assetto di rete, ricavi da tariffe, risorse disponibili, eccetera. Al momento si pensa a una gara da 450 milioni (64 all'anno per sette anni).

L'AGENZIA LANCIA L'ALLARME

A rischio le risorse per il trasporto locale⁷⁵

La volontà è di offrire ai Bresciani un servizio autobus migliore, con oltre 5 milioni di km percorsi in più all'anno fra capoluogo e provincia, arrivando (esclusa la metropolitana di Brescia) a 33,8 milioni. Un obiettivo che risponde alle esigenze di mobilità di un territorio sviluppato come il nostro. Il rischio, invece, è che si debba tagliare qualcosa come 2 milioni di km dagli attuali 28. Già quest'anno, dall'estate in poi. Intere linee provinciali penalizzate, corse del tutto cancellate nei giorni festivi. Come avviene, ad esempio, nel Mantovano.

L'allarme, l'ennesimo, arriva dall'Agenzia del Trasporto Pubblico locale (Tpl). Il problema è lo stesso da anni: manca la certezza delle risorse. Il Presidente dell'Agenzia, Claudio Bragaglio, lo dice chiaro: «Abbiamo fatto scelte ottimistiche, convinti che il Tpl, per un territorio che guarda al futuro, debba migliorare quanto a linee, mezzi, servizi, qualità.» C'è però la variabile negativa, che pesa sul contesto: «La prospettiva economica, vale a dire i trasferimenti per il trasporto locale dallo Stato alla Regione e da questa all'Agenzia».

Spieghiamo. I fondi. Il 29 gennaio i soci dell'Agenzia hanno approvato il Programma di bacino (città e provincia) del Tpl su gomma (ne parliamo nell'altra pagina). Un piano che incrementa il servizio, in vista della gara internazionale, nel 2019, per scegliere il gestore dei prossimi sette anni. La base

⁷⁵ E.Mirani, *Agenzia del TPL lancia l'allarme. A rischio le risorse*, Giornale di Brescia, 9.02.2019

d'asta dovrebbe partire (sperando comunque nei ribassi) da una cifra intorno ai 450 milioni, circa 64 all'anno. E' la somma che l'Agenzia in cassa da Stato e Regione (54 milioni), Comune di Brescia e Provincia (una decina). Finora, almeno. Il problema è che su queste risorse si addensano nubi nere. Tanto per cominciare il Tpl bresciano riceve ogni anno dalla Regione 12 milioni in meno di quanto dovrebbe in base al servizio offerto (il bacino bresciano vale il 12% del km percorsi a livello lombardo, ricevendo il 9%). Lo scorso dicembre il Consiglio regionale ha votato un ordine del giorno chiedendo che i criteri di assegnazione siano modificati, rendendo giustizia a Brescia.

La volontà, per ora, non si è tradotta in norma. Anche perché c'è una incertezza complessiva sulle risorse che lo Stato dovrebbe a sua volta trasferire alle Regioni. “Il peggioramento del quadro nazionale – sottolinea Bragaglio – complica le cose”. L'economia che rallenta significa meno entrate fiscali e quindi meno denaro in cassa per lo Stato.

Tagli? Non solo. La legge finanziaria del governo gialloverde, per avere l'ok dall'Europa, ha congelato 2 miliardi a garanzia del raggiungimento degli obiettivi di finanza pubblica. In quella cifra ci sono 300 milioni destinati al trasporto pubblico: 52 per la Lombardia, che significano 2,5-3 milioni per Brescia. Di più. “Ci sono anche altre risorse a rischio, quelle per le Provincie e per le zone sfavorite della montagna”, aggiunge Bragaglio. Traduzione: nell'ipotesi peggiore (che il governo a luglio debba usare i 2 miliardi per limitare il debito) Brescia potrebbe avere un ammanco secco di 5-6 milioni, che valgono 2 milioni di km.

L'autonomia. Significa un taglio del 10% delle corse in provincia, con un effetto doppio visto che si spalmerrebbe su metà anno (dovendo comunque garantire il trasporto scolastico). “Non voglio neanche pensare ad una eventualità del genere, che Brescia non merita di certo”, commenta Bragaglio. Il quale, tuttavia, si mostra fiducioso. “Gli Assessori regionali Claudia Terzi e Davide Caparini – spiega – stanno lavorando con il governo perché la Lombardia non venga penalizzata. Credo che l'autonomia regionale possa essere una opportunità importante per il trasporto locale, che potrebbe contare finalmente su più risorse. in questo senso ritengo il federalismo differenziato un passo fondamentale”.

BRAGAGLIO: PER IL 2019 MANCANO 5,5 MILIONI **Lo sblocco dei fondi non risolve i problemi⁷⁶**

Lo sblocco dei 300 milioni annunciato dal ministro Danilo Toninelli non risolve i problemi del trasporto pubblico bresciano. Anzi. Per il presidente dell'Agenzia del Tpl di Brescia Claudio Bragaglio al budget 2019 di pullman e bus mancano ancora 5,5 milioni di euro. La stessa cifra di prima dello «sblocco». Possibile? Certo, spiega Bragaglio.

Lo sblocco è «un fatto positivo», ma del tutto usuale, praticato anche negli anni precedenti. Tecnicamente, spiegano dall'Agenzia, si tratta «della anticipazione dell'80% del contributo annuale del Fondo Nazionale Trasporti (FNT)» che «rende possibile corrispondere alle Agenzie e quindi alle Aziende le risorse necessarie per dare continuità all'attività del trasporto pubblico».

Il Tpl infatti non si finanzia con i soli biglietti e abbonamenti, che coprono circa il 35% dei costi. Il resto viene finanziato con risorse statali (FNT), regionali e locali.

Il tema di fondo è proprio l'incertezza su queste risorse che quest'anno potrebbe creare un buco di 5,5 milioni di euro. «Importo dato dalla somma della possibile decurtazione di una parte del FNT, dalla mancata conferma, almeno finora, del contributo per la montagna e per le zone a bassa densità, oltre che dalle minori disponibilità della Provincia di Brescia».

Senza scordare i criteri penalizzanti per Brescia nell'assegnazione dei fabbisogni standard, vera mannaia che scatterà nel 2020 se la Regione non correggerà i criteri (come però il Pirellone si è impegnato a fare con un ordine del giorno).

Il nodo sono le risorse del Fondo nazionale trasporti subordinate al recupero di 2 miliardi dalla vendita di immobili statali entro luglio. Operazione «difficilmente praticabile». Ecco perché la preoccupazione resta alta.

Non avere quei soldi vuol dire parecchie corse in meno. «Non è un caso - chiosa Bragaglio - che Stefano Bonaccini, presidente della Conferenza Stato-Regioni, abbia chiesto una urgente riunione per affrontare il problema».

Sul fronte politico, l'assessore regionale Claudia Maria Terzi elogia il cambio di rotta rispetto «all'epoca dei tagli targati Pd».

«Con il decreto firmato l'altra sera - spiega - la parte di finanziamenti per il Tpl della Lombardia resterà invariata: verrà erogata per intero la quota che anticipa l'80% dei fondi per il 2019, pari a circa 677 milioni, senza alcuna applicazione di tagli. Il restante 20% sarà erogato entro fine anno, come da prassi».

⁷⁶ D.Bacca *Tpl, lo sblocco dei fondi non risolve i problemi*, Giornale di Brescia, 13.02.2019

Il consigliere regionale Gianni Girelli (Pd), però, attacca: «1300 milioni (52 per la Lombardia) possono essere resi disponibili solo con un decreto del presidente del Consiglio dei ministri.

Oggi non c'è nessun decreto e la manovra di bilancio, che contiene il blocco, è ancora pienamente in vigore. Toninelli e Terzi, quindi, non stanno dicendo la verità ai lombardi. Senza quei 52 milioni, ancora congelati, le agenzie dovranno tagliare le corse e ridurre il servizio».

PER IL TPL RESTANO I DUBBI

Incertezza per i Fondi nazionali⁷⁷

Con riferimento alle dichiarazioni dell'assessore regionale ai Trasporti, avv. Claudia Maria Terzi, desidero fare una precisazione, con una richiesta di chiarimento. L'assessore assicura che lo stanziamento annuale del Fondo Nazionale Trasporti (FNT) «sarà erogato entro fine anno come da prassi». Notizia pienamente auspicata, come è ovvio.

Tale risulta anche dalla tabella del Ministero quando quantifica l'80 per cento delle risorse «sbloccate», rispetto all'importo dei 677.703.853,38 euro per la Lombardia. Non è mia intenzione, dato anche il ruolo istituzionale dell'Agenzia del TPL, polemizzare.

Ma noi ci atteniamo solo ad una verità fattuale.

Le ulteriori risorse da erogare, in base alla legge di Bilancio, sono soggette (in questo come per altri settori) all'applicazione dei commi 1118-1120 della legge 145/2018, che prevede un accantonamento di 2 miliardi di euro che potranno essere utilizzati solo se vi saranno precise coperture (vendita di immobili o risorse provenienti da altre fonti finanziarie).

Con i chiari di luna presenti nella situazione economico-finanziaria rimangono confermate le più allarmate preoccupazioni. Proprio per questo il Presidente della Conferenza delle Regioni, Stefano Bonaccini ha chiesto il 24 gennaio scorso di inserire nella Conferenza Stato-Regioni tale questione all'ordine del giorno. Cosa che mi pare finora non sia stata accolta. A ulteriore dimostrazione della fondatezza della nostra preoccupazione.

Ma se l'assessore Terzi dispone di informazioni diverse dalle nostre sarebbe opportuno, direi indispensabile, venissero rese esplicite fin d'ora. Se invece la certezza dello stanziamento, reso esplicito dalle sue parole tranquillizzanti,

⁷⁷ C. Bragaglio, *Per il Tpl restano i dubbi*, Bresciaoggi, 14.02.2019

non corrispondesse poi al vero le Agenzie Lombarde del TPL si ritroverebbero a decidere a luglio drastici tagli al servizio oltre al doverli far ricadere tutti, e concentrati, solo sugli ultimi quattro mesi dell'anno in corso.

Con le conseguenze immaginabili per i cittadini, per le Aziende e i loro dipendenti.

Rese ancor più pesanti andando a sommarsi ad altre risorse decurtate (nell'ordine di 5,5 milioni di euro), con un taglio per il territorio del bacino bresciano di ben tre milioni di chilometri di servizi TPL.

L'AGENZIA DEL TPL LANCIA L'ALLARME

Intervista a: "La Voce del Popolo"⁷⁸

Presidente Bragaglio, cosa prevede il nuovo Programma di bacino?

Dopo l'approvazione del Programma, che per la prima volta comprende la provincia nella sua totalità, stiamo avviando la gara per l'affidamento del servizio. Abbiamo stabilito 7 anni ma può darsi che nella fase di esecuzione possano essere anche di più, per un totale di 450 milioni di euro. Il costo del Tpl (Trasporto pubblico locale) bresciano su gomma, quindi esclusa la metropolitana, ammonta a circa 65 milioni l'anno. Il restante 40% è coperto dalla tariffazione. Prevediamo un incremento di circa 5 milioni di km, intervenendo anche sulla struttura di alcune linee di forza, dove c'è il maggior carico di movimentazione. Sempre tenendo ben presente che una parte molto significativa del trasporto pubblico provinciale è quello scolastico. L'utilizzo da parte degli studenti si aggira attorno al 60/65% dell'uso del mezzo pubblico.

La gara migliorativa è in contrasto con la contrazione delle risorse...

E' il nostro dramma. Il recente sblocco delle risorse da parte del ministro delle Infrastrutture Toninelli, circa l'80%, non modifica in nulla la nostra situazione. Lo sblocco, anche se positivo considerato che consente di coprire l'attività svolta in questi mesi, lascia irrisolta l'incognita che ci troveremo ad affrontare a luglio. Se il governo dovesse far fronte alle clausole di salvaguardia, per via di un PIL inferiore alle attese, potremmo trovarci di fronte a un taglio dei trasferimenti. Con un deficit di 2 miliardi, dei circa 52 milioni di euro destinati alla Lombardia, all'appello, per Brescia, a luglio, verrebbero meno 3,5 mln.

⁷⁸ C. Bragaglio, *L'Agenzia del TPL lancia l'allarme*, intervista di R.Guatta Caldini, La Voce del Popolo di Brescia, 14.02.2019

Della totalità, rimane l'interrogativo su quel 20% non coperto dalla misura di Toninelli. E questo il problema che denunciavamo. Mancano circa 5,5 milioni: l'importo è dato dalla somma della possibile decurtazione di una parte del Fnt (2,5 mln), dalla mancata conferma, almeno fino ad ora, del contributo per la montagna e per le zone a bassa densità (circa 1 mln), oltre che dalle minori disponibilità finanziarie della Provincia di Brescia (1,5) mln. A cui vanno aggiunti i criteri penalizzanti per Brescia nell'assegnazione dei fabbisogni e che dovrebbero essere modificati in base all'ordine del giorno unanimemente approvato a fine dicembre 2018 dal Consiglio regionale. L'allarme lanciato nei giorni scorsi rimane del tutto confermato, nonostante lo sblocco.

Per quanto riguarda il capitolo metropolitana?

I finanziamenti ricevuti sino ad ora (9 milioni prima e 6 nell'ultima tranche) sono misure considerate eccezionali. Non c'è alcuna certezza, né diretta né indiretta. La redistribuzione dei 650 milioni del budget regionale ci penalizza. Abbiamo un servizio di Tpl che rappresenta l'11% di quello regionale, ma è finanziato per il 9%. In questa forchetta del 2%, 12,5 milioni di euro, c'è il nostro problema. Se dovessero essere modificati e resi equi i criteri di ripartizione, come per altro sollecitato dall'Odg approvato in consiglio regionale, vorrebbe dire che con un bilancio accresciuto di 12,5 milioni riusciremmo a risolvere sia i problemi del Tpl sia quelli della metropolitana.

A luglio, in caso non dovesse esserci l'adeguata copertura finanziaria, cosa accadrà?

Saremmo letteralmente nei guai. Lo scorso anno eravamo partiti con - 2,2 milioni di euro. Poi, grazie alla sinergia di Regione (54,5 mln ndr), Comune di Brescia (8,5 mln ndr) e Provincia (4,5 mln ndr), il deficit si è ridotto a 500mila euro. Questo ha comportato operazioni di razionalizzazione e riduzione del sistema non drammatici. Abbiamo ridotto il cadenzamento delle corse, comunque mantenute. Non ci sono state soppressioni domenicali come hanno fatto altre province. In base all'attuale stato di cose, saremmo costretti a procedere a veri e propri tagli. Saremmo indotti a procedere con operazioni insostenibili, concentrate in 5/6 mesi dell'anno. Da luglio, a dicembre, saremmo costretti a tagli drammatici, per altro molto squilibrati. Con tutte le conseguenze del caso. Stiamo parlando di un taglio di milioni di euro, corrispondenti a mln di km. Ovviamente dobbiamo garantire la copertura della fascia scolastica, nelle due principali punte orarie, dalle 7 alle 8, e dalle 12 alle 13.

Ciò significa andare a tagliare nella fascia non scolastica, azzerando, o quasi, le corse. Solo così potremmo recuperare i milioni di euro che verranno a mancare

in quei 5 o 6 mesi. A preoccuparci, quindi, non è solo quello che accadrà nel 2019. Noi abbiamo ragionato su una gara migliorativa della situazione odierna. Se l'anno in corso dovesse essere caratterizzato da pesanti tagli vuol dire che la gara immaginata, nei prossimi anni, sarà inferiore: milioni di euro in meno (40/50 per approssimazione) significano mln di km in meno. La vera preoccupazione risiede nell'incertezza che pesa sulla gara stessa.

IL GOVERNO SBLOCCA L'80% DEI FONDI PER IL TPL “Positivo, ma non riguarda le nostre quote ancora scoperte”⁷⁹

All'appello mancano 5,5 milioni di euro. È questo l'allarme lanciato dal presidente dell'Agenzia del trasporto pubblico locale, Claudio Bragaglio, all'indomani dell'approvazione del Programma del trasporto pubblico locale di bacino (PtB). Lo sblocco governativo della disponibilità di 52 milioni di euro da destinare a Regione Lombardia per il Tpl non risolve le criticità finanziarie. “È un fatto positivo, ma del tutto usuale – afferma Bragaglio – e che non riguarda i 5,5 milioni per il Tpl di Brescia che rimangono scoperti”.

Un miglior servizio, con un aumento di circa 5,5 mln di km, tra urbano ed extraurbano, è l'obiettivo a cui puntano i vertici della realtà di via Marconi, con l'avvio delle procedure del bando di gara per l'affidamento del servizio.

Le misure migliorative auspiccate si scontrano inevitabilmente con la realtà. In forse non c'è solo la definizione dei capitolati secondo le esigenze di mobilità di un territorio sviluppato come quello bresciano.

Le prospettive, nel medio periodo, non sono affatto rosee. Già alla fine di luglio, infatti, se non si dovesse trovare la quadra, milioni di km dell'attuale Tpl dovranno essere tagliati, con soppressioni drastiche delle corse degli autobus.

Le varie quote di contributo non ancora entrate nel bilancio restano totalmente scoperte e in grande parte la loro copertura – ha sottolineato Bragaglio – è subordinata al recupero di 2 miliardi di euro, entro la fine del prossimo mese di luglio, connesso alla ipotizzata rilevante vendita di patrimonio immobiliare dello Stato.

⁷⁹ C.Bragaglio, *Il Governo sblocca l'80% dei fondi per il TPL*, La Voce del Popolo di Brescia, 14.02.2019

“Ad oggi – conclude Bragaglio – tale operazione viene considerata difficilmente praticabile. Non a caso infatti è stata formalmente chiesta da Stefano Bonaccini, Presidente della Conferenza Stato–Regioni, una urgente riunione della Conferenza stessa con il Governo per affrontare tale problematica inerente ad una disposizione prevista dalla Legge di Bilancio”.

CRITICITÀ DELLE RISORSE E PROGRAMMA DI BACINO Incontro con le Organizzazioni Sindacali⁸⁰

Il Presidente dell’Agenzia del TPL di Brescia, Claudio Bragaglio e il Direttore, Alberto Croce, martedì 26 febbraio u.s., hanno incontrato le Organizzazioni Sindacali per fornire informazioni e confrontarsi in merito alla situazione particolarmente critica riguardante le risorse economico-finanziarie del TPL (con un possibile “sbilanciamento” annuale di circa 5,5 mln di euro) e conseguentemente con rischi elevati di tagli e di adeguamenti tariffari. Nell’incontro sono state fornite informazioni riguardanti anche l’approvazione del Programma del Trasporto pubblico Locale del bacino di Brescia (PTB) e le scadenze della gara del TPL.

All’incontro erano presenti esponenti delle Segreterie di categoria: per la Fit-Cisl Mario Bresciani, per la Filt-Cgil Ivano Panzica, per l’Ugl Salvatore Riccio e per la FAISA-Cisal Giambattista Tanfoglio.

Le Organizzazioni Sindacali bresciane hanno esplicitato obiezioni, preoccupazioni, valutazioni e proposte, al riguardo, a fronte sia delle possibili misure da assumere, sia della prospettiva anche economico-finanziaria del Tpl.

Un confronto aperto e costruttivo in cui sono stati esaminati anche i vari problemi aperti condividendo la grande preoccupazione per la riduzione delle risorse e la pesante ricaduta per utenti e lavoratori. Gli esponenti sindacali hanno informato l’Agenzia anche delle loro iniziative che sono all’esame per contrastare tale situazione.

⁸⁰ Comunicato sottoscritto a seguito dell’incontro tra le Organizzazioni Sindacali del Trasporto Pubblico, il Presidente C.Bragaglio ed il Direttore A. Croce dell’Agenzia del TPL. Brescia, 26.02.2019

TRASPORTI, IL TEMPO È SCADUTO

Un pullman su quattro a rischio⁸¹

Bragaglio: “A settembre sarà tardi. È necessario intervenire subito. Sono deluso per il disinteresse della maggioranza in Commissione”. A settembre rischiamo di perdere un pullman su quattro, a Milano fanno spallucce, e ripetono il “non preoccupatevi che alla fine tutto si aggiusterà”. Le cinque agenzie del Tpl lombardo sono sull'orlo del collasso immediato. Il rischio di non fare le gare nel 2020 condannerebbe al fallimento la Legge 6/2012 sul riordino del trasporto regionale.

Da Roma non arrivano i soldi del Fondo trasporti, e il Pirellone ha dovuto anticipare (mai accaduto prima) la sua quota per pagare i primi quattro mesi del Tpl. Poi il vuoto. In più, si fa concreta la prospettiva che a luglio non arrivino neanche i 52 milioni del Fondo di salvaguardia. Le Province, per di più, restano in attesa dei trasferimenti romani, e il Broletto non sa se sarà in grado di erogare al trasporto pubblico i suoi due milioni. Morale, a luglio a Brescia rischiano di mancare 5,5 milioni, o forse 7,5.

Ma una Regione “milanocentrica” non sembra averne la giusta contezza. E' questo il film che giovedì ha visto protagonisti da una parte presidenti e direttori delle Agenzie, dall'altra i consiglieri regionali della commissione Quinta. A conclusione dell'audizione, il presidente dell'Agenzia bresciana Claudio Bragaglio riassume tutto con una parola: “delusione”. Delusione perché “chiuso il primo punto all'odg sulla politica tariffaria di Milano – spiega -, la maggioranza ha praticamente abbandonato l'aula”. E anche “seria preoccupazione” per una tanto scarsa consapevolezza dei rischi reali incombenti sul Tpl regionale, che nemmeno il “collasso” evocato a più riprese dalle Agenzie in coro riesce a scuotere. E sì che i presidenti non avrebbero potuto essere più chiari nella richiesta di una “*exit strategy*” da approntare con urgenza in questi mesi per non doversi trovare a tagliare un pullman su quattro al ritorno dalle ferie agostane.

Ormai si dà per certo che i 52 milioni, parte lombarda dei 300 del Fondo trasporti finiti nei 2 miliardi del Fondo di salvaguardia, a luglio non arriveranno. E volente o nolente dovrà intervenire la Regione. Ma deve prepararsi fin da ora. “A settembre l'operazione abbonamenti, che incidono per il 70 per

⁸¹ C. Bragaglio, *Trasporti, il tempo è scaduto. Un pullman su quattro a rischio*, Intervista di M. Varone, Bresciaoggi, 14.04.2019

cento, è già fatta e non avremo alcuna possibilità di utilizzare la leva tariffaria – dice Bragaglio -. Per contro, nessuna Agenzia è in condizioni di fare indebitamento e se arriviamo ad agosto così, non c'è alternativa ai tagli, né alla perdita di 40 posizioni lavorative”.

Se questa è la funesta prospettiva per l'immediato, il 2020 delle gare non si presenta meglio. Bragaglio dice di aver prospettato con chiarezza ai consiglieri l'alternativa “diabolica” tra due opzioni una peggio dell'altra, che lui e i suoi colleghi avranno davanti. “Tutte le Agenzie hanno approvato Programmi di bacino in una logica incrementale per migliorare il servizio, come noi abbiamo aumentato di cinque milioni di chilometri annui – dice -. Già oggi siamo costretti a fare una gara da 450 milioni per sette anni, impostata sulla situazione storica. Con le riduzioni prospettate si scende a 400 milioni, che non avrebbero alcuna corrispondenza con il Programma approvato e non saremmo in grado di gestirla”.

L'alternativa è non fare le gare. Ma “in questo caso si fa saltare la Legge regionale 6/2012 – sottolinea -, che proprio attraverso le gare vuole superare il Tpl municipale”. Lui a favore di quella Legge sarebbe pronto a spezzare una lancia. “Il problema non è la Legge bensì lo scollamento tra l'impianto legislativo e quello amministrativo che si è verificato in Regione – accusa -. Una Regione che dal 2013 al 2018 cambia cinque assessori alla Mobilità, da Cattaneo a Del Tenno, da Cavalli a Sorte e ora a Terzi, vuol dire che manca di linea di gestione su uno dei temi strategici, e rischia di scaricare il collasso sulle Agenzie”.

Come dire che il problema è antico. Ai pochi consiglieri rimasti in Commissione, il presidente dell'Agenzia bresciana ha ricordato anche l'odg bipartisan approvato in dicembre per ridefinire i fabbisogni e sanare l'iniquo trattamento riservato a Brescia, finito chissà in quale cassetto. Ha aggiunto pure la solita “incertezza totale” sui corrispettivi alla metro. “Una catena simile di problemi richiederebbe un'amministrazione regionale forte e in grado di tranquillizzare ogni singola Agenzia”. Invece “siamo ancora a sperare che tutto si aggiusti”.

TPL: EVITARE I “CORTOCIRCUITI”

La pressione anche di Regione Lombardia sul Governo⁸²

Una precisazione è necessaria, per evitare fraintendimenti. Senza replicare a valutazioni polemiche, del tutto legittime e meritevoli di attenzione. Anche perché, al di là delle dichiarazioni pubbliche, conosco bene le preoccupazioni condivise dalle persone più serie e responsabili dei diversi schieramenti.

L’Agenzia firma contratti ed assume rilevanti impegni con le Aziende di trasporto, nell’ordine di decine di milioni di euro, di cui rispondono Amministratori e Direttore. A tale proposito, generici impegni di ordine politico, ma non accompagnati da precisi atti amministrativi, non sono sufficienti per dar corso, senza rischi anche personali, ad impegni contrattuali.

Il Governo, con il ministro Toninelli, ha prefigurato lo stanziamento annuale per il Trasporto pubblico, ma al momento della erogazione effettiva, già per i primi quattro mesi, è dovuta intervenire – meritoriamente, ma in forma surrogatoria, con una operazione di cassa – la Regione Lombardia. Segno del tutto evidente di rilevanti difficoltà del Governo nazionale.

Per il futuro, il Governo s’è impegnato, in sede di assestamento di Bilancio a fine luglio, a reperire le risorse necessarie, ma non ancora disponibili, per alimentare il Fondo Nazionale Trasporti, perché esse sono soggette alle famose clausole di salvaguardia.

Ma l’Agenzia non può esporsi, nelle prossime settimane (tempo entro cui deve decidere) in assenza di garanzie certe, che assicurino continuità. Da ciò la proroga con le Aziende di trasporto, ma di soli quattro mesi e la obbligata segnalazione che le risorse disponibili, allo stato delle cose, garantiscono il servizio di trasporto solo fino a metà novembre. E non oltre.

Sulla effettiva affidabilità delle risorse del Governo aggiungo nulla al calvario che emerge sulla stampa di tutti questi giorni.

Da parte nostra abbiamo apprezzato le dichiarazioni del Presidente Fontana, nonché quelle dell’Assessore al Bilancio Caparini, in sede di Conferenza Stato Regioni. Ponendo però a Regione Lombardia il quesito sulla certezza della continuità di risorse, quand’anche in forma surrogatoria, per la copertura del 2019. E non, come da Deliberazione della Conferenza Stato Regione, con eventuale copertura della Regione assicurata, ma fino a luglio, dilatata poi a metà settembre. E non oltre.

⁸²C. Bragaglio, *TPL: Evitare i “cortocircuiti”*, Bresciaoggi; 2.06.2019

Per l’Agenzia un serio impegno di Regione Lombardia anche per il periodo successivo sarebbe ritenuto sufficiente ed affidabile. Considerato che la Regione è anche parte costitutiva del sistema del TPL lombardo. Ma – ed è questo che va sottolineato - si dà il caso che l’Assessore Terzi settimane fa ha sostenuto che Regione Lombardia non dispone delle risorse necessarie. Quindi certezze non vengono dal Governo, ma neppure da Regione Lombardia, come invece da più parti si era sperato.

Da ciò il rischio del “corto circuito” per il TPL evidenziato con forte preoccupazione nella lettera dell’Agenzia di Brescia, rivolta a Regione Lombardia ed all’opinione pubblica.

BUS SOVRAFFOLLATI, RITARDI E CASSE VUOTE

Senza risorse nel 2020 rischiamo il collasso⁸³

Si fa presto a dire trasporto pubblico. Ma per convincere gli utenti a lasciare l’auto in garage e salire sugli autobus bisogna offrire un servizio efficiente ed economico. Peccato che anche quest’anno i maggiori clienti del Tpl, ovvero gli studenti, siano costretti a fare i conti con corriere stracolme, ritardi e attese snervanti.

Le linee più critiche risultano essere quelle dirette agli istituti scolastici di Orzinuovi, Chiari e Palazzolo. Ma al di là di alcuni problemi puntuali, c’è da tempo un nodo strutturale: per funzionare bene il trasporto pubblico ha bisogno di risorse. Invece i fondi si assottigliano sempre più. E quando la coperta è corta, difficile soddisfare tutte le esigenze.

L’allarme. Per questo l’Agenzia del Tpl di Brescia, la realtà chiamata a programmare e gestire il trasporto pubblico di città e provincia, lancia il nuovo allarme. Se quest’anno si è evitato il blocco delle corse, minacciato la scorsa estate, «nel 2020 avremo un buco di 2,5 milioni di euro nel nostro budget, senza contare le risorse necessarie per il funzionamento della metropolitana» spiega il presidente Claudio Bragaglio.

Da qui la richiesta di un incontro urgente tra tutte le Agenzie lombarde (il problema non è solo di Brescia) e l’assessore regionale ai Trasporti Claudia Maria Terzi. «L’intento non è polemico - assicura Bragaglio - ma costruttivo.

⁸³ D.Bacca, *Autobus sovraffollati, ritardi e casse vuote* «Senza soldi nel 2020 rischiamo il collasso», Giornale di Brescia, 20.10.2019

I problemi più rilevanti sono in larga misura dovuti alla insufficienza delle risorse per il Tpl» che rendono impraticabile «un incremento del servizio scolastico ed una migliore razionalizzazione del servizio». Come invece servirebbe.

Finanziamenti. Il trasporto pubblico, va ricordato, non si ripaga con le tariffe: biglietti e abbonamenti coprono un terzo dei costi. Il resto viene finanziato con il Fondo nazionale trasporti e risorse messe da Regione ed enti locali. Nei giorni scorsi, di fronte alle lamentele delle Agenzie, Terzi era stata tranchant: le risorse erogate sono le stesse del 2018, dunque «non vi sono alibi», dove vi sono difficoltà le Agenzie «intervengano e pongano rimedio». Cosa che, assicura Bragaglio, è stata fatta: doppio bus tra Aprica e Edolo, nuove coppie di corse tra Bedizzole e Montichiari (scuola Don Milani), modifica del percorso della corsa Ghedi (Capirola)-Brescia. Anche a Orzinuovi (Cossali), Chiari (Einaudi) e Palazzolo (Marzoli-Falcone) si è potenziato il servizio.

Ma le risorse restano poche. E più di tanto non si può fare. «Le criticità hanno ormai carattere strutturale e come tali vanno affrontate» insiste il presidente. Ad allarmare è soprattutto il 2020. «Non avremo risorse sufficienti per il mantenimento di livelli di servizio accettabili». Perché se è vero che il plafond è rimasto lo stesso degli scorsi anni, quella cifra è di fatto stata erosa.

Il buco. L'Agenzia ha fatto i conti. Le difficoltà finanziarie della Provincia di Brescia (come di tutte le altre Province) hanno già portato a dimezzare il contributo del Broletto. Nel 2020 mancheranno altri 400 mila euro.

Inoltre, l'adeguamento dei prezzi Istat degli ultimi anni vale 650 mila euro; l'assorbimento della quota riferita al Contratto nazionale altri 700 mila; Piva al 10% che dal prossimo anno l'Agenzia dovrà versare pesa per 420 mila euro. In tutto quasi 1,8 milioni.

Nel frattempo, però, la domanda di mobilità è cresciuta, a partire dalle corse scolastiche. Secondo l'Agenzia servirebbero 50 pullman «doppi» in più per affrontare le ore di punta, la mattina tra le 7 e le 8, l'uscita tra le 13 e le 14.

E andrebbero messe in campo nuove corse, per aumentare del 5% le percorrenze extraurbane. In tutto altri 710 mila euro.

«Se vogliamo mantenere il livello 2019 e dare almeno una parziale risposta alle esigenze della mobilità scolastica - conclude Bragaglio - nel 2020 servono almeno 2,5 milioni aggiuntivi».

Invece, con l'introduzione dei costi standard, Brescia rischia la beffa: perché il monte risorse crescerà (1,7 milioni in più), ma in quella cifra sarà compreso anche il finanziamento per la gestione della metro. Rendendo la somma «ampiamente insufficiente», visto che il gap tra i km percorsi (11% del totale

regionale) e i km rimborsati dalla Regione (9%) vale 12 milioni. E a quel punto la Loggia potrebbe non versare più 8,5 milioni per la «gomma» dirottando quelle risorse sulla metropolitana.

L' AGENZIA TPL DI BRESCIA

Bragaglio: intervista su storia e prospettive del TPL⁸⁴

Per ricostruire le vicende recenti relative alla formazione dell' Agenzia TPL di Brescia è indispensabile definire il contesto, perché le potenzialità ed alcuni nostri rilevanti problemi derivano dall'evoluzione della legge regionale 6/2012, su cui peraltro esprimo, nel complesso, una valutazione positiva. In particolare, è valido il suo principio ispiratore, ovvero l'intento di organizzare il TPL sulla base di una compartecipazione dei soggetti locali.

La definizione delle singole quote societarie non è stata un problema, in quanto esse sono divise tra gli enti territoriali, con una partecipazione simbolica anche della Regione, uguale in tutto il territorio regionale. L' Agenzia di TPL è quindi stata costituita in base ad una compartecipazione del Comune capoluogo e della Provincia di Brescia, in egual misura.

Si è arrivati a questa impostazione anche se la storia dei trasporti locali e del loro assetto istituzionale è basata su una stratificazione piuttosto caotica e differenziata. Basti esaminare cosa è avvenuto nel corso del tempo.

Infatti, dal '900 in poi i Comuni capoluogo hanno organizzato i vari servizi pubblici su scala prevalentemente urbana, intervenendo anche nel trasporto con servizi di interesse pubblico. Parliamo degli omnibus con i cavalli, poi delle tramvie elettriche, insieme al conferimento di altri servizi, come il carbone e la legna per il riscaldamento, la raccolta dei rifiuti o l'attività della fabbrica del ghiaccio. E' infatti il Comune capoluogo che organizza tali servizi, a differenza degli altri comuni della Provincia dove, con l'economia domestica, agricola e territoriale, si autogestivano i servizi essenziali delle famiglie.

⁸⁴ Intervista a Claudio Bragaglio della dott.ssa Erica Melloni Consiglio regionale della Lombardia – Politecnico di Milano, *Missione valutativa "L'integrazione modale e tariffaria nel trasporto pubblico locale*, 2019.

I primi passi dei Servizi Pubblici

Sulla natura dei servizi comunali, a Brescia, vi fu anche un importante referendum nel 1909 a favore della loro gestione pubblica. Venne costituita l'ASM, l'Azienda dei Servizi Municipalizzati, fondata l'anno prima come società pluriservizi. Anche il partito liberale del tempo aveva dato una indicazione favorevole per una scelta pubblica di tale azienda municipale.

Si trattava di una scelta municipale ed autonomistica, più che d'una scelta genericamente "pubblica". Quindi, nel corso dei decenni, incluso il periodo del fascismo, ha operato la ASM, come Azienda dei servizi municipalizzati e come azienda della città. L'ASM a Brescia si è organizzata sempre meglio, e dagli anni '50-'60, in maniera moderna ed efficiente erogava servizi diversi, trasporto, raccolta rifiuti, conferimento del ghiaccio. Tutti i servizi pubblici, a partire dal trasporto stesso, gravitavano quindi attorno alla ASM.

La ASM manteneva un "cordone ombelicale" diretto con il Comune. Aveva allora non un proprio "consiglio di amministrazione", ma una "commissione amministratrice" e le delibere erano approvate dal Consiglio Comunale.

Questa sommaria ricostruzione storica è importante per comprendere il salto qualitativo sviluppato negli anni 60-70, quando si fece un investimento importante - in termini di risorse economiche, professionalità amministrative e capacità imprenditoriali - per potenziare il ruolo dell'ASM di Brescia.

Una parte importante della storia di Brescia può essere compresa - senza alcuna esagerazione - identificando la città con la sua azienda dei servizi municipali (ASM). Una azienda che produceva servizi, lavoro, benessere. Motivo d'un orgoglio municipale. Non a caso sull'azienda ASM gravitava un consenso, politico e sociale, molto ampio e quindi per nulla coincidente con le divisioni politiche, tra maggioranze e minoranze, presenti nel Consiglio comunale di Brescia.

In ASM convergenze "bipartisan"

Vi era in effetti un'ampia convergenza di politiche amministrative, la Commissione amministratrice operava spesso con una impostazione bipartisan: l'ASM era vissuta dalla città come un bene comune.

Tutto ciò valeva anche per la sinistra all'opposizione, dal PCI in poi, con le relative e note trasformazioni. Basti ricordare, nel tempo, figure di qualificati amministratori di sinistra come Mario Tambalotti, Gianni Chiari, Giuseppe Berruti o Bruno Barzellotti.

Negli anni novanta, per esempio, il sindaco Paolo Corsini, di estrazione PCI-PDS, con condivisa convinzione ha confermato presidente di ASM un qualificato esponente del Partito Liberale bresciano, l'avv. Angelo Rampinelli.

Proprio in ragione di questa positiva immagine bipartisan e d'una tale evoluzione storica, sia politica che amministrativa, negli anni '70-'80, l'ASM ha potuto ampliare la propria attività sempre più anche nell'Hinterland ed oltre, facendo delle scelte straordinariamente impegnative, come quella del teleriscaldamento. Una scelta fatta nel 1971.

Con Brescia che diventa "la capitale italiana del Teleriscaldamento", ma facendo anche difficili scelte bipartisan. Come quella di politiche tariffarie piuttosto impegnative, necessarie per rendere possibile una capitalizzazione a favore dell'estensione della rete di teleriscaldamento. E' stata questa, in particolare, l'epoca importante della presidenza dell'avv. Cesare Tedeschi, che poi diventò sindaco della Città nel 1975.

Questa scelta del teleriscaldamento ha rappresentato un grande salto di ASM in direzione di una società intesa come una *multiutility*. A cui poi si aggiunse, nel 1992, un ulteriore salto di qualità, quello di un utilizzo dei rifiuti come materiale di combustione, con l'installazione di un impianto avanzato come il Termovalorizzatore, entrato in attività nel 1998.

Il rifiuto diventa così il "petrolio" che produce energia elettrica e teleriscaldamento. Ovvero un ciclo integrato: rifiuti-produzione di vapore-energia elettrica-riscaldamento domestico. Con la rete di sottoservizi, sia in città che – negli anni – anche verso l'Hinterland.

Tutto ciò mette le basi ad un ruolo di ASM intesa come un'efficiente azienda multiservizi, con settori particolarmente attivi, pensiamo alla raccolta rifiuti ed all'energetico, in condizione quindi di poter compensare anche settori storicamente passivi, come quelli del trasporto pubblico. Quindi con solidità di "bilancio consolidato" e di risorse disponibili. Al punto da far immaginare la fattibilità anche di opere all'avanguardia, come il Metrobus, in una città relativamente piccola, di circa 200 mila abitanti, ma inserita in un Hinterland di 400 mila abitanti. Con progetti che entrano in agenda a metà degli anni 80.

Con riferimento alle scelte più impegnative e strategiche – in particolare termovalorizzatore e Metrò - la mia opinione è molto precisa. Esse si sono rese possibili solo per il grande prestigio bipartisan di ASM, di amministratori e della sua direzione, penso all'ing. Renzo Capra. Non è un caso che tali scelte si siano potute affermare nonostante che il quadro politico del tempo fosse profondamente diviso, anche in seno alle maggioranze politiche di allora.

La storia della Divisione Trasporti di ASM è di lunga data. Risale al 1908, gestisce i tram elettrici, che hanno sostituito quelli con i cavalli. Tra gli anni

'30 e '40 i tram vengono sostituiti dai filobus, e dal 1967 tutto il servizio cittadino viene assicurato con l'introduzione degli autobus. Quindi il trasporto pubblico urbano era passato dal tram alla gomma, con un servizio efficiente, garantito dalla gestione multiservizi che consentiva di compensare, con l'integrazione aziendale, i servizi in perdita, in primis il trasporto, con altri servizi in attivo, come la gestione dei rifiuti e il termovalorizzatore.

Il progetto Metrobus

Sulla metropolitana a metà anni '80 comincia la discussione, si valutano le diverse ipotesi (tram e metro), avanzate dalla stessa ASM. L'ipotesi del tram circolare, lungo il *Ring* della città, viene subito accantonata, in quanto il problema più significativo era non tanto quello della mobilità interna alla città, bensì il raccordo tra la città e l'hinterland, con relativo attraversamento nord-sud-est della città.

Nel biennio 1986-'87 il Consiglio Comunale di Brescia propone ad ASM uno studio per il "progetto Metrobus", con l'obiettivo di realizzare un sistema di trasporto innovativo per il trasporto pubblico. Le diverse ipotesi sono state discusse intensamente, con grande partecipazione ed in varie sedi, sia in città che a livelli istituzionali ed in Consiglio Comunale, anche in due appositi Convegni⁸⁵.

Il primo, con sindaco il sen. Piero Padula, nel 1988. Il secondo Convegno, con sindaco l'on. Mino Martinazzoli, nel 1996. In particolare, sugli aspetti economici e di servizio, confrontando Metrò e Tram veloce.

Vi sono stati anche due referendum cittadini, sul fare o non fare il Metrò, ma che però non raggiunsero il quorum. Infatti nel maggio 1998 si è tenuto il primo referendum consultivo sulla realizzazione dell'opera, che seppure a larga maggioranza di No, non raggiunse il quorum richiesto. Avevano votato circa 60 mila cittadini su un totale di 160 mila elettori. Anche il secondo referendum, svolto nel 2001, non raggiunse il quorum. Ed alla fine ci si è decisi – con decisioni che hanno coinvolto anche Provincia e Regione - per il Metrò.

Nel '95-'96 Regione Lombardia – approvando una mozione bipartisan ed unitaria, presentata dai Consiglieri regionali bresciani – ha stabilito una quota parte di finanziamento del Metro di Brescia, insieme alla quota statale.

⁸⁵ Cfr.: Comune di Brescia-ASM, *Il Metrobus per la città degli anni novanta*, Atti del Convegno, Camera di Commercio, Brescia, 09.08. 1988. Comune di Brescia-ASM, *Il Trasporto innovativo: esperienze a confronto*, Atti del Convegno, Camera di Commercio, Brescia, 17/18.10.1996.

I finanziamenti riguardavano l'infrastruttura, ma – seppure con qualche equivoco, al riguardo - non la gestione. L'esito del percorso, approvato dal Consiglio Comunale, approda poi alla fase effettivamente realizzativa nel 2003, configurandosi come il progetto d'un sistema di Metropolitana Leggera Automatica (MLA).

L'idea di costruire, a suo tempo, la metropolitana di Brescia rientrava all'interno della *mission* di ASM, ovvero di una società pluriservizi, che poteva attivare forme di compensazione economica, ovvero con servizi in attivo che potevano finanziare servizi in perdita.

La normativa nazionale ed europea - riguardante le *multiutility* - ha però reso obbligatoria una diversa scelta, stabilendo criteri di distinzione che poi si sono poi tradotte in una separazione di attività, in base alla diversa destinazione dei servizi delle Aziende. Quindi l'attività del trasporto viene posta *a latere*, con una propria ed autonoma organizzazione societaria.

La società "Brescia Trasporti spa" viene costituita nel 2001, in ragione dello scorporo da ASM spa delle attività del trasporto pubblico. Ciò ha comportato anche difficoltà sulle modalità di separazione ed integrazione, che è stata risolta efficacemente con la costituzione di Brescia Mobilità, entro cui Brescia Trasporti viene inserita.

Questa complessa metamorfosi della esperienza delle società ex municipalizzate – e tra queste ASM - merita particolare attenzione anche per quanto riguarda la realtà odierna del Trasporto Pubblico Locale. Ponendo attenzione al fatto che il percorso da tempo avviato d'un profondo cambiamento è tutt'ora in atto. Infatti, l'ASM di Brescia, come abbiamo visto, si è totalmente staccata dal Settore Trasporti e dal Metrò, con la gestione affidata, a seconda delle competenze, a Brescia Mobilità e Brescia Trasporti. Nel contempo ASM, nel periodo tra il 2007-'08, insieme alle milanesi AEM spa e AMSA spa ha dato vita, tramite una fusione per incorporazione, ad A2A spa.

Dalla vecchia e prestigiosa società multiservizi ASM si è quindi approdati ad un assetto societario totalmente nuovo e diversificato tra diverse società. Con un deciso superamento, quindi, del carattere municipale di tali aziende, sia per *Governance* che per dimensione territoriale e l'organizzazione stessa dei servizi. Tale trasformazione ha riguardato anche il trasporto pubblico.

Con Brescia Trasporti, società del Comune di Brescia, che si ritrova a gestire il trasporto pubblico, oltre che in città, anche in 14 Comuni dell'Hinterland.

La nuova legge regionale sul TPL

Con la legge di Regione Lombardia n. 6/2012, riguardante la riforma del Trasporto Pubblico Locale e la costituzione delle Agenzia del TPL, si compie una svolta che, per molti aspetti, è conclusiva e positiva del percorso prima richiamato. Nel quadro, peraltro, di una normativa nazionale notevolmente cambiata, a partire dal lontano D.lgs. n. 422, del 19.11.1997.

La visione municipale del TPL, ancorata alla storia positivamente svolta dai Comuni capoluoghi, nel corso del secolo precedente, viene decisamente superata, sia per quanto riguarda la logica degli assetti gestionali (prima affidati dal Comune ad una propria Azienda municipale), sia per quanto riguarda la dimensione territoriale (prima suddivisa tra città ed il resto della Provincia) ed ora definita su scala provinciale o pluri-provinciale.

Per Brescia la dimensione individuata da Regione Lombardia è coincidente, a tutti gli effetti, con i confini della Provincia di Brescia e quindi necessariamente integrata a tale livello. E proprio su tale livello, definito “Bacino del TPL”, che è stato approvato dalla Agenzia di Brescia un “Programma di Bacino”⁸⁶ e sulla base di tale Programma, verrà precisato anche un Capitolo per l’indizione di una Gara europea per la scelta del Gestore unico. A cui possono concorrere tutti i soggetti abilitati, sia pubblici che privati. Comprese ovviamente le società ex municipalizzate, ma con i vari concorrenti che verranno tutti posti rigorosamente in condizione di *par condicio*.

Uno dei problemi più delicati che abbiamo, ora e nel prossimo futuro, è il seguente. La legge 6/2012 si regge su una stratificazione problematica per quanto riguarda l’attuale *Governance* del TPL. Da una parte vi è il prolungamento di una visione municipale, cui si aggiunge anche la presenza della Provincia. Dall’altra è necessario integrare un trasporto pubblico provinciale che per ora è ancora distinto da quello municipale.

La realtà provinciale è ancora molto diversa da quella comunale. La diversità sta nel fatto che i Comuni capoluogo - ed in molti comuni lombardi - hanno avuto ‘in pancia’ la propria azienda municipale, mentre la Provincia si affida ad un operatore esterno. La Provincia si avvale quindi di rapporti con aziende e organizza i trasporti non come soggetto gestore, ma conferendo la gestione del servizio ad altri. Questa è la situazione di oggi, negli aspetti positivi, ma anche problematici che ciò comporta. Situazioni diversificate, ma che

⁸⁶ Agenzia del TPL di Brescia, *Programma di Bacino. Relazione generale*, Brescia 28.01.2019

– almeno per la realtà bresciana – risultano a mio parere superabili e componibili, in quanto molteplici forme di collaborazioni sono già in atto.

La legge 6/2012, con un recepimento definito anche nello Statuto della Agenzia di Brescia, prevede la presenza di tre soggetti diversi. Un soggetto di programmazione, la Regione che partecipa con un simbolico 10%, e una divisione equa del 45% tra Comune capoluogo e Provincia di Brescia. Ma, come già sottolineato, la natura della partecipazione è diversa. Il Comune di Brescia opera sul trasporto urbano e conurbano con una un'Azienda che è propria, Brescia Trasporti. Mentre la Provincia ha un contratto di esercizio, che è già stato trasferito alla Agenzia del TPL, con il gruppo privato Arriva (Sia-Saia), cui è affidato il servizio. Problematiche e criticità presenti, ma – ripeto - non irrisolvibili, soprattutto se si guarda nella prospettiva della attuazione della legge regionale, i cui assi portanti sono validi e condivisibili.

Un problema delicato è quello che è manifestato in questi ultimi anni, con la legge Delrio (L.56/2014) riguardante le Province, il cui futuro, dopo l'esito del Referendum del 2016, rimane incerto ed indefinito. La qual cosa ci complica la vita, sia per il venir meno delle risorse economiche, che nel passaggio delle Gare, in quanto esse non possono che prevedere certezza di risorse da porre a base della Gara stessa. Oggi regna invece troppa incertezza. Abbiamo un cambio della natura della Provincia, confinato oggi in un limbo indecifrabile. Mentre sarebbe necessario, a mio parere, un ruolo decisamente riqualificato – per competenze e risorse - della Provincia, intesa come “Casa dei Comuni”, che con il Comune capoluogo possa essere un asse portante della *Governance* dell'Agenzia del TPL. Si pensi che Brescia è la quinta provincia per estensione d'Italia, rilevante anche per popolazione, e che la Provincia ha 1,3 milioni di abitanti, a fronte di un capoluogo che ne ha 200 mila ed un Hinterland di circa 400 mila abitanti.

Oggi siamo di fronte a un passaggio delicato. La legge 6/2012, con la definizione del ruolo rilevante dell'Agenzia, ci porta ad avere una situazione molto impegnativa e problematica. Giustamente quelli che erano i due settori territoriali di intervento: la Città tramite la propria azienda comunale; la Provincia tramite i contratti di esercizio con una azienda privata, vanno tra loro integrati. Infatti, la legge regionale ci dice che queste due aree territoriali, un tempo separate, ora non lo sono più. Si va verso l'unicità del bacino, dove tutte le intermodalità devono funzionare e il sistema deve integrarsi. A maggior ragione considerando anche l'asse portante del TPL rappresentato dal Metrò.

La situazione di oggi è quella d'un Comune capoluogo che è nel Consiglio di amministrazione e nel contempo oggi ha anche la propria società di trasporto. Ma in presenza della Gara l'affidamento potrebbe essere anche assegnato ad altri soggetti, sulla base di una valutazione obbiettiva delle varie proposte. Il bando è europeo. Potrebbero vincere anche soggetti europei, stranieri o italiani che comprendono anche società che si sono occupate di trasporto negli anni precedenti, tramite ATI o consorzi, che potrebbero includere o meno le Aziende territoriali. Una possibile rivoluzione, come peraltro avvenuta in altre regioni. Una sfida del mercato concorrenziale a tutti gli effetti.

La gara di bacino ed il superamento del municipalismo

Da questo punto di vista è del tutto evidente – rispetto ai vari soggetti concorrenti alla Gara - il carattere di assoluta terzietà e di indipendenza della Agenzia e delle norme da porre alla base della Gare e del Capitolato.

Quindi l'esito della Gare potrebbe anche escludere Aziende che hanno gestito il TPL finora. Ma anche se il risultato della Gara includesse ancora le società ex municipalizzate, in tutti i casi la Gara – con il bacino provinciale ed il gestore unico – è destinato ad introdurre un elemento di novità sostanziale molto importante. Un cambiamento profondo, rispetto alla storia pregressa che abbiamo conosciuta fino ad ora, è già nelle cose. A maggior ragione, per Brescia, se il Metrò – come è stato deciso dalla Giunta municipale – rimarrà in capo al Comune stesso e non sarà incluso nella Gara.

I temi più rilevanti che dobbiamo affrontare riguardano la scarsità delle risorse, lo squilibrio che colpisce il bacino di Brescia, considerando il volume del servizio erogato rispetto alla percentuale decisamente inferiore delle risorse assegnate da Regione Lombardia. A questo si aggiunga il finanziamento regionale al Metrò, avvenuto finora nella logica dell'*una tantum*, e non già con la costituzione di un Fondo destinato ad assicurare continuità ed adeguatezza di finanziamento.

Finora l'identità prevalentemente municipalistica del TPL, pur nei cambiamenti sopra richiamati, si era validamente mantenuta. In futuro, ed in applicazione della legge regionale, essa non potrà che venire radicalmente modificata. È un cambiamento profondo - per rendere l'idea - analogo a quello che è avvenuto ad ASM, per ambiente, acqua e energia, con la sua "fusione per incorporazione" in A2A. Anzi, per taluni aspetti direi anche di più, in quanto in questo caso la Gara per il TPL rende contendibile il campo dei soggetti gestori.

Risulta evidente come in tali passaggi si renda altresì assolutamente necessario – già nella definizione dei criteri di Gara - salvaguardare diritti e professionalità dei dipendenti delle Aziende locali, con adeguate “clausole sociali”.

Per quanto riguarda la *Governance* dell’Agenzia, si è in attesa di una necessaria evoluzione della legislazione nazionale riguardante la Provincia, visto l’epilogo molto deludente della legge Delrio. Con l’auspicabile restituzione di competenze, ruolo e risorse alle Province. Si pensi solo che mentre il Comune di Brescia ha mantenuto negli anni lo stanziamento annuale di circa 8 mln di euro, la Provincia di Brescia è passata da circa 7,5 mln a poco più di 2 mln. E’ importante che il TPL si regga sul ruolo svolto dagli enti locali e non diventi un ente strumentale ed esecutivo della Regione, come è avvenuto con la trasformazione per Aler, per quanto riguarda la politica per la casa.

La presenza attiva di Regione Lombardia è indispensabile come lo è quella del sistema autonomistico locale. Si tratta di definire meglio la natura giuridica delle Agenzie, oscillante oggi tra il Testo Unico degli Enti Locali ed il Codice Civile, con riferimento al diritto societario. E’ inoltre indispensabile che venga definito il nuovo profilo istituzionale della Provincia, consapevoli che la dimensione provinciale del TPL è un elemento di programmazione di grande valore per realtà come quella di Brescia e di altre Province di Regione Lombardia.

IL FUTURO DEL TPL

Intervista dell’ing. Croce, Direttore dell’Agenzia⁸⁷

L’Agenzia è nata formalmente nel 2013. Il primo CdA si è riunito a giugno 2014, mentre l’Agenzia ha iniziato ad operare a febbraio 2015. L’Agenzia di Brescia è stata comunque la prima ad essere operativa in Lombardia con conseguenti oneri burocratico-amministrativi connessi alla creazione ex novo di un ente pubblico (ente pubblico non economico come definito dalla legge istitutiva LR 6/2012).

⁸⁷ Intervista all’ing. Alberto Croce, Direttore dell’Agenzia, da parte della dott.ssa Erica Melloni Consiglio regionale della Lombardia – Politecnico di Milano, *Missione valutativa “L’integrazione modale e tariffaria nel trasporto pubblico locale*, 2019.

Pur avendo avuto lunga esperienza di lavoro in enti pubblici (in particolare nell'incarico di direttore del Settore Traffico al Comune di Bologna prima e poi al Comune di Ferrara) ho osservato un drastico appesantimento delle procedure "burocratiche" che nell'arco di un quindicennio si sono moltiplicate in maniera pervasiva, complice anche l'evoluzione informatica.

La formazione dell'Agenzia del Tpl di Brescia

Come Agenzia siamo obbligati ad avere collegamenti informatici con una molteplicità di enti, (l'anticorruzione, MEF,...) e banche dati centrali, talvolta duplicate inutilmente. Inoltre, un ente nuovo come il nostro ha dovuto creare tutti i regolamenti di funzionamento. E questo si è ripetuto per tutte le agenzie che ci hanno seguito.

L'operatività si è formalmente avviata nel momento in cui è stato operativo il Conto di Tesoreria; abbiamo ricevuto un premio dalla Regione ma da lì in poi dovevamo operare con le nostre gambe, con una sola persona addetta alle problematiche contabili e amministrative e un budget di 60-70 milioni di euro all'anno da gestire.

La prima sede è stata in una ex-chiesa con collegamenti internet carenti e condizioni ambientali assai poco felici. Noi abbiamo fatto un po' da cavia, ma fin dall'inizio abbiamo stabilito una costante collaborazione con i Direttori delle altre agenzie in modo che ci aiutiamo a vicenda, ci confrontiamo e ci scambiamo suggerimenti e modelli.

Una delle criticità più rilevanti della legge regionale 6/2012 è che le agenzie sono costituite solo con risorse (di personale, economiche e strumentali) degli enti Soci e quindi abbiamo vincoli rigidissimi sul reclutamento di personale; di fatto non siamo in grado di assumere il personale che occorrerebbe, tra l'altro di alta qualificazione e profilo specialistico.

Dalla Provincia di Brescia c'è stato un repentino depauperamento di personale, mentre il Comune di Brescia non ha risorse disponibili di profilo adatto ai nostri bisogni. Il problema delle risorse umane è quindi uno degli aspetti di maggiore rilevanza da superare.

Al momento abbiamo un organico con una decina di unità, comprese tre persone reclutate con formule diversificate per poter disporre di un supporto in ambito sia tecnico che per le attività di istruttoria amministrativo o per mansioni contabili. È un problema tuttora irrisolto; la Regione non ci ha aiutato su questo, purtroppo.

La Provincia ha trasferito quattro persone, il Comune di Brescia ha allocato con la formula del "comando" una sola persona.

Il contratto di servizio che riguarda il servizio di TPL dell'Area Urbana di Brescia non è stato ancora trasferito all'Agenzia. La Regione è intervenuta con modifiche legislative che consentiranno di avere il trasferimento del Contratto entro fine anno.

Peraltro, la parte preponderante del servizio (che è quella legata al TPL extraurbano e che vale circa 20 milioni bus-km/anno su 29 complessivi di offerta a livello di bacino) è già di competenza piena dell'Agenzia da luglio 2016.

La compagine dei fornitori è molto articolata. La descrizione dell'assetto attuale del servizio e della futura configurazione del medesimo è contenuta nel principale documento che l'Agenzia ha elaborato - e concluso nel 2018 - poi approvato formalmente a gennaio 2019 - che è il c.d. *Programma del TPL di Bacino*, a cui si rimanda per dati e informazioni analitiche anche di tipo economico.

Nel 2003-04 c'è stata la prima "tornata" di gare. Per i due lotti extraurbani principali il servizio venne assegnato a due distinte società consortili in cui i soci di maggioranza erano, rispettivamente, la società SIA (Società italiana autoservizi) e la soc. SAIA, (poi incorporata in SIA in quanto entrambe di proprietà del medesimo operatore ovvero ARRIVA Italia).

Operano all'interno di Società consortili (Scarl) (nel Consorzio Trasporti Brescia Sud è da ricordare la presenza importante della soc. APAM (partecipata a sua volta da BS Trasporti). I contratti sono stati prorogati varie volte dopo il termine del 2011.

Nella Valcamonica i servizi sono spezzettati in sei concessionari diversi; si tratta di concessioni regionali, non fatte con gara. Per queste concessioni il corrispettivo riconosciuto come contributo pubblico non è soggetto ad IVA. Quando passeremo ad avere un unico contratto dovremo considerare anche le maggiori spese connesse alla quota di IVA (non riconosciute nell'ambito dei trasferimenti regionali).

Negli anni passati la provincia di Brescia ha sostenuto tutti gli adeguamenti contrattuali dovuti per legge (di cui la Regione non si fa carico) connessi agli adeguamenti del corrispettivo chilometrico unitario derivanti dall'andamento della dinamica inflattiva. In definitiva, si è registrata una continua erosione di risorse disponibili e quindi si è stati costretti (in assenza di risorse aggiuntive) a ridurre l'offerta di trasporto con tagli dei servizi di TPL nei mesi estivi. Purtroppo, allo stato attuale non ci sono alternative.

La Provincia – fin quando lo stato dei propri bilanci lo consentiva - ha provveduto a colmare il differenziale di costi con proprie risorse (che sono

scese da oltre 7 milioni di euro /anno a circa 2,5 milioni/anno degli ultimi due più recenti esercizi.

Inoltre, essa è stata in grado anche di sopperire a questi maggiori costi e a supportare iniziative in modo autonomo per rispondere a bisogni di mobilità supplementari in aree di montagna (ad esempio il potenziamento dei collegamenti nella media valle Canonica con l'Ospedale di Esine) o a specifiche esigenze connesse alla mobilità turistica, quali ad esempio il servizio di navigazione pubblico sul Lago d'Idro e la attivazione del servizio navetta bus a Sirmione (in questo caso il servizio è largamente sostenuto anche dal Comune stesso, oltre che dal contributo della Provincia di Brescia).

Oggi la Provincia non è più in grado di sostenere questi oneri e, pertanto, se non aumentano le risorse di fonte statale/regionale non resta che operare attraverso manovre tariffarie.

Le scelte qualificanti ed il Programma di Bacino

Il Programma del TPL di bacino prevede un importante aumento dell'offerta; per questo occorrono maggiori risorse. Sta maturando l'ipotesi di una compartecipazione finanziaria al *sistema del TPL* da parte dei singoli comuni. In proposito, sono state condotte delle simulazioni ipotizzando diverse fasce di contribuzione commisurate alla popolazione e al livello di servizio offerto in ogni comune.

Già in alcuni casi abbiamo dovuto rivedere le condizioni di produzione del servizio e chiedere ai Comuni un sostegno finanziario da parte loro. (es. il Comune di Rovato in cui larga parte dei servizi di TPL offerti ha una valenza locale). A questo esempio se ne affiancano altri, per cui diversi comuni iniziano a contribuire, seppure in forma ancora quantitativamente pressoché simbolica.

Il budget dell'Agenzia per quanto attiene alle spese di esercizio dedicate a sostenere lo svolgimento dei servizi di TPL nel bacino è dell'ordine di 60 milioni di euro all'anno, dei quali 55 derivano da fondi statali (trasferiti per via regionale) a cui si aggiungono contributi regionali e della Provincia di Brescia. Il sistema viene sostenuto anche da un contributo di oltre 8 milioni di euro/anno da parte del Comune di Brescia indirizzato al TPL dell'*Area Urbana* di Brescia (capoluogo + 14 comuni dell'hinterland).

La Metropolitana driverless che è operativa dal marzo 2014 in ambito cittadino non rientra nel perimetro contrattuale dell'Agenzia perché è un'iniziativa nata in forma autonoma. Soffre di uno squilibrio economico connesso strutturalmente al fatto che la densità urbana in cui si colloca genera

una domanda di traffico molto inferiore a quella tipica di una metropolitana “classica”.

Dall’anno prossimo, prende avvio l’applicazione di quanto disposto dalla Delibera 7644/2017 della Regione nella quale si ridetermina con criteri innovativi il meccanismo di ripartizione delle risorse economiche ai vari bacini di mobilità.

La Delibera è l’esito di un lungo lavoro tecnico sottostante che ha esaminato sia la questione dei cosiddetti “costi standard” sia dei fabbisogni di mobilità correlati a ciascun bacino. Il lavoro è pregevole e vi hanno contribuito in maniera determinante e sostanziale tutte le Agenzie del TPL; purtroppo, è stato “chiuso” in modo molto affrettato.

Contempla un modello (algoritmo con indicatori e pesatura dei medesimi) di determinazione dei fabbisogni standard che individua il meccanismo di redistribuzione delle risorse assegnate da Regione non più sulla base del dato storico di offerta.

Per correggere le distorsioni che ne sono risultate (con forte penalizzazione del bacino di Brescia in ragione della mancata/insufficiente considerazione delle specificità che caratterizzano il medesimo sotto il profilo della mobilità) è stato votato dal Consiglio regionale a dicembre 2018 un Ordine del giorno (n.254/2018) che impegna la Giunta regionale a rivedere i criteri di questa delibera esplicitando che occorre attuare un riequilibrio specificamente per l’area di Brescia.

La penalizzazione attuale è connessa al fatto che negli indicatori non si considera in modo adeguato le peculiarità del bacino di Brescia, specie sotto due profili, ovvero quello:

1) della mobilità turistica che pesa per il 27% del totale della Lombardia (basti pensare al fatto che l’area del lago di Garda ed è la terza per importanza a livello nazionale. Va evidenziato che quindi c’è un problema di rispondere adeguatamente alle richieste di mobilità turistica e ai diffusi fenomeni stagionali di congestione viabilistica nell’area del perimetro lacuale del Garda.

2) del fatto che la distanza media degli insediamenti dai poli attrattori del bacino è più elevata che in altri territori regionali (quasi il doppio che da altre parti della regione). Anche questo indicatore non è stato debitamente considerato.

Estensione del bacino, distanza dei poli e specificità turistica sono i tre elementi centrali per dimensionare il fabbisogno di mobilità.

Il mondo del trasporto ferroviario di carattere regionale continua a godere di riconoscimenti economici (euro per treno-chilometro) molto elevati, con

conseguente difficoltà a liberare risorse che potrebbero essere indirizzate al segmento “gomma” del TPL regionale. Occorre che Regione effettui una disamina dei costi standard analoga a quella condotta sul settore autobussistico anche per il trasporto ferroviario. Si tratta di una richiesta che accomuna sia le Agenzie che il mondo aziendale e finora totalmente inascoltata dalla Regione.

Più in generale, nell’orizzonte entro il quale si colloca la creazione delle Agenzie e la “nuova” programmazione definita dai Programmi del TPL di bacino ci dev’essere un pensiero di prospettiva (oggi praticamente assente) sul trasporto pubblico locale e sui meccanismi di finanziamento e sostenibilità del sistema.

Personalmente, apprezzo il modello sistema francese, il c.d. *versement transport* (VT). In Francia da oltre 30 anni è stato istituito un meccanismo per cui il grosso del finanziamento al TPL è ottenuto da un prelievo sulla massa salariale di qualunque organismo (ente pubblico o azienda privata) con più di 9 lavoratori. Il prelievo è una tassa di scopo (analogo come fattispecie al nostro “contributo di miglioria specifica”) finalizzata appunto alla promozione e sostegno del trasporto collettivo ed ispirata al criterio per il quale il TPL è visto come una valorizzazione del territorio e di competitività.

Nel bacino di Brescia la quota di ricavi tariffari rispetto al costo operativo del sistema è sul 40-42%, dunque piuttosto alta. In Francia i ricavi da tariffa coprono sono sul 28%. L’adozione del modello francese sarebbe la chiave per capire che il trasporto pubblico rappresenta un vettore di sviluppo per il territorio perché porta ricchezza al territorio. Infatti, portavo ad esempio il caso di Sirmione, in cui per rispondere alle esigenze turistiche, è stato attivato un collegamento autobus con elevati standard di servizio (cadenzamento, frequenza molto elevata, ampiezza dell’arco giornaliero di servizio) che ha ottenuto grande riscontro di utenza e successo commerciale.

Come Agenzia, tramite il Programma del TPL di bacino approvato ad inizio anno 2019 abbiamo indirizzato le scelte programmatiche verso una visione unitaria del sistema che va a superare l’impostazione dei precedenti e tradizionali Piani di servizio omnicomprensivi redatti dalle Province che includeva la tematica del TPL insieme ad altre programmazioni.

Veniamo ad un altro punto chiave, il tema dello spostamento degli studenti. Una volta erano pochi gli studenti delle superiori e dell’università.

Oggi tutti i ragazzi della fascia 14-18 anni sono studenti! La parte del servizio di TPL extraurbano dedicato alla mobilità scolastica ha sofferto nel tempo

di distorsioni. Non dobbiamo dimenticare che questa parte vale circa un terzo del servizio (6 milioni di chilometri all'anno su 18 milioni di produzione del TPL extraurbano) e che questa offerta di servizio viene prodotta esclusivamente per rispondere alle finalità del trasporto studentesco.

Abbiamo richiesto agli Istituti scolastici di mantenere stabili gli orari per almeno tre anni consecutivi per poter avviare un processo di cooperazione e coordinamento tra istituzioni scolastiche e programmazione trasportistica. Purtroppo, si assiste ad una moltiplicazione di corsi e di differenziazione degli orari (settimana corta contemporaneamente a corsi ancora organizzati su 6 giorni/settimana) e dunque siamo costretti ad “inseguire” gli Istituti superiori di II grado per rispondere alle richieste, ma è molto complesso.

Questa tematica è ben nota agli uffici della Regione a cui abbiamo fornito dati quantitativi che mostrano una crescita forte della popolazione scolastica (più 12% nell'ultimo decennio) e che evidenziano una progressiva dispersione dei poli scolastici da servire. Le proiezioni sono di un'ulteriore crescita (+ 5% aggiuntivo) dell'utenza da servire fino al 2025, poi ci sarà una repentina diminuzione dovuta alla riduzione demografica della popolazione infantile che stiamo vivendo oggi.

Abbiamo esaminato la programmazione separando il servizio “scolastico” da quello c.d. standard e ripensando l'assetto della futura offerta con riferimento a questi due distinti tipi di esigenze. Sulla parte di servizio scolastica (che non abbiamo affrontato in dettaglio nel Programma di bacino) stiamo lavorando adesso in modo puntuale e analitico, per singolo ambito territoriale del bacino.

Le scelte del futuro per il Tpl

Nel Programma del bacino ci siamo concentrati sul riordino del servizio standard con l'obiettivo di dare un assetto strutturato e gerarchizzato per superare la frammentazione odierna in cui molte linee sono composte da corse che oggi seguono istradamenti diversificati o presentano riduzioni di tragitto per cui ne consegue che il potenziale cliente o gli utenti non abituali restano disorientati e – alla fine - evitano di utilizzare il TPL.

Altro problema rilevante è quello dei servizi e delle infrastrutture “lato terra” (fermate, punti di interscambio, percorsi di accesso, ecc.). La Regione su questo non ha ancora focalizzato l'importanza di investire e non solo di provvedere al finanziamento per il rinnovo delle flotte autobus. In particolare, molte fermate vanno riqualificate e messe in sicurezza, ma spesso gli enti incaricati non hanno risorse e/o volontà di intervenire, considerando il TPL un

tema non prioritario a livello delle comunità locali. E' per questo che occorre una visione di insieme.

Ulteriore tema è quello del *contract management*: le agenzie in generale sono deboli su questo aspetto; ereditiamo una situazione di asimmetria informativa molto forte, i vecchi contratti erano scritti male, abbiamo una informativa sul servizio svolto molto carente. Le stesse Aziende spesso non dispongono di informazioni e strumenti adeguati e non sono incentivate a raccogliere dati utili alla programmazione. Un tempo esisteva un controllo sull'erogazione del servizio, accompagnata da un'attività ispettiva e di verifica che era svolto dalla Provincia, oggi si è molto ridotto. Sulle fermate abbiamo la responsabilità sulla sicurezza che ci deriva dalle attribuzioni di legge.

Nei nuovi contratti inseriremo delle specifiche molto più analitiche e stringenti su questi aspetti.

Con riferimento al Sistema di bigliettazione elettronica (SBE) integrata, si è molto in ritardo dato che l'affidamento e il coordinamento di questo progetto – affidato molti anni fa ad ATM Milano - ha attraversato vicende giudiziarie e contrattuali che ne hanno bloccato per anni l'avanzamento.

Gli autobus che circolano nel bacino di Brescia sono quasi tutti dotati di attrezzature per la validazione elettronica dei titoli di viaggio ma manca ancora l'architettura centrale software di competenza di ATM/Regione. Il sistema SBE ci permetterà di avere una rendicontazione analitica (corsa per corsa) e in tempo reale del servizio che ci consentirà di adempiere meglio alla nostra *mission*, che non è quella di gestire il servizio bus ma di programmarlo e di verificare la rispondenza delle prestazioni effettivamente erogate agli standard di servizio fissati.

Attualmente la quota di utenti che si serve in modo congiunto di ferrovia e gomma è molto ridotta anche perché i potenziali fruitori vengono dissuasi dal fatto che non vi siano corrispondenze tra vettori (treno e gomma in particolare) e interscambi che funzionano regolarmente, specie per la inaffidabilità di cui soffre il servizio ferroviario regionale. Peraltro, tutti coloro che vengono da fuori città, dal 2014 sono obbligati ad utilizzare un titolo di viaggio “cumulativo” che può essere utilizzato anche per muoversi nell'area urbana di Brescia.

Stiamo in queste settimane definendo il Sistema di Integrazione Tariffaria (STIBM) che va a superare la situazione frammentata che vede oggi un coacervo di sistemi tariffari diversi sullo stesso territorio (ad esempio, di tipo “lineare” in Valle Camonica e “zonale” altrove).

Non risultano fenomeni significativi di evasione; per quanto riguarda la parte extraurbana del servizio di TPL esso ha una componente preponderante generata dalla mobilità scolastica e sistematica. Infatti, gli introiti generati dalla vendita di abbonamenti (mensili e annuali) pesano per circa due terzi dei ricavi da tariffa.

Da ultimo va evidenziata una difficoltà del processo di realizzazione del Programma di bacino connessa alla sostanziale assenza di informazioni sulla domanda, specie da parte dei fornitori, cosa che conferma lo stato di asimmetria informativa in cui si trovano sia la ns. Agenzia sia le altre agenzie lombarde. Anche questo problema potrà essere superato con l'entrata in funzione dei nuovi sistemi informativi evoluti.

UTILI LE SEGNALAZIONI DEI CITTADINI

Il valore del contatto diretto con l'utenza⁸⁸.

Con riferimento alla segnalazione contenuta nella lettera pubblicata il 9 ottobre da Bresciaoggi con il titolo «Trasporti, ora serve puntualità», desideriamo informare il genitore che ha scritto a Bresciaoggi che l'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale di Brescia (ente pubblico competente per la programmazione dei servizi di trasporto collettivo nel bacino di Brescia) si farà parte diligente per intervenire presso il Consorzio Trasporti Brescia Sud - a cui fa capo l'esercizio della linea in questione - al fine di esaminare la situazione lamentata ed eventualmente provvedere ad una riprogrammazione degli orari.

A tal fine, chiediamo che ci venga precisato l'orario della corsa coinvolta dal disservizio per poter intervenire presso il gestore e identificare gli eventuali provvedimenti correttivi. Con l'occasione, ci piace evidenziare come le segnalazioni dei vostri lettori e degli utenti del trasporto pubblico, rappresentano una preziosa fonte di conoscenza per il lavoro di vigilanza che l'Agenzia esercita - per specifica competenza attribuitale dalla legislazione vigente - anche riguardo al rispetto dei Contratti e della qualità del servizio svolto dalle Aziende affidatarie nel bacino di mobilità bresciano. Non solo: la conoscenza di disservizi o criticità rilevate dagli utenti è utile per poter individuare interventi e soluzioni nella programmazione del servizio (modifiche di orario e/o percor-

⁸⁸ C.Bragaglio, *Le segnalazioni sono utili*, Bresciaoggi, 11.10.19. Analoga segnalazione con risposta dell'Agenzia TPL, in: *Giornale di Brescia*, 14.10.19

so, potenziamento delle corse, istituzione nuove fermate, ecc.) che consentano di eliminare i problemi lamentati.

In tal senso, ricordiamo che grazie alle segnalazioni recentemente pervenute, gli uffici dell'Agenzia - in collaborazione con le Aziende affidatarie dei servizi di TPL - hanno provveduto a risolvere diverse situazioni problematiche, attivando specifici interventi, tra i quali, per la loro rilevanza, si segnalano i seguenti:

- istituzione di una nuova coppia di corse per gli studenti di Bedizzole frequentanti l'Istituto Don Milani di Montichiari che costituisce anche una nuova relazione di collegamento nord-sud a favore dell'utenza non scolastica (in collaborazione con soc. Apam);

- potenziamento del servizio tra Aprica a Edolo per sopperire ai problemi di sovraffollamento con attivazione di una nuova coppia di corse al mattino a servizio degli studenti che si recano a Edolo (in collaborazione con soc. Gelmi);

- potenziamento temporaneo dei servizi bus per gli Istituti Cossali di Orzinuovi, Einaudi di Chiari e Marzoli/Falcone di Palazzolo sull'Oglio con corse bus aggiuntive per far fronte alla concentrazione di uscite degli studenti in un unico orario determinata dalle disfunzioni connesse alla mancata assegnazione di personale docente (e conseguente riduzione dell'orario scolastico).

In collaborazione con Soc. Sia Arriva;

- modifica del percorso della corsa Ghedi-Brescia per ridurre i tempi di attesa degli studenti dell'Istituto Capirola di Ghedi verso Brescia;

- modifica di orario linea Brescia-Odolo-Bione per rispondere alle esigenze di mobilità di Bione;

- istituzione e modifica corse per studenti dei comuni di Berzo Inferiore, Bienno ed Esine diretti agli Istituti scolastici di Edolo (in collaborazione con Soc. Sav);

- modifica del capolinea da Capriolo a Paratico, della corsa in partenza da Rovato alle 14.25, per favorire il rientro a casa degli studenti di Rovato residenti a Paratico;

- deviazione percorso per Residenza per Anziani sita in località San Michele di Gardone Riviera con inserimento di nuova fermata.

TRASPORTI E SVILUPPO SOSTENIBILE

Alcune riflessioni sull'esperienza bresciana⁸⁹

Quattro punti di riflessione per quattro obiettivi politici.

Il primo, *il tema delle gare* che riguarda il Trasporto pubblico locale. È un tema particolarmente impegnativo, complesso, su cui vi sono molte resistenze e continui rinvii. Bisogna avere però la consapevolezza che oggi è il tempo della gara. Essa porta a compimento un percorso che viene da lontano, un percorso “biblico”, dal Decreto legislativo 422 del lontano 1997, con atti conseguenti - citiamo quindi i Ministri Bassanini e Burlando - che introduce sulla base di principi di liberalizzazione e di concorrenza, *non una opzione liberista*, bensì una chiara *opzione riformista* nella gestione dei Servizi Pubblici. Bisogna inoltre sapere che per quanto riguarda realtà con presenza di aziende ex municipalizzate, come Brescia, il quadro reale che emerge è diverso da quello che oggi viene superficialmente illustrato guardando al successo di A2A o a situazioni analoghe.

Tale soluzione, quella appunto che ha riguardato A2A, non è stata per nulla una processione che abbia intonato sempre l'Alleluia⁹⁰. Infatti, tutte le scelte che hanno riguardato il Termovalorizzatore, il Metrò, la stessa fusione con Milano di AEM con ASM per fare A2A, sono state oggetto di vivaci confronti, anche di divisioni e di lotta politica interna ai vari partiti. Quindi immagino che neppure il punto conclusivo delle gare trovi tutte le società ex municipalizzate - che portano con sé la migliore esperienza della gestione urbana del trasporto locale - del tutto convinte d'un tale appuntamento, con la scontata intonazione dell'Alleluia. Il motivo è del tutto evidente, perché con una gara

⁸⁹ C. Bragaglio, Intervento al Convegno regionale del PD Lombardia, sul tema: “*Le nuove sfide per una Lombardia sostenibile*”, Brescia, Auditorium Capretti, via Piamarta 6, Brescia, 09.11. 2019. L'intervento è stato trascritto con alcune correzioni redazionali.

⁹⁰ R. Capra, *150 anni di energia in Italia. Sfide e primati della ASM di Brescia*, Ed. La Quadra, Brescia, 2011. Di particolare rilievo, Cfr. anche: V. Varini, *Renzo Capra. L'energia al servizio della società*, La Quadra, Brescia, 2014. Nell'intervista vengono avanzate, da parte dell'ing. Capra, pesanti critiche in merito alle modalità con cui è stata condotta la fase di realizzazione conclusiva della fusione di ASM in A2A e che ha direttamente coinvolto l'allora Sindaco di Milano, Letizia Moratti, e la Giunta Paroli, subentrata nel 2008 alla Giunta Corsini.

aperta ad un mercato anche europeo, dato il livello dell'interesse economico di grandi gruppi, c'è un salto, una sfida, un rischio.

Ma, come avvenuto negli anni passati in molte città, Brescia inclusa, è una sfida verso il cambiamento che va assunta. Quindi la necessità della gara è assolutamente indispensabile e tutto ciò che frena, rinvia ancora l'appuntamento della gara, va politicamente combattuto, perché è una forma di conservatorismo che immagina che il trasporto pubblico locale sia ancora prevalentemente urbano e non sulla dimensione prevista dalla stessa Legge regionale, n. 6 del 2012. Sulla base di bacini che sono provinciali, o interprovinciali, con principi di concorrenza aperta. Sapendo, peraltro, che in Lombardia ed a Brescia le stesse realtà pubbliche non devono temere per qualità aziendali, per capacità e *mission* di raggruppamento di imprese per poter fronteggiare – a *par condicio* – la sfida della gara, quand'anche di rilevante impegno come quella che è prevista per l'intero bacino bresciano.

Secondo, *il tema delle risorse*. Su questo piano si sono aspetti delicatissimi. In primo luogo, si tratta di sostenere Regione Lombardia nella pressante richiesta che riguarda la modifica dei rapporti con il Governo, in chiave federalista e di autonomia finanziaria, in quanto la Lombardia è fortemente penalizzata nella ripartizione nazionale delle risorse per i vari sistemi di trasporto. Essa ha un'utenza trasportistica del 22%, mentre le risorse assegnate sono del 17%. Considerati i circa 5 miliardi del Fondo nazionale, per la Lombardia si riscontra quindi uno sbilancio di circa 200/250 milioni di euro che sono sottratti appunto alla realtà lombarda. A maggior ragione tale principio aritmetico non va guardato in astratto, perché nel finanziamento nazionale c'è un bubbone che va fatto esplodere, che è l'inefficienza di molte aziende che hanno una redditività, in rapporto all'impiego del personale, che da vari studi comparati risulta essere la metà della media delle aziende lombarde.

Quindi sia la gara che la rivendicazione di un maggior equilibrio nella ripartizione delle risorse, servono anche per efficientare l'intero sistema paese, altrimenti non usciremo da una cronica arretratezza e, peggio ancora, dalla giustificazione del perdurare di tali arretratezze.

Poi c'è un problema che riguarda alcune città, tra cui Brescia e non solo Brescia. Perché lo squilibrio della ripartizione che lamentiamo a livello nazionale, vige anche all'interno di Regione Lombardia e in questo caso penalizza in maniera pesante Brescia, che riceve meno della percentuale dell'utenza reale, nell'ordine di circa 2 o 3 milioni all'anno.

Ma il tema delle risorse apre alcuni problemi, che sono problemi di modalità di compartecipazione dei Comuni e non soltanto del Comune capoluogo, perché le scelte nazionali sulla mancata riforma delle Province sono state disastrose. Si è estromessa in materie fondamentali del governo territoriale la Provincia dall'impianto autonomista con le scelte che abbiamo fatto, anche come partito, a cui si deve porre rimedio.

Tema delicato riguarda anche il rapporto tra Comuni e TPL. Non si può infatti pensare che la dimensione di un bacino come la Provincia di Brescia veda il Comune di Brescia che impiega 8,5 mln. di euro all'anno per il TPL, mentre gli altri 204 Comuni compartecipano in poco nulla, con poche eccezioni. Ciò significa che ogni cittadino bresciano sborsa circa 42 Euro all'anno per il Tpl, mentre gli altri cittadini, pure bresciani, non sborsano alcunché. Quindi il tema delle risorse e del suo riequilibrio – dal nazionale, passando per il livello regionale, al comunale - è indispensabile.

Terzo punto: *la riforma delle Agenzie del TPL*. Anglofilia, anglomania, hanno fatto lo sforzo di tradurre le *Agency* di tradizione angloamericana nelle Agenzie italiane. Con troppe approssimazioni ed improvvisazioni. Il modello dell'Agenzia lombarda, anche sulla base di valutazioni di FederMobilità, è tra le migliori. Cosa vera e tale giudizio può derivare anche dall'unanimità sulla l.r. 6/2012.

Ma c'è un aspetto irrisolto e molto importante che va affrontato e che riguarda la natura giuridica che è stata adottata per l'Agenzia, offre molte complicazioni che in questa sede per ragioni di tempo non approfondisco. Ma su ciò bisogna sciogliere il nodo.

O si va verso l'esplicitazione di una azienda speciale, o si fa come l'Emilia-Romagna e cioè si costituisce, a partecipazione ovviamente pubblica, una società di capitali, una Srl, in modo tale da rendere effettivamente l'Agenzia in forma di società, nella condizione di avere tutta una serie di aspetti che la possano rendere all'altezza dell'applicazione del passaggio che riguarda appunto la legge regionale e quindi nella logica della riforma e non del colpo di mano che si è avuto proprio qualche giorno fa e condivido anche come presidente dell'agenzia l'iniziativa molto critica assunta dal gruppo consiliare, perché si è introdotta una modifica assolutamente non discussa e che presa alla lettera porterebbe all'azzeramento degli attuali consigli di amministrazione nel pieno del processo della realizzazione della gara. E mi collego al primo punto, non so se voluto o non voluto, ma ci troveremmo ad inceppare questo meccanismo.

Infine, come quarto punto: *il Metrò*, come parte fondamentale e costitutiva del TPL principale. È noto il tormentone sul finanziamento del Metrò ed immagino che anche l'Assessore Manzoni ne vorrà parlare. Quando noi poniamo il problema della finanziabilità del Metrò, lo poniamo come problema e risorsa non solo della città, ma dell'intera provincia di Brescia. Lo poniamo come un fattore decisivo dell'innovazione dell'intero sistema.

Mi spiego. Se il TPL adotta come criterio esclusivo il finanziamento del servizio storico, già esistente e consolidato nel tempo, sostenendo maggior equità, come ho cercato di spiegare prima, vuol dire che comunque fotografa la situazione esistente. E' questa la giusta rivendicazione che noi facciamo per avere i fabbisogni corrispondenti ai *costi standard* più equi. Ma il problema tipico di realtà dinamiche è quello della finanziabilità dell'innovazione in Regione Lombardia. Infatti, guardando al polo milanese, all'esperienza di Bergamo, di Brescia e di altre città la questione aperta è quella di una politica dei trasporti pubblici ancorata non solo alla copertura economica del servizio storicamente esistente, ma proiettata all'investimento in termini strutturali delle infrastrutture del futuro, misurandoci sul campo delle sfide: sia per tram, per metrò e così via. Il tema del Metrò di Brescia è esattamente questo: la sostenibilità finanziaria di innovazioni nel TPL che investono anche importanti realtà urbane, ma di medie dimensioni.

Quindi avere corrette modalità di finanziamento, non soltanto sul tradizionale servizio esistente, che è già di per sé una rivendicazione giusta, ma che non è sufficiente. Si tratta di avere anche nuove modalità di investimento sul futuro, in Regione Lombardia, mettendo Città e Province che vogliono innovare nella condizione di far crescere e qualificare come scelta strategica il Tpl, al fine di poter avere una parziale copertura dal punto di vista degli ammortamenti e così via delle infrastrutture anche più innovative.

La sfida della Lombardia, e ho concluso, è quella di essere una Regione che investe sull'innovazione anche per quanto riguarda il trasporto pubblico, proprio perché si muove dentro la consapevolezza di una scelta assolutamente indispensabile anche per quanto riguarda la ricaduta ambientale. Quindi la limitazione del mezzo privato rispetto al pubblico, la promozione del ferro rispetto alla gomma, la metanizzazione delle flotte...Tutti elementi di impegno e di una forte iniziativa su cui si sta muovendo con efficacia anche il Gruppo PD regionale e lo ringrazio. Vi è una significativa presenza dei Comuni capoluogo che sono oggi più direttamente interessati al tema del proprio servizio

di carattere locale. Ma non meno tale problema deve investire le Province e tutti i Comuni, che devono uscire dal torpore che li ha in qualche misura presi, nel vedere che gli autobus gli passano davanti, ma che sono un qualcosa che appartiene ad un sistema del TPL da quale si sentono esclusi o dal quale sono stati estromessi.

SESTO CAPITOLO: 2020

Emergenza Covid. Piano per TPL-Scuole e recupero risorse

<i>STEP by STEP</i>
Sviluppo operativo degli studi relativi al riassetto della parte di TPL connessa alla accessibilità scolastica provinciale , tramite la predisposizione di progetti di riprogrammazione dei servizi bus negli Ambiti scolastici n.9 e n.10 del bacino.
Sviluppo di una proposta progettuale per l'ottenimento di un co-finanziamento europeo focalizzata alla implementazione e alla <i>Governance</i> di un progetto di potenziamento dei servizi di TPL nell'area del Lago di Garda e di coinvolgimento degli <i>stakeholders</i> a sostegno del turismo.
Approvazione del STIBM e della documentazione tecnica connessa da parte del CdA e dell'Assemblea de Soci (gennaio).
Attività tecnica e amministrativa di gestione per fronteggiare l'impatto della situazione di emergenza sanitaria da COVID-19 accompagnata da una complessa fase di ridefinizione e rimodulazione dei servizi offerti in funzione dell'andamento della situazione e delle misure di restrizione alla mobilità via via adottate dalle Autorità.
Avvio e conduzione di una interlocuzione continuativa e strutturata per l'intero periodo aprile-dicembre 2020 tramite la partecipazione a idonee strutture di raccordo operativo e strategico (“ <i>Web team</i> ” di nomina prefettizia, “Tavoli operativi” coordinati dall’Agenzia, Conferenze con Responsabili di Ambito scolastico, ecc.) per strutturare i servizi TPL in funzione delle esigenze di mobilità degli Istituti Secondari di II Grado e definire l’assetto della programmazione per il trimestre di avvio dell’anno scolastico 2020-21 con l’inserimento dei “servizi aggiuntivi”.
Conduzione della ricognizione sull'intero territorio del bacino per l'identificazione degli Operatori terzi (NCC autobus) disponibili a coadiuvare lo sforzo di potenziamento dei servizi richiesto per garantire un livello di offerta compatibile con i più restrittivi parametri di carico dei mezzi stabiliti dalle Autorità e contestuale aggiornamento del “Registro regionale degli operatori NCC” (Sezione provinciale di Brescia).

Subentro dell’Agenzia nel Contratto di Servizio del TPL gomma di Area Urbana di Brescia (a partire da marzo 2020) e definizione degli atti tecnici e amministrativi conseguenti, incluso l’aggiornamento delle clausole contrattuali del medesimo e la sua armonizzazione alle normative tariffarie regionali e la predisposizione di uno specifico Accordo con il Comune di Brescia per regolare gli aspetti di natura finanziaria sottesi al trasferimento del Contratto.

Gestione tecnica e amministrativa riferita alla implementazione dei diversi Programmi di finanziamento per il rinnovo e l’ammodernamento delle flotte bus (PSNMS, programma MIT ex DM223/2020; programma Ministero Ambiente ex DM 2027/2019) per un’entità complessiva di risorse finanziate con fondi pubblici dell’ordine di 85 milioni di euro e gestione operativa degli iter procedurali connessi a ciascuna linea di finanziamento (l’attività si estende anche all’anno 2021)

L’AGENZIA È PARTE DELLA STORIA DEL TPL BRESCIANO Anche l’Agenzia Tpl una grande novità del decennio trascorso ⁹¹

Il “decennio della mobilità” e l’agenzia del trasporto pubblico.

Gentile Direttore,

ho letto con interesse il bell’articolo che avete pubblicato il 29 dicembre scorso nel quale Davide Bacca traccia un quadro delle tante infrastrutture dedicate alla mobilità che sono entrate in esercizio negli ultimi anni sul territorio provinciale bresciano, in cui evidenzia molto opportunamente come l’insieme di queste opere - per numero e rilevanza (anche economica) - consenta di affermare senza alcun dubbio come per Brescia il periodo 2009-2019 possa essere qualificato “*il decennio della mobilità*”.

Concordo in pieno, aggiungendo che per quanto a mia conoscenza, allargando lo sguardo a livello nazionale, non vedo altri territori che abbiano goduto di un impulso di ampiezza e portata analogo a quello vissuto in provincia di Brescia nella dotazione di infrastrutture di trasporto. Valga per tutte la costruzione della *metropolitana automatica* di Brescia, vero gioiello trasportistico (oltre che architettonico) che da circa sette anni a questa parte ha trasformato lo standard qualitativo del trasporto pubblico di una città di medie dimensioni portandolo a livelli di assoluta eccellenza; e non sono parole esagerate, per una volta!

⁹¹ Lettera del Direttore dell’Agenzia Alberto Croce. *Giornale di Brescia*, 4.01.2020

Al contempo, ritengo corretto aggiungere alla lista dell'articolo citato qualcosa di altrettanto significativo, che infrastruttura non è, ma – rimanendo nel campo della mobilità - rappresenta una novità cruciale per l'evoluzione del *sistema trasportistico*; si tratta della istituzione della Agenzia del TPL (trasporto pubblico locale) di Brescia, avvenuta formalmente a metà 2014 e che è attiva dalla primavera 2015.

Istituzione voluta da una legge regionale (la n.6 del 2012, finalizzata al riordino complessivo della disciplina del trasporto pubblico regionale e locale) che permette di disporre finalmente di una *cabina di regia unitaria* per programmare, progettare e organizzare in *forma integrata* i servizi di TPL (ferro + gomma, trasporti urbani + extraurbani) anche nel nostro bacino di mobilità che - opportuno ricordarlo - copre il 20% del territorio regionale, serve una popolazione di 1,3 milioni di abitanti (tanti quanti una regione come il Friuli-Venezia Giulia) e viene interessato da circa il 27% dei flussi turistici che visitano la Lombardia.

Infatti, non di sole infrastrutture vive il *sistema* dei trasporti. Va da sé che infrastrutture adeguate e veicoli moderni (treni o bus che siano) rappresentano il presupposto per ottenere servizi efficienti e di qualità. Ma evidentemente è *indispensabile* il terzo ingrediente: l'organizzazione. Spesso l'importanza di questo fattore viene colpevolmente trascurata, anche dagli amministratori, anche al più alto livello. “*Pensare, organizzare, gestire, disciplinare, sorvegliare il buon andamento*, ecc.” di un servizio - per di più pubblico! come quello del trasporto (locale e non) - per renderlo *efficace, utile e attrattivo* è la sfida vera che in Italia ancora attende di essere vinta, a livello locale come nazionale.

L'Agenzia del TPL di Brescia, così come le sue sorelle lombarde, emiliane, piemontese e via dicendo, sono strutture a totale controllo pubblico deputate a svolgere in forme moderne ed efficienti questi compiti. Ci stanno provando, ognuna al suo passo e nelle sue possibilità.

Ecco perché ritengo doveroso ricordare come nel trascorso “*decennio della mobilità*” bresciano vada inclusa a pieno titolo anche la creazione dell'Agenzia del TPL di Brescia, prima a nascere fra quelle lombarde. Ente che Amministratori lungimiranti hanno promosso e che nel mio piccolo mi onoro di dirigere.

PER IL FONDO REGIONALE

Dare continuità alle risorse

Si aprono prospettive positive per l'Agenzia bresciana, dopo un vertice con il Pirellone, per il consolidamento di un Fondo regionale *ad hoc* e per non trasformare in una «questua perenne» l'ottenimento delle risorse per il Trasporto pubblico locale.

È qualcosa più di una promessa quella «strappata» alla Regione - in particolare all'assessore Claudia Terzi, di concerto con l'assessore Davide Caparini - da Claudio Bragaglio, presidente dell'Agenzia del Tpl. Un tassello tutt'altro che secondario che va a inserirsi in un quadro, sulla carta, piuttosto soddisfacente, anche a seguito dell'incontro tra lo stesso Bragaglio, Claudia Carzeri, presidente della Commissione regionale Territorio, infrastrutture e trasporti e il suo vice Corrado Ghirardelli. «Si è trattato - spiega Bragaglio - di un confronto proficuo, in cui abbiamo trovato interlocutori interessati a individuare una soluzione all'annoso problema dei fondi al Tpl. Al di là di tutto, questo clima di collaborazione deve essere il preludio ad una sinergia interistituzionale più efficace».

Ma non di soli fondi si è parlato nel meeting Tpl-Pirellone. Sul tavolo anche la (possibile) modifica alla Legge regionale. Meglio una cura «aggressiva» o un approccio più misurato? Per Bragaglio la seconda opzione è quella più praticabile: «la normativa è tutto sommato buona - spiega il presidente dell'Agenzia del Tpl -, per cui invece di immaginare modifiche di grande portata, meglio limitarsi a piccoli correttivi, rimandando semmai a un secondo momento una revisione del testo». Trasporto pubblico vuol dire anche metropolitana, partita su cui si sta cercando di trovare la quadra per il prolungamento della tratta, aggiungendovi il tratto Prealpino-Concesio. Bragaglio parla di «convergenza positiva», ricordando come il progetto sia un qualcosa di già previsto, e quindi strategico nelle logiche del trasporto bresciano.

Ma, ovviamente, non sono tutte rose e fiori: resta, ad esempio, il problema del disequilibrio tra le fondi erogati per l'Agenzia di Brescia e le sue effettive necessità. A fronte di un milione di euro stanziato da Milano per le aree svantaggiate, le difficoltà di Palazzo Broletto causano un ammanco nelle casse dell'Agenzia guidata da Bragaglio di circa 1,5 milioni di euro. Ulteriore dimostrazione di come quello delle risorse economiche resti il problema principale. Al netto di tutto, il clima che si respira - dopo le difficoltà degli ultimi mesi - pare sereno. E, soprattutto, sembra scomparsa ogni animosità con la Regione.

LA PRESIDENTE CARZERI INCONTRA L'AGENZIA Il Tpl di Brescia e la Legge Regionale 6/2012 ⁹²

Mercoledì 8 gennaio u.s. si è svolto presso l'Agazia del TPL di Brescia un incontro tra la Presidente della Va Commissione regionale, Claudia Carzeri, il Presidente dell'Agazia, Claudio Bragaglio e il Vicepresidente, Corrado Ghirardelli.

Nel confronto, significativamente aperto e costruttivo, sono stati affrontati vari argomenti riguardanti proposte e percorsi per la modifica della Legge regionale 6/2012 (relativa alla disciplina del Trasporto pubblico locale), su cui è impegnata la Commissione regionale, nonché le tematiche del TPL con riferimento, in particolare, alla necessità di disporre di adeguate risorse e quindi alle scelte che ne derivano sia a livello regionale che provinciale.

Per quanto riguarda le modifiche della L.R. 6/2012, è stata ribadita la valutazione complessivamente positiva della Legge, con particolare riferimento al coinvolgimento di Regione, Comuni e Province nella programmazione e gestione del TPL. Con riferimento a tali auspicabili modifiche si è valutata l'opportunità di circoscrivere gli interventi ad alcuni aspetti specifici, ritenendo più utile che una revisione complessiva della legge avvenga all'indomani dell'espletamento delle gare e, quindi, dopo il conseguente cambiamento dell'attuale assetto di gestione del TPL.

Tra le modifiche necessarie si è individuata quella relativa anche ad una migliore definizione della natura giuridica delle Agenzie che oggi non risulta sufficientemente chiara. Si è confermata la necessità della realizzazione delle Gare per l'affidamento dei servizi di TPL nei diversi bacini di mobilità, con l'impegno di mantenere le scadenze già fissate, a maggior ragione dopo la discutibile reiterazione di precedenti rinvii. Si è espressa una valutazione positiva sullo sforzo compiuto da Regione Lombardia, nell'ultimo triennio, per uno stanziamento straordinario a favore del Metrò di Brescia. La valutazione positiva, inoltre, viene estesa all'ipotesi emersa in sede di Conferenza Regionale, e avanzata dall'Assessore Claudia Terzi d'intesa con l'Assessore Davide Caparini, per la costituzione di un Fondo specifico per dare finalmente continuità e certezza alla copertura dei costi di carattere infrastrutturale dei sistemi di TPL.

⁹² Dichiarazione congiunta, *Agazia TPL Lombardia: la presidente Claudia Carzeri incontra l'Agazia del TPL di Brescia su LR 6/2012*, Ferpress.it., 10.01.2020

Si è ritenuto altresì opportuna e necessaria la sollecitazione rivolta al Governo nazionale per un incremento delle risorse per TPL sul Fondo Nazionale Trasporti.

Inoltre, è stata espressa una valutazione positiva relativa all'impegno che si è determinato in modo ampio e convergente per il prolungamento del Metrò dal Prealpino a Concesio, come peraltro previsto dal PUMS del Comune di Brescia e dal Programma di Bacino dell'Agenzia del TPL.

Da parte loro, il Presidente e il Vicepresidente dell'Agenzia, hanno informato la Presidente Carzeri che l'Agenzia, in positiva collaborazione con Comune di Brescia e Azienda dei Trasporti, sta concludendo il trasferimento del Contratto di Servizio riferito all'area urbana, come stabilito dalla Legge regionale dello scorso agosto, e che si è in fase di approvazione l'assetto del nuovo sistema tariffario integrato (STIBM), anche al fine di stabilire una politica tariffaria che assicuri l'equilibrio di Bilancio.

A tale proposito, si è altresì ribadito che per l'anno 2020 lo "sbilancio" delle risorse per l'Agenzia di Brescia, a fronte dello stanziamento regionale per le aree svantaggiate di circa un milione di euro, risulta essere dell'ordine di un milione e mezzo di euro, a seguito delle difficoltà della Provincia di Brescia.

Altri temi considerati nell'incontro hanno riguardato l'opportunità di avviare una riflessione per aggiornare alcuni aspetti del Regolamento tariffario regionale, per agevolare le procedure di reclutamento del personale delle Agenzie, nonché di accelerare l'attivazione della bigliettazione elettronica.

Date le problematiche e le criticità riguardanti il trasporto pubblico del bacino di Brescia, con particolare riferimento alla rilevanza dell'utenza scolastica, si rende sempre più necessaria una collaborazione tra i diversi soggetti – su cui peraltro ha manifestato un impegno diretto anche la Prefettura di Brescia – come risulta da varie e condivisibili proposte avanzate al fine di costituire sedi e tavoli di confronto interistituzionali.

L'AGENZIA TPL: «PIÙ BUS SULLA QUINZANESE» Bragaglio: «L'obiettivo è estendere il servizio urbano»⁹³

L'agenzia del Tpl potenzierà i bus blu di Saia-Arriva lungo Tasse della s.p. IX Quinzanese, erogando 150mila euro in più già dalla primavera. Parola del presidente Claudio Bragaglio, che intende tamponare così l'emergenza traffico che vivono da anni paesi come Capriano del Colle e Azzano Mella, anche se l'obiettivo a medio-lungo termine è l'estensione del servizio urbano (la linea 17 di Brescia Trasporti) con contestuale realizzazione di un parcheggio scambiatore, come chiede Capriano dal 1980.

Presidente, Capriano del Colle attende da 40 anni l'estensione del servizio di bus urbano per alleggerire il peso del traffico privato.

«Quella direttrice è la più penalizzata della provincia ed è anche priva di un sistema ferroviario. La possibilità di estendere la metropolitana non è facilmente immaginabile. L'obiettivo è quello di estendere il servizio di trasporto pubblico urbano ma non mancano le criticità: Capriano ed Azzano non sono inseriti nell'area con-urbana dei 14 Comuni serviti da Brescia Trasporti. Serve un passaggio che superi l'attuale disegno, sarà possibile farlo con la gara pubblica che nel 2021 individuerà per i prossimi sette anni il gestore di tutto il trasporto pubblico su gomma.

C'è poi il problema della realizzazione di un parcheggio di interscambio per permettere ai pendolari di lasciare l'auto in un posto sicuro: una struttura basica, da 200 posti, costa 400 mila euro. In ragione delle criticità segnalateci dai comuni nell'immediato stanzieremo 150 mila euro in più per potenziare le corse di Saia-Arriva da Quinzano d'Oglio e da Borgo San Giacomo verso la città, con particolare riguardo agli orari non coincidenti con gli ingressi a scuola, consci che si tratta di una soluzione tampone. Anche perché su quella direttrice è previsto incremento della popolazione scolastica del 6 per cento Tanno fino al 2025».

Per il parcheggio scambiatore perché non coinvolgere il gruppo Gavio che sta ultimando la Corda Molle?

«È una proposta interessante quella lanciata dalla minoranza di Centrosinistra di Capriano. Serve un tavolo urgente di confronto: gli enti pubblici devo-

⁹³ P. Gorlani, *L'agenzia Tpl: «Più bus Saia sulla Quinzanese» Bragaglio: «Direttrice critica, ma l'obiettivo è di estendere il servizio urbano»*, Corriere della Sera, 30.01.2020,

no confrontarsi con i soggetti privati che possono essere interessati a progetti con ricadute positive per la collettività».

L'agenzia del Tpl ha sempre risorse insufficienti: per potenziare i bus non si potrebbero chiedere contributi ai Comuni interessati a questi potenziamenti?

«La legge 6 del 2012 prevede solamente i contributi di Regione, Provincia e Comune capoluogo anche se già oggi diversi comuni, penso a Desenzano, Rovato o Sirmione, mettono a disposizione risorse proprie per potenziare il trasporto pubblico. Noi abbiamo posto il tema alla giunta dei sindaci e all'associazione Comuni. Avremmo risorse per potenziare l'intero trasporto scolastico nell'interesse di tutti. Al momento però non si è trovata una soluzione».

ALLARME FONDI PER I BUS

A rischio il 20% delle corse⁹⁴

Fare squadra tra tutti i sindaci bresciani, di ogni colore politico, per chiedere a Stato e Regione di mettere il trasporto pubblico tra le priorità. Vale a dire aprire i cordoni della borsa e stanziare risorse aggiuntive per quella che deve essere una «scelta strategica» per la qualità della vita (e dell'aria) dei territori. È la carta che Loggia, Broletto e Associazione Comuni Bresciani hanno deciso di giocare per uscire dalla cronica carenze di risorse per il trasporto pubblico.

Domani mattina, a palazzo Loggia, sono stati convocati i 205 sindaci per condividere le criticità del trasporto pubblico e la strategia per evitare il taglio delle corse o la stangata su biglietti e abbonamenti. L'obiettivo è dare vita a un documento per chiedere più fondi a Roma (e Milano) e un riparto più equo da parte della Regione.

Il quadro. Il trasporto pubblico, spiega il presidente della Provincia Samuele Alghisi, «è fondamentale per dare una risposta ai problemi delle nostre città». Smog, traffico, incidenti. «Ma per offrire un servizio di qualità», competitivo con l'auto, servono soldi. Entro giugno l'Agenzia del Tpl (45% Loggia, 45% Broletto, 10% Regione) dovrebbe avviare la gara per assegnare il servizio bus urbano ed extraurbano dei prossimi 7 anni.

⁹⁴ D. Bacca *Allarme fondi per i bus, a rischio il 20% delle corse Appello di Loggia e Broletto*, Giornale di Brescia, 31.01.2020

Il disegno è ambizioso. «Ma come possiamo fare una gara senza garanzie sulle risorse a base d'asta» sbotta Alghisi. Ancora più esplicito il sindaco del capoluogo Emilio Del Bono: «La provincia di Brescia ha il 12,6% della popolazione regionale, sviluppa l'11% del servizio lombardo ma riceve meno del 9% delle risorse». Un gap da 14 milioni di euro.

Da quest'anno il riparto del fondo trasporti avviene con nuovi criteri: Brescia riceverà 500mila euro in più ogni anno fino al 2025. «Ma per la Regione - dice l'assessore Federico Manzoni - Brescia deve ridurre il livello di servizio (dall'11% al 10,4%), mentre noi avremmo bisogno di più trasporto pubblico, non meno». E comunque anche nel 2025 le risorse sarebbero lontane dal livello di servizio di 7 milioni. «Chiediamo di riallineare quei numeri». Modificando i criteri. O con convenzioni ad hoc. Le strade possono essere diverse.

Non solo. Unico caso in Lombardia, la Loggia mette 8,5 milioni di euro l'anno per i bus, altri 2,5 milioni li mette la Provincia, a fronte dei 54 milioni del fondo trasporti. Se non si risolverà «strutturalmente» il problema della metro (per ora si va avanti con risorse una tantum), la Loggia potrebbe essere costretta a dirottare gli 8,5 milioni sul metrò.

«Senza gli sforzi degli enti locali, verrebbe meno quasi il 20% delle risorse» rimarca Del Bono. «Il trasporto pubblico - aggiunge Gabriele Zanni, presidente Acb - non è una competenza dei Comuni. I sindaci possono integrare, non dare una risposta strutturale». Quella deve venire da Roma e Milano. Domani i sindaci bresciani, «senza polemiche, ma in modo costruttivo», proveranno a farsi sentire. «Siamo pronti a fare la nostra parte. Ma servono risposte concrete. Basta rimpalli tra Milano e Roma».

FONDI PER I TRASPORTI

Chiamata dei Sindaci in Loggia⁹⁵

Scarsità e incertezza di risorse regionali rischiano di ridimensionare seriamente il trasporto pubblico di città e provincia per i prossimi sette anni.

Il sindaco del Capoluogo Emilio Del Bono, il presidente del Broletto Samuele Alghisi e il presidente Acb Gabriele Zanni chiamano a raccolta i sindaci per fare squadra e convincere in primo luogo Milano, ma in seconda battuta pure il Governo di Roma, a trattare il riequilibrio delle risorse per il bacino bresciano.

⁹⁵ M. Varone *Fondi per i trasporti, chiamata dei sindaci in Loggia*, Bresciaoggi, 31.01.2020

Domani alle 10 tutti i 205 primi cittadini sono invitati a un primo incontro nel salone Vanvitelliano della Loggia. Conosceranno innanzitutto i termini di un'emergenza che li riguarda tutti. Poi potranno decidere il da farsi. Con la consapevolezza che il tempo stringe e bisogna agire in fretta. A giugno l'Agenzia del Tpl dovrebbe bandire le gare settennali per l'affidamento del servizio nel bacino unico.

Ma difficilmente potrà farlo senza un taglio drastico ai livelli attuali. Finora il trasporto su gomma ha mantenuto una buona qualità grazie al Capoluogo che ogni anno ci mette 8,5 milioni di suo e alla Provincia che ne aggiungerà 2,5, caso unico in Lombardia. Ma sia Del Bono che Alghisi ieri mattina hanno detto chiaro che i loro bilanci non consentono di legarsi le mani per sette anni. E le sole risorse regionali costringerebbero a un taglio del 20,9 per cento.

Quota impossibile da recuperare anche con eventuali aumenti di biglietti e abbonamenti. I sindaci domani sapranno che a fronte del 12,60 per cento della popolazione a Brescia viene riconosciuto un teorico 10,96 per cento del servizio (68,4 milioni dei 624 del Fondo nazionale). In realtà riceve 54 milioni di euro, che fanno appena l'8.66 per cento.

«La Regione non mantiene neanche ciò che riconosce», commenta Del Bono. Con i nuovi criteri di riparto, poi, nel 2025 avrà 57,7 milioni pari al 9,24 per cento (uno 0,58 in più). Morale, senza i contributi di Comune e Provincia oggi mancano all'appello 14 milioni. Fra un lustro, con i nuovi criteri di riparto regionali che abbassano il livello a 64,8 milioni e alzano il contributo di 3,5, ne mancheranno 7 con meno corse per 4 milioni tra città e provincia. Una situazione drammatica.

In tutto questo si inserisce anche il problema metro. I 5 milioni concessi quest'anno una tantum, pur ridotti di uno e mezzo sul 2019, e il milione delle aree di montagna, permettono di sopravvivere. Ma non danno certezze per il futuro. Circola voce che a Milano stiano pensando a un fondo strutturale per le manutenzioni straordinarie degli impianti in sede fissa, ma in Loggia non è arrivato niente.

Allo stesso modo è rimasta lettera morta l'odg approvato dal Consiglio regionale nel dicembre 2018, che impegnava la Giunta Fontana ad assicurare a Brescia risorse corrispondenti al livello di servizio.

Tutto questo hanno spiegato ieri in Broletto Del Bono, Alghisi, Zanni e l'Assessore alla Mobilità in Loggia Federico Manzoni.

Lo ripeteranno domani ai sindaci, per invitarli a far fronte comune, «a prescindere dai colori politici», e convincere la Regione a sanare «l'iniquità». L'intenzione non è andare allo scontro ma strappare un tavolo di trattativa.

«Vogliamo solo fare squadra per promuovere i nostri territori», dice Alghisi. E Del Bono: «Siamo disposti anche a un documento politico con la stessa Regione per spingere il Governo ad alzare il Fondo nazionale, tuttavia prioritario è modificare i criteri di ripartizione regionali». E «sosteniamo convintamente una partecipazione di massa dei sindaci, non per contrapporsi ma per presentare una situazione di criticità», chiude Zanni.

LA PRESSIONE DEI SINDACI

Necessari maggiori fondi per il TPL⁹⁶

Una fetta dei sindaci dei paesi della provincia pronti a firmare un documento per chiedere risorse per il Trasporto locale. Molti sindaci della provincia di Brescia si sono trovati d'accordo: Brescia è svantaggiata e serve un'azione comune. Svantaggiata dal punto di vista dei finanziamenti regionali e nazionali al trasporto pubblico locale. La Loggia lo ripete da tempo, la sua è una battaglia quasi storica. E da ieri è meno sola, ha costruito un fronte comune con un certo numero di amministrazioni della provincia.

La voce risuonata nella sala dei Giudici di palazzo Loggia rivendica un trattamento equo nel riparto dei fondi destinati al mantenimento degli standard del trasporto pubblico locale. Quel Tpl che sta andando verso «una rivoluzione» come sottolineato dal presidente dell'Agenzia bresciana, Claudio Bragglio: lo svincolamento della gestione dei trasporti pubblici dagli enti locali, come già avvenuto con altri servizi come gli energetici, e la messa a gara.

Sul documento condiviso lavora l'Assessorato alla Mobilità del Comune di Brescia, di concerto con l'Associazione comuni bresciani; e la bozza verrà sottoposta ai sindaci della provincia, ieri erano 70 quelli presenti in Loggia con il presidente provinciale Samuele Alghisi, il presidente Acb, Gabriele Zanni, e il sindaco Emilio Del Bono

L'assessore del capoluogo, Federico Manzoni, ha tracciato il quadro de «l'iniquità» che vede la provincia di Brescia penalizzata: «Rappresentiamo il 12,6% della popolazione lombarda e disponiamo di un'offerta di servizio pari al 9,96% del livello di servizio regionale».

⁹⁶ E. Barboglio, *C'è il gruppo di pressione per avere fondi per il Tpl*, Bresciaoggi, 2.02.2020

Detto questo, quanto viene riconosciuto a Brescia del monte risorse per il trasporto pubblico? L'8,66% che è pari ad un gap di 14 milioni di euro. Di qui le rivendicazioni di riequilibrio. Rivendicazioni che da ieri annoverano un fronte ampio, che va da destra a sinistra, ma non una unanimità, vista la mobilitazione immediata del centrodestra (articolo accanto) e assenze tra sindaci dal possibile significato politico.

Rivendicazioni però forti dell'Ordine del giorno regionale del dicembre 2018 dove all'unanimità il Pirellone riconosce lo squilibrio a scapito del Bresciano. Certo, si tratta di un Ordine del giorno, un atto che non sottrae risorse a nessuno per darle ad altri (Brescia), ma che è pur sempre il riconoscimento di «un'ingiustizia». Ingiustizia ammessa ma anche negata, visto che non più tardi del 2017 nello stabilire i fabbisogni del bacino di Brescia la Regione diceva sostanzialmente che la nostra provincia e la nostra città il servizio lo doveva ridurre (del 7,1% l'extraurbano e del 2,7% l'urbano). Come a dire, Brescia si sovrastima.

Ma se il riequilibrio delle risorse rimanesse solo a livello di auspicio, la contrazione del servizio di Tpl sarà inevitabile, come è stato detto da più voci ieri. E per qualche zona del territorio, come denunciato da molti sindaci, dalle Valli alla Bassa, vorrebbe dire aggravare situazioni già problematiche: i pullman affollati di studenti... gli studenti che a fatica raggiungono dalla provincia gli istituti della città... eccetera.

«Non si può correre il rischio di lasciarli a terra», hanno concluso. Molti sindaci hanno evocato l'aspetto ambientale: come per il principio dei vasi comunicanti, tagliare i mezzi pubblici significa incrementare l'uso dell'auto privata, con effetti antiecológicos.

E per tornare alle risorse, ancora Bragaglio ha posto il tema dei costi per l'utenza: come dire, si dovrà passare dall'adeguamento tariffario al regolamento regionale.

IL CONTROCANTO DI LEGA E FORZA ITALIA

Replica sul tema dell'incontro⁹⁷

Il Centrodestra non ci sta: «Le cose stanno diversamente». «Gioco delle tre carte». «Mossa inelegante». «Narrazione personale». Il centrodestra bresciano risponde per le rime a Emilio Del Bono e a Samuele Alghisi, firmatari di un appello rivolto a tutti i sindaci del nostro territorio affinché sia costituita un'alleanza volta a strappare allo Stato e a Regione Lombardia più risorse a favore del nostro trasporto pubblico locale.

Per Alberto Bertagna, segretario provinciale del Carroccio, «il destinatario delle lamentele dovrebbe essere uno e uno solo: il ministro dei Trasporti Paola De Micheli, compagna di partito di Del Bono e di Alghisi».

Tesi suffragata dall'assessore all'agricoltura della Regione, Fabio Rolfi: «La Regione contribuisce per un terzo al fondo di 1,25 miliardi destinato al trasporto pubblico locale, percentuale via via aumentata nel corso degli anni. Tanto per capirci, per questo comparto il vicino Veneto non stanziava neppure un euro».

Rolfi poi ricorda che a Milano si è provveduto all'istituzione di «un fondo straordinario ad hoc a favore del Metrobus bresciano, unica città lombarda destinataria di una misura specifica di questo genere».

Poi l'esponente leghista controbatte ai numeri squadernati da Loggia e Broletto. Lo fa utilizzando una chiave di lettura della supposta discrepanza tra risorse erogate e valore del trasporto pubblico bresciano compiutamente diversa da quella usata da Del Bono e Alghisi: «A fronte di un 6,6 per cento di utenza (numero di passeggeri), al nostro territorio è destinato il 9 per cento delle risorse, altro che sotto finanziamento!».

Tesi diametralmente opposta rispetto a quella della controparte, che ragiona in termini di produzione chilometrica complessiva (l'11 per cento rispetto al totale regionale). Rolfi poi, dopo avere avvertito che «ogni anno che passa è sempre più complicato stanziare fondi ad hoc» e rivendicato la propria convinzione nell'efficacia di «un lavoro congiunto a favore di Brescia e della sua provincia», invita Del Bono a «convocarci tutti perché tutti insieme ci si rechi dalla sua amica ministro dei trasporti, in quanto è lo Stato che deve aumentare i fondi a favore della Lombardia, risorse aggiuntive senza le quali la Regione non è in grado di incrementare i fondi verso le diverse realtà locali».

⁹⁷ M. Zappa *Il controcanto. A stretto giro Lega e Forza Italia hanno replicato sul tema dell'incontro*, Bresciaoggi, 2.02.2020

Ad Alessandro Mattinzoli e a Claudia Carzeri, entrambi in Regione per Forza Italia (il primo assessore allo sviluppo economico, la seconda consigliere), non è piaciuta «la strumentalizzazione nei confronti dei sindaci attraverso la convocazione degli stessi in Loggia» (77 i primi cittadini presenti, alcuni, «pochi in verità», del centrodestra). Chiosa il capogruppo leghista in Loggia Massimo Tacconi: «Altro che penalizzazione, i bresciani dovrebbero ringraziare la Regione».

IL RECUPERO PER GLI ABBONAMENTI

Ipotesi allo studio⁹⁸

Con riferimento alla richiesta fatta dal Vostro lettore, che si firma M.O., pubblicata lo scorso 6 marzo 2020 sul GdB nella rubrica *Lettere al Direttore* dal titolo “*La scuola chiusa e l’abbonamento alla corriera*” nonché al relativo e puntuale commento espresso, l’Agenzia del Tpl di Brescia intende anzitutto ringraziare il Giornale per lo spazio e l’attenzione data a una problematica concreta come quella prospettata del recupero delle spese degli utenti che utilizzano gli abbonamenti a seguito della sospensione delle corse riguardanti il trasporto pubblico scolastico extraurbano, a far data da mercoledì 26 febbraio scorso e con un Calendario che resterà probabilmente in vigore almeno fino al 15 marzo p.v.

Un provvedimento conseguente alle misure adottate dal Governo, d’intesa con la Regione Lombardia, riferite allo scenario epidemiologico relativo all’infezione tuttora in corso. Assunto peraltro in costante rapporto ed in collaborazione con la Prefettura di Brescia e con l’Ufficio Scolastico Provinciale.

L’Agenzia del TPL di Brescia, all’indomani della prima reiterazione della sospensione, ha preso contatto con Regione Lombardia e con le Aziende di trasporto interessate per definire i termini della questione, condividendo con le medesime la necessità di assicurare un rimborso delle spese degli abbonamenti mensili della tipologia “studenti” e definire le modalità operative più snelle e rapide, anche per favorire i tanti utenti che risiedono in provincia e che quindi hanno meno facilità di accesso agli uffici delle Aziende siti a Brescia.

⁹⁸ C. Bragaglio e A. Croce, *Si studia il recupero per gli abbonamenti agli autobus*, Giornale di Brescia, 09.03.2020

A tale scopo nei prossimi giorni - congiuntamente alle Aziende coinvolte, alle quali va peraltro il nostro ringraziamento - daremo puntuale notizia delle modalità del recupero, ritenendo quindi motivata la sollecitazione espressa nella lettera pubblicata.

Con l'occasione, precisiamo che le casistiche che determinano il rimborso dei titoli di viaggio sono descritte nella apposita "Carte della mobilità" che tutte le Aziende sono tenute a adottare e che sono consultabili sui relativi siti web dove sono riportate anche le regole che definiscono diritti e doveri e le "Condizioni di viaggio" per l'uso dei mezzi in servizio di trasporto pubblico.

I SINDACI DEL TERRITORIO PER IL TPL

Brescia fa...quadrato.⁹⁹

Brescia fa squadra attorno al trasporto pubblico locale. Sono stati più di un centinaio gli amministratori di Comuni bresciani che hanno risposto all'appello lanciato dal capoluogo, dalla Provincia e dall'Acb (associazione che riunisce le municipalità), per avviare un'azione istituzionale congiunta e scongiurare tagli al trasporto pubblico locale. «La situazione bresciana è un'anomalia - ha spiegato il sindaco di Brescia Emilio Del Bono - perché il fondo pubblico regionale per il Tpl è integrato dalla Provincia, che stanZIA 2,5 milioni, e dal comune di Brescia con 8,5 milioni. Su un totale di 60 milioni di euro, parliamo di un 20% di contribuzione straordinaria di questi due enti, che non hanno una competenza diretta in materia».

La questione si trascina da anni, ma i nodi vengono al pettine ora, perché il 2020 è l'anno in cui dovrebbe essere bandita la gara di bacino per la gestione unica del trasporto pubblico locale.

«L'Agenzia del Tpl - ha chiarito Del Bono - ci chiede di dire se potremo impegnare queste cifre per i prossimi sette anni. Ma noi, a nostra volta, abbiamo la necessità di avere certezza sull'equilibrio di bilancio». La gara si farà sulla base delle risorse a disposizione e se Comune e Provincia si tireranno indietro, le conseguenze si ripercuoteranno sulla qualità dei servizi e sulle tariffe. «Potremmo avere - ha precisato il presidente della provincia Samuele Alghisi - una riduzione del servizio del 20% complessivo, a meno di non chiedere la

⁹⁹ F. Pacella, *Tpl, i sindaci del territorio fanno quadrato*, Il Giorno, 02.02.2020

compartecipazione ai sindaci. I Comuni devono essere consapevoli che sia sulle grandi direttrici che nei territori di montagna il Tpl potrebbe essere penalizzato».

L'unica via per scongiurare la riduzione del servizio (che, vista la domanda, dovrebbe essere incrementato) è risolvere a monte il problema storico del riparto delle risorse regionali, che penalizza Brescia. «La nostra provincia - ha illustrato l'assessore comunale alla mobilità Federico Manzoni - rappresenta il 12% della popolazione regionale ed ha un livello di servizio dell'11% rispetto al totale. La Regione ci chiede di ridurlo al 10,3%, cosa che non possiamo condividere, e stanziare per il trasporto di Brescia solo il 9% delle risorse».

Un gap che non si riscontra nelle altre province lombarde: Brescia riceve 14 milioni in meno rispetto al servizio erogato (si arriverà a -7 milioni nel 2025), il bacino di Milano, Monza, Lodi Pavia 11 milioni in più e quello di Bergamo 3,6 milioni in più. A questo sotto-finanziamento cronico, vanno aggiunte le incertezze sulla partita della metropolitana, per la quale dal Pirellone arrivano contributi una tantum in costante calo.

Da qui la proposta condivisa con i sindaci riuniti ieri in Loggia di redigere un documento per chiedere alla Regione di finanziare in modo adeguato il trasporto bresciano. E, poiché anche la Lombardia soffre il disallineamento tra servizi e risorse che arrivano dallo Stato (17% del fondo nazionale a fronte dei 22% di chilometri percorsi in tutta Italia), Brescia si dichiara disponibile ad affiancare il Pirellone in una analoga battaglia verso il governo. «Se riuscissimo a trovare un equilibrio - assicura Del Bono - noi non abbiamo problemi ad integrare il fondo provinciale».

Non vogliamo fare sceneggiate, ma un'azione concreta. Abbiamo già dato prova di voler investire sul tpl, che è la più grande misura su cui gli enti locali possono incidere per migliorare la qualità dell'aria».

UNA *CLASS ACTION* PER I TRASPORTI

Appello di Del Bono: far leva su Milano e su Roma¹⁰⁰

Avanti di questo passo, i servizi di trasporto di Brescia e dell'hinterland si ridurranno del 2,7%. E la provincia sarà ancora più penalizzata: l'Agenzia per il Tpl stima meno corse degli autobus del 7,1%. A finire nel mirino sono i nuovi criteri di ripartizione delle risorse fissati dalla Regione a fine 2017.

«Se i nuovi criteri restano questi - dice Federico Manzoni, assessore alla Mobilità di Brescia - ci sarà un peggioramento del servizio per tutti i Comuni della provincia».

Ma a quanto ammonta il gap tra risorse assegnate e fondi necessari a non tagliare i servizi? Si tratta di 14 milioni per l'intera provincia. La popolazione bresciana pesa per il 12,6% in Lombardia, ha un territorio molto vasto sul quale si percorrono il 10% di tutti i chilometri fatti dai bus in Regione. Ma da Palazzo Lombardia arriva solo l'8,66% delle risorse complessive: questa discrepanza va risolta. Ne sono convinti il presidente della Provincia, Samuele Alghisi, e il sindaco di Brescia Emilio Del Bono, che ieri hanno convocato in Loggia tutti gli amministratori per discutere del tema. È chiaro che se le risorse complessive diminuiscono «si allargheranno le iniquità anche dove il servizio funziona bene» osserva Del Bono.

Come dire, è interesse di tutti fare fronte per ottenere una «ripartizione più equa» dei fondi del Trasporto pubblico assegnati dalla Regione. Motivo per cui la proposta di Del Bono, Alghisi e del presidente di Acb Gabriele Zanni è di stendere un documento condiviso. Così da «aprire una negoziazione con la Regione» ha detto il sindaco di Brescia. Se questa funziona, in seconda battuta «si potrebbe fare una delegazione tutta lombarda e andare a Roma» a chiedere più risorse.

Per Brescia e le altre province. Già, perché è lo Stato ad assegnare la fetta più consistente delle risorse del Trasporto pubblico: questi soldi vengono poi amministrati dalla Lombardia, che ne aggiunge altri di tasca propria. E' chiaro però che, se la coperta (nazionale) è sempre più corta e i bisogni aumentano, far quadrare i conti è difficile.

Ci sono bacini come Bergamo, Corno-Lecco e Milano che ottengono più fondi rispetto ai chilometri percorsi: Brescia invece soffre. E la prospettiva è grigia: i sindaci concordano nel dire che il traffico privato sulle strade (e lo smog) aumenteranno se il servizio pubblico diventerà più carente.

¹⁰⁰ M. Trebeschi *Trasporti, appello di Del Bono a tutti i sindaci: leva su Milano*, Corriere della Sera, 02.02.2020

«Sempre più persone abbandonano già oggi il treno e scelgono i bus, che però a loro volta sono già pieni: dobbiamo coordinarci, serve un'azione territoriale» dice Laura Alghisi, sindaco di Verolavecchia. «I mezzi in servizio non sono sufficienti, ma non avrebbe senso aumentare le tariffe» dice il sindaco di Bagnolo Melia Cristina Almici.

Che pone il «problema» di Brescia e delle risorse che assorbe rispetto all'intera assegnazione provinciale. Il contratto di servizio dei bus della città e dell'hinterland (metrò esclusa) vale 20 milioni, quello dei bus extraurbani 39. Le carenze della Bassa sono tali che si rischia una contrapposizione con la città, dove il servizio è alto. Attenzione, però: «L'intero bacino riceve un contributo che vale il 9% delle risorse regionali. Senza però la quota messa dal Comune di Brescia e della Provincia sull'extraurbano, il contributo scenderebbe all'8%».

Di qui l'invito di Del Bono e Alghisi ad avviare un negoziato con Palazzo Lombardia nell'interesse di tutti i comuni.

LA BATTAGLIA DELLE RISORSE

Province sotto-finanziate¹⁰¹

Il Veneto non aggiunge risorse al fondo del Trasporto pubblico, la Lombardia invece si autofinanzia per un terzo. Non c'è contro la Regione che Del Bono e il Pd devono condurre la loro battaglia, ma contro chi sotto-finanzia le province». Tradotto, il governo che non assegna alla Lombardia le risorse sufficienti per il trasporto.

Quello che sottolinea Fabio Rolfi (Lega) è sottoscritto da tutto il centrodestra bresciano, compatto ieri nel respingere al mittente l'iniziativa del primo cittadino di Brescia che aveva convocato in Loggia tutti i sindaci per parlare di carenze sul Tpl. «Non mi è piaciuta questa strumentalizzazione dei sindaci» per creare uno «scontro politico» con la Regione: c'è quanto sostiene anche Forza Italia per bocca dell'assessore regionale Alessandro Mattinzoli.

Il centrodestra difende la revisione dei costi storici nella convinzione che i «costi standard porteranno più soldi». A chi si lamenta dei fondi insufficienti per questa provincia, Rolfi ricorda che il bacino di Brescia «trasporta il 6,6% di tutti i passeggeri lombardi e riceve dalla Regione risorse per il 9%».

¹⁰¹ M. Trebeschi, *La battaglia di chi sottofinanzia le Province*, Corriere della Sera, 2.02.2020

Quasi dimenticandosi che è più facile trasportare gente a Monza o Varese dove le distanze sono più ridotte. Ma c'è un tema dirimente che Rolfi solleva: quello del tram. «Non parlo della realizzazione, ma dei costi di gestione: chi li sosterrà?» In effetti, «se ci sono difficoltà sulle risorse già oggi, come si può immaginare di contrattualizzare anche il tram?». Già il metrò pesa non poco sull'erario cittadino, con un contributo regionale mai diventato stabile. Più in generale, sul tema Tpl, l'esponente leghista apre alla discussione: «Se sarà bi-partisan, allora Del Bono ci convochi.

E poi andremo a Roma». Nel frattempo, rischia di saltare la gara per il trasporto della provincia. «L'Agenzia aspetta ancora il Comune e i suoi contratti. Spero che la Loggia voglia andare a gara — dice Claudia Carzeri (FI) - sarebbe un vantaggio per tutti».

LA RISPOSTA DEL CENTRODESTRA

«Iniziativa sbagliata, ma sì al dialogo»¹⁰²

«Siamo pronti a un lavoro congiunto per garantire più risorse a Brescia. Ma Del Bono e Alghisi hanno sbagliato indirizzo: devono chiedere più risorse al ministro del Pd Paola De Micheli. Se e quando arriveranno, la Regione si impegna a girarle a Brescia. La convocazione dei sindaci, senza condivisione politica, è stata una strumentalizzazione». Fabio Rolfi sintetizza così la posizione del centrodestra sulla riunione convocata in Loggia da Del Bono e Alghisi.

Un'iniziativa definita «sbagliata», «faziosa», «scorretta». Una «forzatura» come la chiama il capogruppo della Lega Massimo Tacconi che ha spinto il centrodestra a convocare, per il primo pomeriggio, una contro-conferenza con assessori regionali (Rolfi e Alessandro Mattinzoli), rappresentanti di partito (Alberto Bertagna, Paolo Fontana, Massimo Stellini), consiglieri regionali (Claudia Carzeri, Federica Epis, Floriano Massardi, Francesco Ghiroldi), consiglieri provinciali (Enrico Pasinetti, Gianluigi Raineri). «Siamo sempre disponibili al dialogo - ha spiegato Mattinzoli - Del Bono lo sa bene. I problemi del trasporto pubblico vanno affrontati per il bene del territorio, al di là dei colori politici, ma non lo si può fare strumentalizzando i sindaci».

¹⁰² D. Bacca, *Il centrodestra: «Iniziativa sbagliata ma sì al dialogo*, Giornale di Brescia, 02.02.2020

Rolfi è poi entrato nel dettaglio dei numeri: «Siamo la Regione che mette più risorse per il Tpl: il fondo lombardo, 1,25 miliardi, è per un terzo coperto con risorse regionali. La Lombardia rappresenta il 24% dei passeggeri nazionali ma riceve solo il 17% delle risorse. È a Roma che va fatta la battaglia». Brescia lamenta un sotto-finanziamento nel riparto della torta lombarda, ma il bacino di Brescia «rappresenta solo il 6,6% dei passeggeri regionali e ottiene il 9% delle risorse».

La strada per un tavolo bipartisan bresciano resta aperto: «L’Agenzia del Tpl aveva già lanciato l’idea di un lavoro condiviso - ha detto Carzeri - La convocazione di Del Bono e Alghisi mi è parsa offensiva: non c’era la volontà di risolvere il problema, solo di polemizzare con la Regione». Ma visto che tutti si dicono disponibili a un lavoro congiunto, da dove si può ripartire? «Dalla conferenza dei capigruppo in Loggia - ha proposto Paola Vilardi - un tavolo istituzionale per affrontare i temi del Tpl e della metropolitana». Si vedrà.

TPL: DEL BONO SFIDA LA REGIONE **«Ambientalisti siate al nostro fianco»¹⁰³**

Una battaglia da combattere insieme. Una battaglia che finora ha visto una leonessa testarda e costante giocarsi il tutto e per tutto in prima linea, a testa alta, vincendo. Ma che adesso rischia di vedere tutto vanificato e immolato sull’altare di una Regione che «non sostiene» e «non sorregge gli amministratori locali», dal capoluogo alla provincia. La battaglia si chiama ambiente ed è declinata al ritmo di strategie politiche e mosse amministrative che guardano all’obiettivo principe: diminuire il traffico privato e continuare a investire nel trasporto pubblico. Un capitolo al quale, nel «conto corrente» pubblico sono riservati 57 milioni di euro, ai quali se ne aggiungono altri 42 per l’ambiente. Il totale è presto fatto: quasi 100 milioni (99 per l’esattezza) sui complessivi 260 circa.

A suonare il gong della «chiamata» e a riposizionare i riflettori su quello che definisce «il tema chiave» è il sindaco Emilio Del Bono. Che si rivolge di-

¹⁰³ N.Fatolahzadeh, *Trasporti, Del Bono sfida la Regione: «Ambientalisti siate al nostro fianco»*, Giornale di Brescia, 09.02.2020

rettamente agli ambientalisti con un appello che non concede dubbi: «Serve una grande alleanza per l'ambiente a partire da ciò che già stiamo facendo, azioni eccezionali che rischiamo però di non poter mantenere. Siate al nostro fianco». Perché sul fronte economico «se la Lombardia ci lascerà soli, non riusciremo a reggere e sostenere questo ritmo». E «se non difendiamo ora questa autonomia, poi non ne avremo più una». Sostenibilità a rischio.

Il sindaco si rivolge al mondo ambientalista in modo cristallino: «I soldi per l'ambiente ci sono. Il problema è se riusciremo a continuare a spendere così tanto». Sul banco degli imputati secondo la Loggia - e anche qui sta il richiamo a comitati e associazioni per essere in trincea uniti - c'è Palazzo Pirelli. «Brescia ha deciso di investire sul trasporto pubblico per combattere le polveri sottili che, per buona quota, derivano dal traffico e questa dev'essere l'azione principale: continuare a diminuire i mezzi privati che entrano in città» e che si contano in 200mila veicoli al giorno.

I risultati di politiche che Del Bono battezza come «straordinarie ed eccezionali» li raccontano i numeri: i passeggeri saliti da 41 a 57 milioni, con una crescita del 30% del trasporto pubblico, «unica città in Italia a raggiungere questo risultato». Il grido d'allarme deriva proprio da qui: a fronte di risultati incassati, «il problema è che questa cifra possiamo sopportarla solo se la Lombardia sostiene queste politiche a favore del trasporto pubblico. Se Brescia sarà sola, non ce la farà» chiarisce il sindaco dicagli ambientalisti domanda: «Volete davvero fare un'azione politica efficace e non solo emblematica? Allora facciamola seriamente, insieme». Bene le pedonalizzazioni, bene le Ztl ma - Del Bono lo sottolinea - «riguardano la vivibilità e le stiamo attuando. Il tema vero e importante però è il Tpl».

Il primo cittadino schiera sul tavolo il confronto dei fondi: «La Regione investe per il trasporto su gomma dell'intera provincia di Brescia 55 milioni, meno di quanto investe la Loggia per il solo capoluogo» (57 milioni). A pesare, inoltre, è la prospettiva della gara unica del bacino provinciale: «Se non agiamo ora, il rischio è che poi si tomi indietro. Per questo serve un grande patto per il territorio».

Contrattacco. E a chi, come i Verdi, accusa la loggia di promesse vane e chiede un intervento decisivo e fermo sul Progetto operativo di bonifica Cafaro (si veda l'articolo accanto), anche alla luce delle rimostranze dell'Arpa, il sindaco ribatte: «La competenza è del Ministero che deve trovare la sintesi. Chiedo che Roma approvi velocemente il piano e convochi la Conferenza dei

servizi: l'impegno del ministro Sergio Costa era di farlo entro il 28 febbraio. Mi auguro che sia rispettato».

Il *j'accuse* mosso da Europa Verde guarda anche all'assenza di fondi *ad hoc* per l'emergenza climatica: «Ma sono questi i fondi - incalza Del Bono -: 99 milioni. Nessuna amministrazione ha mai investito così tanto sull'ambiente. La battaglia seria, lo ripeto, è il trasporto: dovrebbero essere al nostro fianco, ma purtroppo vedo che non lo sono. E, forse, anziché perdere tempo su temi di scarsa rilevanza, i Verdi dovrebbero studiare di più prima di parlare».

TRASPORTI INSUFFICIENTI.

I ragazzi tornano in classe ma solo al 60%¹⁰⁴

Lunedì 26 aprile la scuola non riprenderà al 100% in presenza. Quello che è stato un annuncio, legato anche alle parallele riaperture di altre attività economiche, col passare dei giorni si è trasformato prima in preoccupazione e poi in interpretazione flessibile. Il Governo rivede al ribasso il ritorno in presenza alle superiori

Perché sì, matematica e geometria continuano a valere anche (soprattutto: tutti o quasi abbiamo preso confidenza con le curve e la statistica) in tempo di pandemia e quindi dimensioni delle aule e dei pullman continuano a essere ostacoli non da poco.

Di qui la decisione che sì, si rientra in classe, ma con flessibilità. Questo riguarda i più grandicelli, i ragazzi delle superiori, che per andare a scuola spesso devono muoversi con i mezzi pubblici. Oggi in prefettura si riunisce il tavolo tecnico con provveditore, agenzia del trasporto pubblico locale, organizzazioni sindacali, imprese di trasporto e via dicendo.

Claudio Bragaglio, che dell'Agenzia del Tpl è presidente, anticipa che il ritorno al 100% «è encomiabile ma non facilmente raggiungibile». Restando al tema trasporto il problema è come fare in modo di trasportare 65 mila studenti delle superiori e dei Cfp ogni mattina se l'indice di riempimento resta al 50 per cento. Soprattutto in un contesto come quello bresciano, dove il 70% dei movimenti sono extraurbani e gli studenti che ogni giorno devono raggiungere la città dalla provincia sono 16 mila.

¹⁰⁴ T. Bendinelli, «*Trasporti insufficienti?*», Corriere della Sera, 21.04.2021

«O porti la capienza dei mezzi al 100% di riempimento o non riesci e per cui non è praticabile», osserva Bragaglio. E quindi? «Per noi è ragionevole aumentare l'indice di riempimento dei pullman fino al 75% - spiega il presidente dell'Agenzia del Tpl - Dopodiché è auspicabile che venga esteso il doppio accesso a scuola, alle 8 e alle 10, in modo tale da avere pullman che possono fare il doppio viaggio».

L'estensione significa che se in ottobre settanta ragazzi entravano alle 8 e trenta alle 10, adesso il rapporto deve arrivare a 60-40. Infine il potenziamento dei mezzi: ai 700 mezzi che quotidianamente circolano, ne sono già stati aggiunti 100 nei periodi di rientro in classe, qualcosa si può aggiungere ancora ma dipenderà da quello che faranno le scuole.

«Il 100% in classe vorrebbe dire alimentare situazioni di contagio - afferma Bragaglio -. Dopodiché c'è l'autonomia scolastica, credo che i presidi faranno il possibile per aumentare l'orario in presenza ma non si può costringerli a tenere tutto aperto: la priorità è la sicurezza degli studenti e delle famiglie». Bragaglio ricorda inoltre che lunedì 26 ci saranno anche altre aperture e che quindi la mobilità aggiuntiva riguarderà una pluralità di persone, lavoratori e non solo.

Lunedì la didattica in presenza sarà quindi sicuramente superiore, ma non si arriverà al 100 per cento, più probabile una percentuale intorno al 70-75 per cento. Dipenderà dai singoli istituti, dalle dimensioni delle aule, dai doppi ingressi.

COVID- 19, AUTOBUS E SCUOLA

Verso il “doppio turno”¹⁰⁵

Nell'era del distanziamento sociale i pullman non potranno portare a scuola più di un terzo dei 35 mila studenti delle superiori che raggiungono i loro istituti con il trasporto pubblico. Prima, su ogni mezzo se ne stipavano 75. La convivenza con il virus impone che da settembre non potranno superare i 25.

L'ipotesi avanzata dall'Agenzia del Tpl di Claudio Bragaglio parla di due turni per l'ingresso e altrettanti per l'uscita. Ieri si è riunita, per la prima volta in via telematica, la conferenza provinciale dei 150 presidi, e tra i punti all'odg c'era anche il problema trasporti, approdato in seguito nel relativo Web Team della Prefettura.

¹⁰⁵ M. Varone, *Trasporti, Pullman e scuola verso il “doppio turno”*, Bresciaoggi, 28.04.2020

E si è capito che non ci sono grosse alternative all'ipotesi avanzata nei dall'Agenzia. «Se il Tpl non può portare oltre un terzo degli studenti, dobbiamo adeguarci, e alla fine andremo in quella direzione», commenta il direttore dell'Ufficio scolastico territoriale (Ust) Giuseppe Bonelli. E assicura che le scuole perfezioneranno i loro modelli di orario in tempo utile perché Agenzia e aziende di trasporto predispongano il servizio dal primo settembre.

La realtà è che i pullman percorrono 31 mila chilometri al giorno per trasportare gli studenti delle superiori, 13 mila al mattino e 18 mila al pomeriggio a causa delle uscite differenziate. Le possibilità logistiche e finanziarie dell'Agenzia permettono di potenziare il mattino con 200 corse in più, pari a 5 mila chilometri/giorno, che per i 90 giorni da settembre a dicembre (15 settimane da sei giorni scolastici) fanno 450 mila chilometri. Se poi la scuola partirà dal primo settembre si aggiungono altri 350 mila chilometri per un totale di 800 mila, equivalenti a 1,5 milioni di costi aggiuntivi da reperire. E di più proprio non si può fare.

I dirigenti l'hanno capito, e anche Bragaglio dà atto che «hanno accolto seriamente l'idea del doppio turno differito di almeno un'ora e mezza per dar modo agli autisti di fare andata e ritorno tra paesi non sempre vicini». Il problema, però, restano le uscite, che devono conciliare due esigenze molto diverse.

L'Agenzia dice che con il raddoppio delle corse non c'è più spazio per le uscite «spalmate su tre o cinque orari diversi a seconda degli istituti». Bonelli, d'altra parte, osserva che le superiori sono organizzate su tanti orari diversi, che vanno «dalle 26 ore settimanali del biennio del liceo classico alle 34 ore del triennio artistico, con un delta di 8 ore che impone uscite differenziate».

Sarà il cerchio da quadrare. «C'è poi – ripete Bonelli - che la scuola da istituzione nazionale dovrebbe attendere indicazioni ministeriali» anche perché «nelle aule di Brescia convivono studenti di altre province, e nel caso del Garda pure di altre regioni, il che impone un coordinamento più ampio».

Ma il ministro dell'Istruzione Lucia Azzolina tace. Tant'è che il presidente della Provincia Samuele Alghisi, insieme a Upi (Unione province italiane), ha chiesto a lei e al suo vice Ascani un incontro con Regioni, Province e Comuni entro il 4 maggio per affrontare le questioni inerenti alla gestione dei servizi scolastici. «Gli studenti, le famiglie e tutto il mondo della scuola – sottolinea Alghisi - hanno bisogno di risposte». In ogni caso, il Dpcm illustrato domenica sera dal premier Conte contiene anche le indicazioni del Mit (Ministero del-

le infrastrutture e trasporti) di Paola De Micheli sul trasporto scolastico, e si può procedere. «Se il nostro ministro si esprime, bene, altrimenti troveremo una nostra soluzione – commenta Bonelli -. Se gli studenti non possono salire sui pullman dobbiamo per forza organizzarci diversamente».

Il che non è neanche così drammatico, stante che «le scuole hanno sufficiente autonomia e flessibilità per adeguare gli orari fin da subito – aggiunge il direttore Ust -, ma creando modelli omogenei per ogni territorio». Dunque i presidi faranno in fretta, «aiutati anche dal prezioso lavoro di coordinamento di Prefettura e Provincia».

La grossa scommessa sarà far capire ai ragazzi che non devono accalcarsi appena scesi dai pullman. «Dovranno convincersi che o cambiano mentalità – ammonisce Bonelli – o torneranno tutti a casa come adesso».

COVID-19, EMERGENZA TPL E SCUOLA

Lettera al Ministro Azzolina e ai Parlamentari bresciani¹⁰⁶

Gentile Signora Ministra dott.ssa Azzolina, Signori Parlamentari,

desidero, in qualità di Presidente della Agenzia del Trasporto Pubblico Locale della Provincia di Brescia, segnalare alla Vostra cortese attenzione un problema particolarmente rilevante riguardante l'organizzazione del Trasporto Pubblico Locale (TPL) per le Scuole Secondarie di II Grado, con riferimento soprattutto alla riapertura, prevista per settembre.

Come in precedenti occasioni, l'Agenzia del TPL si è rivolta ai Parlamentari espressi dalla realtà bresciana segnalando criticità e sollecitandone l'interessamento. Così è avvenuto, per esempio, anche sul tema delle risorse per il Fondo Nazionale Trasporti, testimoniando, peraltro, un significativo impegno che richiamo anche per rinnovare un sentito ringraziamento.

I dati della gravità del COVID-19 in Lombardia, ed in particolare nella nostra Provincia, sono del tutto noti. Al punto da segnare purtroppo una netta differenza rispetto ad altre Regioni, con riferimento anche alla diversa ricaduta delle rilevanti problematiche riguardanti l'organizzazione stessa del TPL, in particolare per quanto riguarda le Scuole Secondarie Superiori.

¹⁰⁶ COVID-19: Emergenza TPL e Scuola., *Lettera del Presidente dell'Agenzia del TPL di Brescia, Claudio Bragaglio, al Ministro Azzolina e ai Parlamentari bresciani*”, Brescia, 06.05.2020

Una riflessione approfondita e costruttiva si è da tempo avviata in sede di un Tavolo (Web Team), predisposto il 15 aprile 2020, a livello provinciale da S.E. il Prefetto di Brescia, dott. Attilio Visconti, con Gruppi di lavoro coordinati da Dirigenti della Prefettura stessa, il dott. Stefano Simeone e la dott.ssa Monica Vaccaro, con l'attiva partecipazione del Responsabile dell'Ufficio Scolastico Territoriale (UST), dott. Giuseppe Bonelli, di vari Enti ed Istituzioni, tra questi il Comune Capoluogo e la Provincia di Brescia, Camera di Commercio, le Aziende di Trasporto, le Associazioni rappresentative delle Aziende, le Organizzazioni Sindacali, nonché l' Agenzia stessa del TPL.

Il Web Team ha predisposto un Piano preliminare che analizza diverse ipotesi di soluzione, con riferimento alla apertura delle Scuole a settembre, a fronte di una possibile riduzione di attività didattiche in presenza (intra mœnia), accompagnate e integrate poi da attività di didattica a distanza. Con possibili altre variazioni che sono state esaminate dalla Conferenza di Servizio, promossa dal Dirigente dell'UST dott. Bonelli, e che si è tenuta il 27 aprile con la partecipazione di tutti i Dirigenti Scolastici della Provincia di Brescia.

Questo quadro, brevemente riassunto, evidenzia però alcune rilevanti criticità, con riferimento alla programmazione su scala provinciale del TPL e che comporta la sua completa riorganizzazione.

Incertezza dell'indirizzo ministeriale

La prima riguarda la perdurante incertezza di un indirizzo generale - di competenza del Ministero dell'Istruzione - che consenta di capire la necessaria riorganizzazione della Scuola stessa, con riferimento alla complessa ricaduta sul Trasporto Pubblico che andrà poi predisposto.

È del tutto evidente come, in assenza di tali indirizzi (formazione delle classi, possibilità della divisione delle classi stesse, scaglionamento degli orari di entrata, sistemi di connettività ...), non sia possibile immaginare la riorganizzazione del TPL provinciale. Si consideri infatti che per Brescia – ma situazioni analoghe sono presenti anche nelle altre Province della Lombardia – si tratta di più di 700 mezzi che effettuano circa 850 corse concentrate nell'ora di apertura del mattino.

Il numero di studenti trasportati dal solo sistema bus è nell'ordine di 35 mila unità dei 60 mila iscritti alle Scuole Secondarie di II Grado della provincia, ed a cui sono garantiti i mezzi pubblici. Quindi, si tratta di una organizza-

zione particolarmente complessa del trasporto pubblico, peraltro non riferibile alla sola mobilità scolastica, dato che il TPL viene utilizzato anche da persone che si spostano con altre motivazioni, tra cui quelle lavorative. A questo si aggiunga come, per il necessario distanziamento previsto sui mezzi pubblici, per ogni autobus in servizio extraurbano di dimensioni standard (12 m) si debba prevedere una riduzione dalle 75 persone normalmente trasportate a circa 25 unità. Quindi a solo un terzo delle potenzialità precedenti il COVID-19!

Non è ovviamente di nostra competenza entrare nel merito dei criteri di riorganizzazione della Scuola, se non per constatarne le ricadute sul TPL. Già nel proficuo confronto tra le diverse Agenzie di Lombardia, promosso dall'Assessore regionale, avv. Claudia Terzi, abbiamo avuto modo di segnalare alcune allarmanti problematiche, con relative urgenze di intervento.

Indispensabile corrispondenza tra Scuola e Trasporti Pubblici

Da parte nostra segnaliamo come sia assolutamente necessario stabilire urgentemente un rapporto tra l'offerta del servizio pubblico e la domanda espressa dalla scuola, al fine di evitare un "rischio caos" all'apertura di settembre. Tenendo presente che la riduzione di capacità di trasporto di circa 2/3 su ogni corsa richiede la messa in campo d'un numero aggiuntivo ed elevatissimo di nuove corse che non può essere effettuato "in contemporanea", dato che si scontra con limiti insuperabili del sistema del TPL, per quanto riguarda sia i mezzi che il personale di guida.

L'erogazione aggiuntiva di corse bus comporta necessariamente uno "scaglionamento" temporale importante (un'ora e mezza in media) per consentire ai mezzi stessi di effettuare un "secondo giro". Tutto ciò si traduce – pur cercando di ottimizzare al massimo la programmazione - anche in un aumento di costi che, nell'ipotesi del doppio accesso orario, comporterebbe per Brescia un incremento di spesa per i soli 4 mesi iniziali dell'anno scolastico 2020-21, da settembre a dicembre, di circa 1,5 milioni di euro.

Alcuni fattori di flessibilità possono essere considerati – peraltro già esposti in sede di Web Team di Brescia – ma è assolutamente necessario mettere urgentemente il sistema del TPL nella condizione di riorganizzarsi. I tempi programmati sono quelli di poter disporre da parte delle Scuole del quadro della situazione di riorganizzazione interna della scuola entro il mese di maggio-inizio di giugno. Al fine di consentire alla Agenzia ed alle Aziende di trasporto la possibilità di definire tassativamente un Piano provinciale del TPL scolastico specifico per la c.d. FASE 3 entro l'inizio del mese di luglio, anche in considerazione di dover mobilitare altre Aziende per poter reperire il nume-

ro di mezzi aggiuntivo che dovesse necessitare, sempreché effettivamente disponibili.

Soluzioni urgenti ed indispensabili per evitare il rischio “caos”

Concludendo. Se queste sono le obbiettive esigenze che consentono alla Agenzia del TPL ed alle Aziende di definire un Piano, anche con il necessario confronto, in sede di Web Team, con il Comune capoluogo, la Provincia di Brescia, l'Associazione Comuni Bresciani e le OO.SS., manifestiamo le nostre allarmate preoccupazioni nel constatare lo stato attuale del confronto nazionale, con la presenza di vari Documenti contraddittori tra loro, le incertezze apparse sulla stampa con riferimento agli indirizzi ministeriali, la tardività di Tavoli di confronto che, quand'anche venissero calibrati sui tempi di apertura delle Scuole, temiamo non lo siano invece con riferimento al complesso sistema trasportistico che va predisposto, entro i primi giorni di luglio, dovendo necessariamente rivoluzionare quello in vigore fino allo scorso anno.

Mi permetterei inoltre di rilevare, con riferimento alla criticità del TPL, che il relativo rischio di addensamento degli studenti, in particolare nelle fasi di salita e di discesa dai mezzi, abbia per la Lombardia caratteristiche di preoccupazione, per possibili contagi, non paragonabili per gravità ad altre Regioni. Al punto da immaginare che gli stessi indirizzi generali richiedano di essere passati al vaglio d'un esame ben più selettivo e mirato allo scopo, a livello di Regione Lombardia, tenuto conto delle obbiettive e ben più gravi problematiche delle nostre realtà territoriali.

Il problema effettivamente ed immediatamente aperto, quindi, riteniamo sia dato dai prossimi due mesi in cui si faccia quanto è indispensabile per evitare il rischio caos della apertura a settembre. Avendo a disposizione soltanto poco più che due mesi – giugno e luglio - per definire effettive soluzioni. Rendendo così possibile anche al sistema del TPL di far fronte alle emergenze garantendo, sul fronte della mobilità, un avvio a settembre il più possibile ordinato dell'anno scolastico. Tenuto conto anche dell'impossibilità per il servizio di TPL – sia per l'indisponibilità di mezzi e di personale, che per l'insostenibilità di costi – di poter far fronte ad una eventuale introduzione di “doppi turni” per un'attività scolastica svolta sia il mattino che il pomeriggio.

La rapidità delle decisioni ministeriali rappresenta una priorità assoluta, anche per quanto riguarda le responsabilità di tutti coloro – Agenzie ed Aziende

– che sono chiamati ad erogare i servizi di TPL, consapevoli che un eventuale inceppamento sul fronte della scuola – data l’entità dei numeri interessati: circa il 40% dell’utenza nell’insieme, ma oltre il 60% di coloro che usufruiscono dei bus nelle tratte extraurbane – sarebbe destinato a riflettersi sull’intero sistema della mobilità.

Ad altre comunicazioni rinvio il tema delle risorse economiche che ha già invertito pesantemente l’equilibrio economico finanziario del sistema del TPL, delle stesse Agenzie nonché delle Aziende.

IL PIANO TRASPORTI PER SETTEMBRE

Conferma *pro tempore* del Direttore ing. A. Croce ¹⁰⁷

Il Consiglio di Amministrazione della Agenzia del TPL di Brescia, con la partecipazione del Presidente Claudio Bragaglio, del Vicepresidente Corrado Ghirardelli, delle Consigliere Michèle Pezzagno e Lucia Guerini, nella seduta del 29 maggio 2020 ha affrontato varie tematiche riguardanti anche la fase di progressiva riapertura delle varie attività, lavorative e scolastiche, e di conseguenza anche di una ripresa dell’uso dei mezzi di trasporto collettivo. Alla riunione ha partecipato, in rappresentanza del Collegio Revisori, anche la dott.ssa Teresa Federici.

In questa fase non si sono evidenziate particolari criticità, anche in ragione di una positiva collaborazione che si è sviluppata a livello del Tavolo Web Team, promosso dal Prefetto di Brescia, dott. Attilio Visconti, con la Provincia e Comune di Brescia, le Aziende di Trasporto, Regione Lombardia ed OO.SS. in rappresentanza dei lavoratori.

In particolare, il Cda ha valutato positivamente, con riferimento alla riapertura delle Scuole a settembre, l’intenso lavoro di esame e di proposte promosso dal Dirigente scolastico, dott. Giuseppe Bonelli, con i Dirigenti degli Istituti Superiori, anche in vista della prossima riunione del 5 giugno del WT. Anche alla luce delle ultime disposizioni ministeriali e delle indicazioni elaborate dal Comitato Tecnico nazionale, che confermano le misure di distanziamento fisico di un metro tra gli alunni nelle scuole, si rende necessario definire un corrispondente Piano dei trasporti, in particolare per le Scuole Superiori, prevedendo lo scaglionamento orario d’inizio lezioni, nonché una riduzione delle

¹⁰⁷ Comunicato Stampa Agenzia del Tpl, Brescia, 1.06.2020

persone trasportate nell'ordine di circa un terzo della portata nominale dei mezzi.

Dall'ulteriore esame della situazione delle risorse finanziarie - anche considerando la ricaduta positiva a livello provinciale dello stanziamento predisposto per il Trasporto pubblico nazionale di 500 milioni di euro - rimane alta la criticità, nell'ordine dei 20 milioni di euro connessa ai mancati ricavi dalla vendita dei titoli di viaggio e rimborsi, con immediata e diretta ricaduta negativa sulle Aziende di TPL.

Da ciò, il mandato del Consiglio di Amministrazione al Presidente di promuovere tutte le iniziative necessarie al fine di evidenziare tali criticità e di modificare un tale quadro, con ulteriori stanziamenti

In considerazione dello scenario indicato e delle prospettive - largamente condivise - di una ripresa della domanda di trasporto pubblico solo nel medio termine, il Consiglio di Amministrazione ha convenuto sulla opportunità di indirizzare la prosecuzione dei Contratti di servizio e delle Concessioni in scadenza a fine giugno 2020 verso un durata dell'ordine di due anni, tenuto conto sia della nuova scadenza del 31 dicembre 2021 fissata per l'espletamento delle gare dall'art.14 della "Legge di semplificazione 2020" n.11 approvata dal Consiglio regionale il 21 maggio, sia del volume di investimenti mobilitato con recenti provvedimenti governativi per il rinnovo del parco autobus.

A questo proposito, il Consiglio di Amministrazione ha condiviso le scelte di ripartizione dei co-finanziamenti prospettate da Regione Lombardia per il rinnovo del parco autobus. Nello specifico, ha salutato con favore l'assegnazione delle risorse per oltre 67 milioni di euro che saranno disponibili per il bacino di Brescia nel prossimo decennio.

Di queste si stanno perfezionando le assegnazioni per circa 9,0 milioni di euro per la città di Brescia e di circa 9,5 milioni di euro che saranno a disposizione delle Aziende che operano i servizi di TPL extraurbano e che potranno beneficiare di un co-finanziamento da parte del Ministero dell'Ambiente fino all'80% del costo dei nuovi mezzi che saranno acquistati, con il solo vincolo di rottamazione di un numero equivalente di mezzi di classe Euro 4 o antecedente.

Inoltre, il Cda ha esaminato la situazione che si è determinata con la scadenza dell'incarico del Direttore dell'Agenzia, ing. Alberto Croce, e con la contestuale maturazione del suo diritto alla pensione, a partire dal 1.6.2020.

Considerando l'emergenza epidemiologica che ha comportato la sospensione od il differimento di molte attività amministrative ordinarie, il prolun-

garsi oltre i termini stabiliti della procedura di aggiornamento dell'Albo dei Direttori, entro cui poter effettuare le scelte per una nuova nomina, l'oggettiva impraticabilità di un'efficace interazione con i potenziali candidati ad assumere la carica di Direttore, il Cda ha unanimemente esaminato ed approvato un percorso che consentisse di assicurare continuità, competenza e professionalità nella Direzione dell'Agenzia stessa.

Considerato, peraltro, che lo Statuto dell'Agenzia del TPL prevede che “in ogni caso, il Direttore resta in carica fino al conferimento dell'incarico al nuovo Direttore” e che risulta prioritario nell'ottica di un efficace perseguimento dell'interesse pubblico, di continuare ad avvalersi temporaneamente delle competenze e dell'esperienza dell'attuale Direttore per assicurare la continuità nella direzione degli uffici e delle attività nell'ambito della peculiare situazione emergenziale in corso, il Cda ha convintamente richiesto al Direttore ing. Croce la disponibilità a rimanere in carica. Impegno che peraltro non prevede emolumenti.

La disponibilità manifestata dal Direttore a restare in carica oltre il termine attualmente stabilito del proprio mandato garantisce all'Agenzia la possibilità di proseguire senza soluzione di continuità lo svolgimento delle proprie attività istituzionali, specie in considerazione delle gravi decisioni e dei complessi conseguenti adempimenti che si prospettano a breve termine.

Il Consiglio di Amministrazione ha quindi espresso in modo unanime – convinto di interpretare pienamente anche la valutazione dei Soci, dei Componenti del Collegio Revisori, nonché di tutti i Collaboratori della Agenzia - il proprio sentito ringraziamento all'ing. Croce per la sua disponibilità alla prosecuzione pro tempore del suo qualificato impegno.

Un particolare ringraziamento viene esteso alla conduzione della direzione dell'Agenzia, a partire dall'inizio della sua attività operativa nel febbraio 2015, con il primo triennio della presidenza di Corrado Ghirardelli, oltre che un convinto apprezzamento per l'impegno, la professionalità, la correttezza, la personale disponibilità e il grande lavoro nella strutturazione dell'Agenzia – di cui peraltro l'ing. Croce porta grande e riconosciuto merito - e che hanno visto come esiti più significativi ed avanzati la predisposizione del Programma del TPL di Bacino di Brescia e del Sistema tariffario integrato. Nonché, più recentemente, anche il diretto ed intenso impegno al Tavolo prefettizio del WT nell'affrontare le ricadute per il TPL dell'emergenza Covid.

SCUOLA E NUOVI TRASPORTI:

Brescia ha il suo piano ma si attende il governo ¹⁰⁸

Regione Lombardia dice sì al modello di trasporto pubblico studentesco studiato a Brescia per fronteggiare il coronavirus. Ma sulla riapertura di settembre continua a incomberare il rischio caos perché è saltato l'incontro in Regione e il rinvio delle decisioni rischia di costare molto caro. Infatti, il nuovo direttore dell'Ufficio scolastico regionale (Usr) Augusta Celada, che «aveva dato il consenso a una rete lombarda per costruire entro fine giugno una soluzione operativa per settembre – spiega il presidente dell'Agenzia del Tpl bresciana, Bragaglio -, ieri ha fatto saltare l'incontro programmato in Regione con l'assessore alla Mobilità Claudia Terzi e le Agenzie del Tpl lombarde per entrare nel merito». Da quel che si sa, prima di avallare qualsiasi proposta, l'Usr vorrebbe attendere le decisioni ministeriali, che chissà quando verranno.

Tutto il lavoro fatto fin qui rischia quindi di essere vanificato. Secondo quanto deciso di comune accordo tra scuole e aziende di trasporto al Web Team proposto dal prefetto Attilio Visconti, i 60 mila ragazzi delle superiori per metà studieranno da casa e per l'altra metà verranno portati nelle aule dai pullman in due tempi, alle 8 e alle 10. E nell'ultimo incontro tra Terzi e le Agenzie, qualche giorno fa, l'assessore ha convenuto che la situazione lombarda richiede oggi, e molto presumibilmente anche a settembre, il mantenimento del distanziamento sociale sul Tpl.

Ad oggi, tuttavia, nessuno sa dire se il modello bresciano sarà applicabile in presenza di norme nazionali differenti. «Dal 15 aprile lavoriamo con le aziende e il direttore dell'Usp Giuseppe Bonelli a una precisa ipotesi condivisa – dice Bragaglio – e ieri l'avremmo sottoposta a Celada ma non è stato possibile». Resta comunque inteso che Brescia va avanti, e la prossima riunione del tavolo prefettizio entrerà nel vivo delle proposte organizzative varate in sintonia da istituti scolastici e aziende di trasporto. Neanche il panorama nazionale incoraggia. «La ministra Azzolina non ha accettato la nostra proposta di un commissario straordinario con il compito di coordinare domanda e offerta di trasporto studentesco e ha perso due mesi di tempo prima con le barriere di plexiglass e poi con lezioni in parchi e musei – elenca Bragaglio -.

¹⁰⁸ M. Varone, *Scuola e nuovi trasporti: Brescia ha il suo piano, ma si attende il governo*, Bresciaoggi, 11.06.2020

Il Veneto propone di annullare il distanziamento ricorrendo alle mascherine, il Lazio vorrebbe dimezzare l'orario delle lezioni... il problema è capire se possiamo operare in modo diverso avendo emergenze diverse».

Il rischio è che la scuola decida tardi e da sola. Sarebbe il caos. A Brescia bisogna muovere ogni mattina con 850 pullman una massa di oltre 60 mila studenti delle superiori. E non è facile anche per un problema di risorse. L'emergenza ha tolto alle aziende Tpl urbano ed extraurbano quasi 22 milioni di euro, e dei 500 milioni del fondo nazionale ne arriveranno 4 o poco più; e se il fondo nazionale non sarà rinforzato, «ci saranno pesantissimi tagli - dice Bragaglio - al servizio non scolastico».

Urgono decisioni rapide per essere pronti a settembre. Tre giorni alla settimana (modello Lazio), risolverebbero il problema. Le mascherine come vuole il Veneto, si tornerebbe alla pre-emergenza. Ma «ci vorrebbe un miracolo - dice Bragaglio - e su quelli non possiamo confidare».

È CAOS AUTOBUS

Senza risorse della Provincia salta il Piano¹⁰⁹

Un improvviso azzeramento del contributo di Palazzo Broletto al Tpl provinciale mette a rischio anche il piano per il trasporto degli studenti di settembre. Ieri, durante il nuovo *Web Team* trasporti, coordinato dal Capo di gabinetto della Prefettura Stefano Simeone, il presidente dell'Agenzia del Tpl di Brescia Claudio Bragaglio non ha usato tanti giri di parole: «Senza il contributo provinciale di 2 milioni di euro il Piano salta. Lo scaglionamento degli ingressi con il "doppio giro" dei bus così da evitare il sovraffollamento e garantire le distanze sui mezzi costerebbe 1,5 milioni di euro. L'Agenzia era riuscita a recuperare quelle risorse. Ma ora l'azzeramento del contributo provinciale, mette a rischio quella soluzione».

Da aprile, va ricordato, la prefettura di Brescia ha avviato alcuni tavoli di lavoro per affrontare i temi della ripartenza dopo l'epidemia sanitaria dovuta al Coronavirus. Tra questi uno dedicato alla scuola e uno ai trasporti.

Temi strettamente legati in vista di settembre: da un lato la scuola deve decidere se far tornare tutti in classe (garantendo le distanze) o continuare (anche) con la didattica a distanza; dall'altro il trasporto pubblico che, in base alle norme di oggi, non può riempire i bus scolastici come in passato (sono 35mila

¹⁰⁹ D. Bacca, *Ed è caos bus "senza risorse salta il piano"*, Giornale di Brescia, 02.07.2020

gli studenti bresciani delle superiori che si recano a scuola in pullman), ma dovrà continuare a contingentare i posti anche a settembre.

La soluzione che era stata trovata nei *web team* della Prefettura aveva un pilastro: scaglionare gli ingressi e le uscite degli studenti, una «doppia campanella» a distanza di un'ora e mezza (8 e 9.30) così da consentire alle corriere extraurbane di effettuare un doppio viaggio visto che anche utilizzando tutti i mezzi a disposizione il rispetto delle distanze non consentirebbe di portare tutti a scuola in un unico viaggio. Linea ribadita anche nella riunione di ieri.

Il provveditore Giuseppe Bonelli ha ricordato come quasi tutti i 58 istituti superiori bresciani abbiano approvato il doppio turno in entrata e uscita (solo un paio le eccezioni). L'allegato 15 al Dpcm dell'11 giugno consente poi la deroga al metro di distanza sui mezzi pubblici. Così, invece dell'attuale 30%, la capienza potrebbe essere aumentata fino al 60%. Alzando così la quota di coloro che entrerebbero con la prima campanella. Lo stesso risultato della proposta Bonacini (alzare la capienza ai posti a sedere) mentre più controversa la lettera delle Regioni di riportare la capienza di bus e treni al 100%.

Resta poi da capire se davvero, a settembre, tutti gli studenti torneranno a scuola o se resterà (anche) la didattica a distanza.

Ma il piano della «doppia campanella», a cui si lavora da settimane (ogni istituto ha comunicato all'Agenzia il numero dei propri studenti e il paese di provenienza, così da poter organizzare il servizio) rischia ora di saltare. I costi del trasporto pubblico reggono in larga parte su contributi di Stato, Regione ed Enti Locali (biglietti e abbonamenti coprono solo il 35-40%).

Le oggettive difficoltà di bilancio della Provincia hanno visto passare il contributo del Broletto da 7,5 a 4,5 milioni. Fino a ridursi a 2 milioni. Martedì la comunicazione che quest'anno il contributo sarà azzerato.

Con il rischio non solo di veder tagliato il servizio extraurbano per 1 milione di chilometri. Ma di generare il caos nel trasporto scolastico.

UNA CRITICA AL GOVERNO PER IL TPL

Lettera alle Agenzie della Lombardia¹¹⁰

Egregi Sigg. Presidenti e Direttori,

desideriamo sottoporre alla Vostra cortese attenzione e condividere alcune riflessioni.

In questo periodo di Covid-19 si sono avute diverse occasioni di confronto tra le Agenzie, in particolare promosse anche dall'Assessore regionale avv. Claudia Terzi, per affrontare diverse questioni con riferimento sia all' "emergenza Scuola" (in relazione all'avvio a metà settembre del nuovo anno scolastico), sia alle problematiche più generali del TPL.

Molteplici sono le questioni aperte, ma in particolare si tratta di affrontare anche il problema riguardante il mancato introito delle Aziende affidatarie dei servizi di TPL dovuto alle pesanti limitazioni indotte dall'emergenza sanitaria, che per la Provincia di Brescia si riflette in una flessione dei ricavi tariffari che a fine anno è stimata in circa il 50% (20 milioni di euro) degli introiti consolidati negli ultimi anni e che immaginiamo sia una percentuale analoga a quella dei bacini di competenza delle altre Agenzie.

Le Aziende si stanno rivolgendo alle Agenzie per avere una risposta e – giustamente – anche impegni che possano rassicurarle in futuro. A maggior ragione, considerato che con l'emergenza Scuola verrà poi richiesto anche un supplemento di attività per potenziare il trasporto scolastico.

Il contributo nazionale stanziato finora (circa 4,3 milioni di euro destinati al bacino di Brescia) risulta del tutto insoddisfacente, anche perché in quello stanziamento devono rientrare i risarcimenti per il mancato utilizzo dei titoli di viaggio non utilizzati a causa COVID-19 stimabili in almeno 2-3 milioni di euro. Senza dimenticare le difficoltà rilevanti a far fronte – con relative responsabilità amministrative - agli adempimenti contrattuali, in presenza di una pesante scarsità di mezzi finanziari, nonché alle stesse proroghe dei contratti,

¹¹⁰ Lettera inviata dal Presidente C. Bragaglio e dal Direttore A. Croce dell'Agenzia del TPL di Brescia a Presidenti e Direttori delle Agenzie del TPL della Regione Lombardia, nella quale è espressa una valutazione critica verso le politiche governative sul TPL, al fine di poter promuovere una comune iniziativa rivolta al Governo, a tutti i Parlamentari e Consiglieri regionali sul problema della pesante inadeguatezza delle risorse per il TPL. Brescia, 16.07.2020

con situazioni radicalmente peggiorate e diverse dal passato. Ben sapendo, inoltre, anche i limiti entro cui operano le Agenzie, stante il vincolo di pareggio di bilancio annuale e - da non dimenticare - che in assenza di adeguate risorse sono obbligatoriamente i Soci (a maggioranza gli Enti locali: Comune capoluogo e Provincia) a dover subentrare, in quota parte, per ripianare i disavanzi.

Nel dibattito in corso a livello nazionale, con particolare richiamo al MES, *Sure, Recovery fund* e BEI, l'attenzione è sostanzialmente riposta sulle infrastrutture, sui lavori pubblici, le "grandi opere", oltre che - con riferimento ai trasporti - sugli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile

Tuttavia, l'impressione che emerge da questo quadro è la limitata considerazione, per non dire la penalizzazione, che riveste il Trasporto Pubblico Locale in quanto servizio, salvo alcune situazioni legate allo sviluppo dei servizi su rotaia e altri impianti fissi, riguardanti anche Brescia. Infatti, in questa fase, la realizzazione di nuove infrastrutture riveste per il TPL un ruolo molto limitato rispetto alla esigenza assolutamente prioritaria di assicurare un livello di funzionamento del servizio almeno pari a quello attualmente offerto e, auspicabilmente di qualità e standard prestazionali migliori di quelli esistenti, attraverso un deciso potenziamento e la qualificazione del TPL.

A partire dalla emergenza Scuola che si presenta per il prossimo settembre. Un servizio che se non adeguatamente sostenuto in modo costante, convinto e continuativo con rilevanti importi anche sul fronte delle Aziende, sia private che pubbliche, rischia di avvitarsi in una allarmante spirale negativa (meno servizi, meno utenti, meno ricavi e dunque, ulteriore riduzione) e di collassare, con pesanti ricadute a tutti i livelli, compresi i livelli occupazionali.

Basti pensare che per Regione Lombardia, anche a fronte della conferma per il 2020 dello stanziamento del Fondo Nazionale Trasporti (FNT), ci si avvicina per i mancati introiti ad uno "sbilancio" dell'ordine di 350-400 milioni di euro. Per questa ragione, aldilà delle iniziative già promosse a livello nazionale dalle varie Associazioni (ASSTRA, ANAV, Agens, FederMobilità) nella interlocuzione con il Governo, si ritiene assolutamente indispensabile che tale tematica non resti limitata ad una pur legittima e necessaria trattativa tra le Rappresentanze delle Aziende e il Governo, ma venga assunta con la attiva partecipazione delle Regioni in sede di Conferenza Stato-Regioni anche al fine

di riportare al centro delle scelte governative il valore specifico del Trasporto Pubblico Locale.

Si tratta quindi di evitare che le scelte indirizzate in via esclusiva o prevalente verso le (grandi) infrastrutture oscuri – come sta avvenendo – la rilevanza della mobilità collettiva, della sua sostenibilità (che non si ottiene certo attraverso la “elettrificazione” del parco dei veicoli motorizzati, siano questi individuali o collettivi), della accessibilità ai servizi (si pensi alle aree marginali da rivitalizzare e ripopolare) e del suo intrinseco valore aggiunto (ad esempio, come fattore per una più ampia fruizione turistica del nostro Paese).

In definitiva, considerato che le Agenzie operano in quanto “Enti pubblici” riteniamo non risulti improprio che esse *possano anche sviluppare una motivata iniziativa istituzionale di informazione, di sensibilizzazione e di coinvolgimento dei livelli legislativi e di governo, sia nazionale che regionale, che possa coinvolgere tutti i Parlamentari e i Consiglieri regionali*, anche in quanto rappresentanti delle diverse realtà territoriali e interpreti delle problematiche economiche e sociali, comprese quelle che – esposte ad una grave ed allarmante crisi – riguardano nello specifico il Trasporto Pubblico Locale.

IL FUTURO DEL TPL

Un servizio da rilanciare ¹¹¹

Gentile Direttore, in questo periodo di Covid-19 si sono avute diverse occasioni di confronto tra le Agenzie del TPL, in particolare promosse anche dall'assessore regionale Claudia Terzi, per affrontare diverse questioni con riferimento sia all'«emergenza Scuola» (in relazione all'avvio a metà settembre del nuovo anno scolastico), sia alle problematiche più generali del TPL.

Molteplici sono le questioni aperte, ma in particolare si tratta di affrontare anche il problema riguardante il mancato introito delle aziende affidatarie dei servizi di TPL dovuto alle pesanti limitazioni indotte dall'emergenza sanitaria, che per la Provincia di Brescia si riflette in una flessione dei ricavi tariffari che a fine anno è stimata in circa il 50% (20 milioni di euro) degli introiti consolidati negli ultimi anni e che immaginiamo sia una percentuale analoga a quella dei bacini di competenza delle altre Agenzie della Regione Lombardia.

¹¹¹ C. Bragaglio, *Un servizio da rilanciare*, Lettere al Direttore, Bresciaoggi, 18.07.2020

Le aziende si stanno rivolgendo alle Agenzie per avere una risposta e - giustamente - anche impegni che possano rassicurarle in futuro. A maggior ragione, considerato che con l'emergenza scuola verrà poi richiesto anche un supplemento di attività per poter potenziare il trasporto scolastico.

Il contributo nazionale stanziato finora (circa 4,3 milioni di euro destinati al bacino di Brescia) risulta del tutto insoddisfacente, anche perché in quello stanziamento devono rientrare i risarcimenti per il mancato utilizzo dei titoli di viaggio non utilizzati a causa Covid-19 stimabili in almeno 2-3 milioni di euro. Senza dimenticare le difficoltà rilevanti a far fronte - con relative responsabilità amministrative - agli adempimenti contrattuali, in presenza di una pesante scarsità di mezzi finanziari, nonché alle stesse proroghe dei contratti, con situazioni radicalmente peggiorate e diverse dal passato.

Ben sapendo, inoltre, anche i limiti entro cui operano le Agenzie, stante il vincolo di pareggio di bilancio annuale e - da non dimenticare - che in assenza di adeguate risorse sono obbligatoriamente i soci (a maggioranza gli enti locali: Comune capoluogo e Provincia) a dover subentrare, in quota parte, per ripianare i disavanzi. Nel dibattito in corso a livello nazionale, con particolare richiamo al MES, Sure, Recovery fund e BEI, l'attenzione è sostanzialmente riposta sulle infrastrutture, sui lavori pubblici, le «grandi opere», oltre che - con riferimento ai trasporti - sugli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile.

Tuttavia, l'impressione che emerge da questo quadro è la limitata considerazione, per non dire la penalizzazione, che riveste il Trasporto Pubblico Locale in quanto servizio, salvo alcune situazioni legate allo sviluppo dei servizi su rotaia e altri impianti fissi, riguardanti anche Brescia. Infatti, in questa fase, la realizzazione di nuove infrastrutture riveste per il TPL un ruolo molto limitato rispetto alla esigenza assolutamente prioritaria di assicurare un livello di funzionamento del servizio almeno pari a quello attualmente offerto e, auspicabilmente di qualità e standard prestazionali migliori di quelli esistenti, attraverso un deciso potenziamento e la qualificazione del TPL.

A partire dalla emergenza Scuola che si presenta per il prossimo settembre. Servizio che se non adeguatamente sostenuto in modo costante, convinto e continuativo con rilevanti importi anche sul fronte delle aziende, sia private che pubbliche, rischia di avvitarsi in una allarmante spirale negativa (meno servizi, meno utenti, meno ricavi e dunque, ulteriore riduzione) e di collassare, con pesanti ricadute a tutti i livelli, compresi i livelli occupazionali.

Basti pensare che per Regione Lombardia, anche a fronte della conferma per il 2020 dello stanziamento del FNT, ci si avvicina per i mancati introiti a uno «sbilancio» dell'ordine di 350-400 milioni di euro.

Per questa ragione, aldilà delle iniziative già promosse a livello nazionale dalle varie associazioni di categoria (Asstra, Anav, Agens, Federmobilità) nella interlocuzione con il Governo, si ritiene assolutamente indispensabile che tale tematica non resti limitata a una pur legittima e necessaria trattativa tra le rappresentanze delle aziende e il Governo, ma venga assunta con la attiva partecipazione delle Regioni in sede di conferenza Stato-Regioni anche al fine di riportare al centro delle scelte governative il valore specifico del Trasporto Pubblico Locale.

Si tratta quindi di evitare che le scelte indirizzate in via esclusiva o prevalente verso le (grandi) infrastrutture oscuri - come sta avvenendo - la rilevanza della mobilità collettiva, della sua sostenibilità (che non si ottiene certo attraverso la «elettrificazione» del parco dei veicoli motorizzati, siano questi individuali o collettivi), della accessibilità ai servizi (si pensi alle aree marginali da rivitalizzare e ripopolare) e del suo intrinseco valore aggiunto (ad esempio, come fattore per una più ampia fruizione turistica del nostro Paese).

In definitiva, considerato che le Agenzie operano in quanto «enti pubblici» riteniamo non risulti improprio che esse possano anche sviluppare una motivata iniziativa istituzionale di informazione, di sensibilizzazione e di coinvolgimento dei livelli legislativi e di governo, sia nazionale che regionale, che possa coinvolgere tutti i parlamentari e i consiglieri regionali, anche in quanto rappresentanti delle diverse realtà territoriali e interpreti delle problematiche economiche e sociali, comprese quelle che - esposte ad una grave ed allarmante crisi - riguardano il Trasporto Pubblico Locale.

AI MINISTRI DEI TRASPORTI E DELL'ECONOMIA

Lettera per i costi di esercizio e per le Aziende¹¹²

Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti,

On. Paola De Micheli

Al Viceministro dell'Economia e delle Finanze,

Sen. Antonio Misiani

Ai Sigg. Parlamentari bresciani

Oggetto: Emergenza TPL-Scuola. Priorità di copertura per costi di esercizio di TPL ed Aziende.

Nel dibattito in corso a livello nazionale, con particolare richiamo al MES, Sure, Recovery Fund e BEI, l'attenzione è sostanzialmente riposta sull'impiego delle risorse per infrastrutture, lavori pubblici, le "grandi opere", oltre che - con riferimento ai trasporti - per investimenti riguardanti il rinnovo del materiale rotabile.

L'impressione che emerge da questo quadro è la limitata considerazione, per non dire la penalizzazione, che riveste il Trasporto Pubblico Locale in quanto servizio, salvo alcune situazioni legate allo sviluppo dei servizi su rotaia e altri impianti fissi.

Scelte prioritarie riguardanti il servizio si rendono invece assolutamente necessarie in ragione dell'emergenza Covid-19 e dell'auspicabile mantenimento del distanziamento di sicurezza sui mezzi pubblici, quindi prevedendo un incremento di servizio, con un corrispondente incremento di costi ed una riduzione degli introiti per le Aziende di TPL (che a Brescia per il 2020 è prevista per il 50% ovvero con ricavi che si riducono da circa 40 mln a 20 mln di euro). Immaginando nel 2021 un allarmante peggioramento del TPL a seguito di una preannunciata ed una ulteriore riduzione di risorse economiche da parte degli stessi Enti Locali.

¹¹² Lettera del Presidente Claudio Bragaglio e del Direttore Alberto Croce al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, on. Paola De Micheli, al Viceministro dell'Economia, sen. Antonio Misiani, ai Parlamentari bresciani, inviata il 06.08.2020 e ripresa con ampio spazio dalla Stampa locale.

L'emergenza riguardante il tema delle risorse è tanto più evidente in considerazione del "rischio caos" che si preannuncia se non si è in condizione di sostenere il Tpl e l'attività di esercizio delle Aziende, con riferimento alla realizzazione del Piano per le Scuole Secondarie, definito in sede di Tavolo di confronto, promosso dalla Prefettura di Brescia. Una situazione per altro analoga in tutte le Province.

In questa fase, la realizzazione di nuove infrastrutture ha un ruolo molto limitato rispetto alla esigenza di assicurare un livello di funzionamento del servizio almeno pari a quello attualmente offerto e, auspicabilmente di qualità e standard prestazionali migliori di quelli esistenti, attraverso un deciso potenziamento e la qualificazione del TPL. Servizio che se non adeguatamente sostenuto in modo costante, convinto e continuativo con rilevanti importi anche sul fronte delle Aziende, sia private che pubbliche, rischia di avvitarsi in una spirale negativa (meno servizi, meno utenti, meno ricavi e dunque, ulteriori riduzioni) e di collassare.

Si tratta quindi di evitare che le scelte indirizzate in via esclusiva o prevalente verso le grandi infrastrutture oscuri – come sta avvenendo – la rilevanza della mobilità collettiva, della sua sostenibilità (che non si ottiene nell'immediato attraverso la "elettrificazione" del parco dei veicoli motorizzati, siano questi individuali o collettivi), della accessibilità ai servizi (si pensi alle aree marginali da rivitalizzare e ripopolare) e del suo intrinseco valore aggiunto (ad esempio, come fattore per una più ampia fruizione turistica del nostro Paese).

Al centro delle scelte governative andrebbe auspicabilmente posto il valore specifico del Trasporto Pubblico Locale.

I due aspetti prioritari da considerare per i servizi di trasporto pubblico locale (TPL) riguardano:

1. il livello qualitativo della loro erogazione, in primo luogo in termini di prestazioni;
2. il livello quantitativo del volume di offerta e l'adeguatezza ai fabbisogni di mobilità (frequenze, arco temporale di servizio, diffusione territoriale, intensità, continuità stagionale).

Entrambi questi aspetti presuppongono la disponibilità di un volume di risorse economiche all'altezza delle esigenze e soprattutto la stabilità in termini monetari reali nel tempo per consentire:

- a) di annullare gli effetti inflazionistici (pur modesti ma che cumulati nel tempo sono significativi) che erodono il “poter di acquisto” degli Enti Affidanti;
- b) garantire attraverso il valore del corrispettivo (euro per veicolo-km) un adeguato margine di risorse che permetta investimenti in autofinanziamento da parte dei Soggetti erogatori per il rinnovo del materiale rotabile, riducendo l’entità e la dipendenza dai cicli di finanziamento ministeriale.

Si rende inoltre necessario promuovere l’applicazione effettiva dei costi standard riconoscendo in ogni caso al “sistema TPL” risorse globalmente commisurate al valore economico intrinseco del TPL, ancor più da valorizzare in considerazione degli aspetti di sostenibilità ambientale e di promozione territoriale (sul sistema produttivo e a favore del turismo) che vi sono associati per evitare che il TPL (al di fuori dei grandi centri urbani) si riduca a servizio “marginale” indirizzato prevalentemente solo a soddisfare la mobilità scolastica extraurbana (oggi 35% dei bus-km) per evitare il depotenziamento di altre funzioni del TPL.

Sotto il profilo programmatico e organizzativo occorre quindi operare una svolta dedicando attenzione preminente agli aspetti collegati al servizio e non tanto o solo – in questa emergenza - a quelli connessi alle infrastrutture e alla dotazione di mezzi di produzione (veicoli), tanto più che gli investimenti per infrastrutture/mezzi hanno effetti moltiplicatori e ricadute sull’economia nazionale modestissimi e dilazionati nel tempo (si consideri peraltro come quasi tutto il parco rotabile sia prodotto e acquistato all’estero).

L’auspicio, motivato dall’emergenza in atto, è quello di modificare e riequilibrare l’asse dei criteri di spesa maggiormente verso sostegno ai fabbisogni legati allo svolgimento dei servizi ed alle esigenze immediate delle Aziende di TPL e delle ricadute occupazionali, più che alle infrastrutture di supporto, per quanto necessarie, ma sul lungo periodo.

SOS DEL TRASPORTO: GRANDI OPERE?

«Per l'emergenza si garantiscano prima i servizi»¹¹³

Non solo investimenti in grandi opere. Vanno prima garantite le risorse per i servizi, a partire dal trasporto pubblico. È l'appello del presidente dell'Agenzia del Tpl di Brescia Claudio Bragaglio a governo e parlamentari bresciani. Bragaglio Tpl, in una lunga lettera, chiede che, in vista delle sfide di settembre, in primis la riapertura delle scuole, vengano assicurate le risorse per «un livello del servizio almeno pari a quello attuale e, auspicabilmente, di qualità e standard migliori». Il momento è infatti delicato. Già da tempo la coperta per coprire i costi del Tpl si è

fatta corta. Con l'emergenza sanitaria, il *lockdown* prima e la limitazione dei posti sui mezzi pubblici poi, gli incassi delle aziende di trasporto si sono di fatti dimezzati. Basti dire che a Brescia i ricavi tra servizio urbano (Brescia Trasporti) e extraurbano (Sia) si ridurranno da circa 40 milioni a 20 milioni di euro, creando un consistente «buco» nei bilanci, solo in parte coperto dal fondo ad hoc previsto dal governo. Ma la situazione critica si trascinerà anche per 2021. Per questo Bragaglio chiede che il trasporto pubblico venga messo tra le priorità dell'agenda del governo.

La lettera. «Nel dibattito in corso a livello nazionale, con particolare richiamo al Mes, Sure, Recovery Fund e BEI, l'attenzione è sostanzialmente riposta sull'impiego delle risorse per infrastrutture, lavori pubblici, “grandi opere”. L'impressione è la limitata considerazione, per non dire la penalizzazione, che riveste il Trasporto Pubblico Locale in quanto servizio» scrive Bragaglio nella lettera indirizzata alla ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli, al viceministro all'economia Antonio Misiani e ai parlamentari bresciani. «Scelte prioritarie si rendono assolutamente necessarie in ragione dell'emergenza Covid-19 e dell'auspicabile mantenimento del distanziamento di sicurezza sui mezzi pubblici» continua. Quindi va previsto «un incremento di servizio, con un corrispondente incremento di costi ed una riduzione degli introiti».

Il costo del Tpl, si sa, solo per il 35-40% è coperto da biglietti e abbonamenti. Il resto è finanziato con risorse statali, regionali, locali.

¹¹³ D. Bacca, *L'SOS del trasporto: Grandi opere? Si garantiscano prima i servizi*, Giornale di Brescia, 07.08.2020

Visto il diminuire degli introiti da tariffa «l'emergenza risorse» è «evidente», soprattutto in vista del «rischio caos che si preannuncia» se non si riuscirà a sostenere il Piano scuole (superiori) di settembre. Insomma, «in questa fase la realizzazione di nuove infrastrutture ha un ruolo molto limitato rispetto all'esigenza di garantire i servizi». Va quindi evitato che le grandi opere oscurino «la rilevanza della mobilità collettiva», innescando una spirale negativa: meno servizi, meno utenti, meno ricavi e quindi nuovi tagli alle corse dei bus. «Al centro delle scelte governative andrebbe quindi posto il valore del trasporto pubblico», garantendone la qualità e la quantità. Aspetti che presuppongono «la disponibilità di un volume di risorse all'altezza delle esigenze e la stabilità nel tempo».

Per Bragaglio bisogna avviare «l'applicazione effettiva dei costi standard», evitando che il Tpl diventi un «servizio marginale», e «modificare e riequilibrare l'asse di criteri di spesa verso il sostegno alle esigenze immediate delle Agenzie del Tpl e delle ricadute occupazionali più che delle infrastrutture di supporto».

TRASPORTI PUBBLICI

“Cambio di passo necessario”¹¹⁴

I vertici dell'Agenzia del Tpl scrivono al ministro: si parla solo di grandi opere, così siamo penalizzati. Altro che infrastrutture e grandi opere: per garantire i normali servizi, bisogna investire nel Trasporto pubblico locale. Il presidente dell'Agenzia del Tpl di Brescia, Claudio Bragaglio, e il direttore Alberto Croce lo hanno ricordato in una lettera indirizzata al ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, al viceministro dell'Economia e delle Finanze, Antonio Misiani e ai parlamentari bresciani. Nella lettera viene spiegato che il dibattito su Mes, Sure, Recovery Fund e Bei si è focalizzato tutto su infrastrutture, lavori pubblici, grandi opere, mentre il Tpl è rimasto ai margini, per non dire penalizzato.

Eppure, senza risorse adeguate sui trasporti locali si giocano partite importanti, come la normale ripresa delle scuole, e si rischia una vera e propria emergenza, visto che si prevede un incremento di servizio e dei costi per mantenere le distanze di sicurezza a fronte di una riduzione di introiti: l'Agenzia

¹¹⁴ F. Pacella, *Trasporti pubblici cambio di passo necessario*, Il Giorno, 07.08.2020.

bresciana prevede di perdere nel 2020 il 50% dei ricavi, da 40 a 20 milioni di euro, con un 2021 ancora più allarmante.

"In questa fase – conclude la missiva - la realizzazione di nuove infrastrutture ha un ruolo molto limitato rispetto all'esigenza di assicurare un livello di funzionamento del servizio almeno pari a quello attualmente offerto, attraverso un deciso potenziamento del Tpl". Si tratta quindi di evitare che "le scelte indirizzate in via esclusiva o prevalente verso le grandi infrastrutture oscurino – come sta avvenendo – la rilevanza della mobilità collettiva, della sua sostenibilità, della accessibilità ai servizi e del suo intrinseco valore aggiunto".

DOPPIA CAMPANELLA, FIBRA E SPAZI RINNOVATI.

Come saranno le «nuove» Scuole Superiori ¹¹⁵

Fibra ottica per la didattica a distanza, *maxi restyling* degli edifici e mezzi pubblici disposti a macinare molti più chilometri per portare gli studenti a destinazione evitando, per quanto possibile, gli assembramenti. E il «piano scuole superiori» al quale stanno lavorando la Provincia, l'Ufficio scolastico territoriale e l'Agenzia del Tpl, un'operazione che vede il coinvolgimento della Prefettura e che sfocerà a breve nella firma di un protocollo «che mitiga i problemi e cerca di dare risposte alle famiglie. Un protocollo - spiega il presidente della Provincia Samuele Alghisi - aperto a successivi accordi e, allo stesso tempo, concreto, perché ci vede mettere a disposizione somme a fronte di obiettivi specifici».

Il Broletto conferma infatti i 2,3 milioni all'Agenzia del Tpl («Oltre 900mila sono già stati erogati - precisa Alghisi - e, sbloccando dei fondi, stanzieremo ciò che manca entro ottobre») e investe due milioni di fondi Pon e altri 530mila euro arrivati col decreto Rilancio «per ammodernare le strutture scolastiche, adeguarle alle disposizioni anti-contagio e potenziare la connessione Internet con la fibra ottica».

L'ingresso in classe.

Iniziamo dal trasporto. Dal 14 settembre alle superiori le campanelle suoneranno due volte: come spiega Claudio Bragaglio, presidente dell'Agenzia del Tpi, «il sistema di trasporto pubblico bresciano non è nella condizione di ac-

¹¹⁵ B. Bertocchi, *Doppia campanella, fibra e spazi rinnovati. Ecco come saranno le «nuove» superiori*, Giornale di Brescia, 25.08.2020

compagnare tutti gli alunni in classe alle 8 del mattino: l'ingresso sarà quindi differenziato. Ben 35mila studenti su 60-65mila utilizzano i mezzi pubblici e tra questi 14mila raggiungono la città dalla provincia. Numeri, insomma, troppo alti, ai quali si aggiunge la volontà di utilizzare al 60-70% la capacità di trasporto dei mezzi.

Dobbiamo procedere con cautela per evitare contraccolpi che ci espongano al rischio di dover sospendere o interrompere il servizio pubblico». Il contributo della Provincia aiuta l'Agenzia del Tpl a riprogrammare 650 corse: «12,3 milioni in arrivo sono in linea con lo standard storico degli ultimi anni - spiega il presidente Bragaglia -.

Potenziare il servizio per evitare assembramenti ci porta però ad avere delle spese ulteriori non ancora quantificabili con esattezza: stimiamo 1,5 milioni di costi sorgenti per le percorrenze chilometriche aggiuntive».

Alberto Croce, direttore dell'Agenzia del Tpl, precisa che «il potenziamento del servizio di trasporto scolastico con operatori privati esterni al Tpl, che di solito lavorano nel settore del turismo, è un'eventualità che è stata valutata, ma che al momento - sottolinea - risulta remota».

Risorse.

Un protocollo «unico nella nostra regione», puntualizza Filippo Ferrari, consigliere delegato della Provincia, concerne il trasporto, ma anche interventi sulle strutture: «Stiamo investendo due milioni di fondi PON in operazioni che per lo più riguardano l'adeguamento dei servizi igienici e il rinnovo degli infissi - spiega Ferrari -. Duecentomila euro, attinti da questi due milioni, ci servono per portare la fibra ottica nelle scuole che ne sono sprovviste». E ancora: «I fondi del decreto Rilancio, 530mila euro, li stiamo utilizzando per lavori di manutenzione straordinaria leggera anti-Covid».

Internet.

Il Broletto stanzierà inoltre dei contri buti alle scuole che hanno eseguito interventi di potenziamento della fibra ottica: per questo capitolo sono a disposizione 100mila euro.

Come spiega il dirigente della Provincia Renato Mazzoli «molti cantieri sono in corso. In parallelo anche stiamo lavorando sul fronte antisismico. E 50mila euro servono per l'acquisto dei banchi». Per il dirigente dell'Ufficio scolastico territoriale Giuseppe Bonelli questo protocollo per la ripartenza «è un punto fermo frutto di una positiva collaborazione. Il potenziamento delle reti informatiche ci consentirà di ricorrere, ci auguriamo con parsimonia, anche alla didattica a distanza».

Quanto infine all'organico, Bonelli ricorda che Brescia «ogni anno fa ricorso a tremila supplenti. Lo sdoppiamento delle classi - aggiunge - crea altri 300-400 posti».

BUS, DEFINITE LA CAPIENZA

O a settembre sarà il caos ¹¹⁶

A due settimane dal via, il trasporto pubblico locale pretende certezze. Non sono bastati neanche i mesi estivi per mettere d'accordo Stato e Regioni sulla capienza ammissibile sui mezzi pubblici in vista dell'avvio della scuola. Tra i due 'litiganti' finiscono però per andarci di mezzo le famiglie oltre che le scuole, impegnate (almeno nel Bresciano) in un minuzioso lavoro di coordinamento con l'Agenzia del Tpl per definire orari di ingresso e uscita in modo da evitare assembramenti. Eppure, a due settimane dalla prima campanella, non c'è ancora un accordo sulla capienza consentita sui mezzi pubblici. Gli esperti del Comitato tecnico scientifico non vorrebbero derogare al limite del 50%, mentre gli enti locali chiedono invece più flessibilità.

Ci si attendeva una risposta dall'incontro tenutosi nei giorni scorsi tra Governo, Regioni e Cts, ma l'aspettativa è stata delusa, perché non è stata trovata una conclusione unitaria sulla questione. "Ma è un tema essenziale anche per l'organizzazione del Tpl di Brescia e per evitare il caos all'apertura delle scuole", spiegano dall'Agenzia del Tpl di Brescia, presieduta da Claudio Bragaglio che mercoledì ha incontrato le organizzazioni sindacali.

All'incontro erano presenti esponenti delle Segreterie di categoria: per la Fit-Cgil Mauro Ferrari, per la Filt-Cisl Mario Viscardi, per la Uil-Trasporti Alberto Gasparini, l'Ugl Salvatore Riccio e per la Faisa-Cisal Stefano Bianchetti. Sia l'Agenzia che i sindacati hanno ribadito l'assoluta necessità di trovare una mediazione tra le posizioni divaricanti espresse in precedenza dal Governo con il Dpcm del 31 luglio scorso, in base al quale non si potrebbe viaggiare in piedi, e l'ordinanza di Regione Lombardia, che consente l'occupazione del 100% dei posti seduti e del 50% dei posti in piedi.

Criteri diversi, dunque, che rendono difficile la programmazione, già di per sé molto complessa, degli autobus che nel Bresciano trasportano ogni giorno 35mila studenti.

¹¹⁶ F. Pacella, *Bus, definite la capienza o a settembre sarà il caos*, Il Giorno, 28.08.2020

Per ora, la pianificazione fatta da Agenzia e scuole prevede che sui bus viaggi non più del 60-65% del massimo trasportabile, ma serve chiarezza anche su un altro aspetto: chi garantirà che i numeri siano rispettati? Anche i sindacati concordano che non sia possibile dare ad autisti e personale del Tpl la responsabilità di garantire i numeri di viaggiatori ammissibili: che succederà, dunque, in caso di sovraffollamento? Temi delicati, di cui le organizzazioni sindacali vorrebbe si discutesse al tavolo prefettizio.

TPL: TUTTO PRONTO PER LA CAMPANELLA

850 corse al giorno, in due turni, per garantire la scuola.¹¹⁷

Dopo settimane di confronto tra Stato e Regioni, nei giorni scorsi è arrivata la decisione: i mezzi pubblici che gli studenti usano per raggiungere i loro istituti scolastici dal 14 settembre potranno viaggiare con una percentuale di occupazione pari all'80% delle loro capacità massima. All'ipotesi, grazie anche al lavoro fatto nelle scorse settimane con gli "web team" promossi dalla Prefettura, l'Agenzia Tpl di Brescia stava già lavorando da tempo. "Sin dall'avvio del nuovo anno scolastico – afferma Claudio Bragaglio, presidente dell'Agenzia – riusciremo a garantire le 850 corse (con 750 mezzi) necessarie per portare a scuola la popolazione scolastica bresciana, rispettando le indicazioni di sicurezza stabilite dal comitato tecnico-scientifico (distanziamento e uso obbligatorio delle mascherine per viaggi superiori ai 15 minuti)". Con le due principali realtà che svolgono il servizio (il gruppo Arriva-Sia e Brescia Trasporti) è stato concordato un piano, condiviso anche con il mondo della scuola: prevede che il trasporto degli studenti venga garantito in due turni diversi: il primo per l'entrata in classe delle 8 e il secondo per le 10, come deliberato dalle autorità scolastiche per gli istituti superiori.

Novità delle ultime ore è che un gruppo di 13 istituti superiori del Bresciano hanno scelto di optare per il solo turno delle 8, prevenendo la presenza del 50% degli studenti in classe e l'altro 50% collegato da casa con la didattica a distanza.

Quello raggiunto, sia per i numeri di passeggeri che per la vastità e la complessità del territorio bresciano, è sicuramente un risultato importante possibile, ricorda Bragaglio, anche grazie al superamento di alcuni nodi critici che

¹¹⁷ M. Venturelli, *TPL: tutto pronto per la campanella*, La Voce del Popolo, 3.09.2020.

nulla hanno a che fare con l'emergenza coronavirus, a partire dal contributo in capo alla Provincia che sino a qualche settimana fa sembrava in forse.

A oggi, anche se per la prima parte dell'anno il servizio dal punto di vista economico è stato messo in sicurezza, quello delle risorse sembra essere il vero problema del trasporto pubblico locale.

Per questo nelle scorse settimane il Presidente Bragaglio e il Direttore dell'Agenzia del Tpl di Brescia hanno preso carta e penna e hanno scritto al ministro per le infrastrutture Paola De Micheli e al sottosegretario all'Economia A. Misiani per invitarli a considerare il trasporto pubblico locale, che oggi catalizza l'80% della mobilità nazionale, come una vera e propria grande opera, una infrastruttura che deve essere sostenuta anche facendo ricorso a parte di quelle risorse che l'Europa ha assegnate dall'Italia con il Recovery Fund. Alcuni primi timidi segnali sono giunti e questo fa ben sperare.

“Solo in questo modo – continua rinfrancato Bragaglio – riusciremo a dare a questo servizio tutte quelle sicurezze che merita”. Per ora, però, si guarda al con particolare attesa al 14 settembre. Come afferma il direttore dell'Agenzia, Alberto Croce, solo con la prima corsa sarà possibile capire se il piano messo a punto funziona. “Le decisioni a cui siamo giunti per questo anno tanto particolare – afferma Croce – trovano fondamento su proiezioni e previsioni. La tenuta del piano dipende dal numero degli studenti che effettivamente usufruiranno del servizio. Ad ogni modo siamo pronti anche per fare fronte a questa elasticità”.

PER CHI SUONA LA CAMPANELLA?

Turno unico per 14 istituti su 60 ¹¹⁸

Sono 14 le scuole superiori di città e provincia che hanno scelto il turno unico, per il ritorno in aula di quasi 13mila studenti. La decisione riguarda alcuni importanti istituti cittadini come il liceo classico Arnaldo, il liceo Gambarà, il liceo delle scienze umane De André, l'Itas Pastori ed altri della provincia, fra cui il liceo Gigli di Rovato, l'istituto alberghiero Caterina de' Medici di Gardone Riviera e la Scuola paritaria Madonna della Neve di Adro.

Per loro suonerà una sola campanella la mattina, quella delle 8, anziché il doppio «drin» delle 8 e delle 10 dei restanti istituti superiori (sono 60 in tota-

¹¹⁸ A.L. Ronchi, *Per chi suona la campanella? Turno unico per 14 istituti su 60*, Giornale di Brescia, 04.09.2020.

le), che hanno aderito alla logica dello scaglionamento, per evitare l'ammassamento sui mezzi pubblici.

Turno unico reso possibile perché gli istituti in questione hanno programmato la didattica a distanza mediamente per il 50% degli studenti, con una rotazione settimanale in presenza.

Il nodo. Il tema trasporti è stato tra i più dibattuti in vista della ripresa dell'attività didattica ordinaria, dopo la chiusura delle scuole per l'emergenza Covid-19. La novità è arrivata nel corso dell'ultima riunione del Web Team della Prefettura, che da metà aprile sta lavorando alacremente - con l'Agenzia del Trasporto pubblico locale, il Provveditorato, gli enti locali, le aziende Brescia Trasporti- Brescia Mobilità e Gruppo Arriva Sia, le organizzazioni sindacali - per trovare soluzioni alla gestione del trasporto al riavvio dell'anno scolastico.

Il piano, in effetti, s'era trovato e consisteva nella doppia turnazione dei mezzi per il 100% degli studenti (60mila in tutto) degli istituti secondari di secondo grado. Il fatto che ora il 21% dei ragazzi segua però il turno unico sparglia un po' le carte e costringe ad una veloce rimodulazione. «Abbiamo impostato dal 15 aprile una modalità che garantisca una corrispondenza tra il trasporto pubblico e le scelte delle scuole - spiega Claudio Bragaglio presidente dell'Agenzia del Tpl - ipotizzando diversi scenari. L'adozione della Dad non era particolarmente significativa per la ricaduta sui trasporti che, nelle settimane di chiusura, avevano un'indicazione dal 50 al 60% nel numero degli studenti. Come realtà, sia urbana sia extraurbana, abbiamo circa 700 pullman che effettuano 850 corse di prima mattina. È un orologio complesso, perché non c'è solo il trasporto scolastico, ma il trasporto in generale. Era già chiaro che bisognava trovare una formula per evitare il caos, formula che abbiamo delineato in base al dato che c'era una parte limitata di didattica digitale e i pullman predisposti al 50-60 % della capienza».

Le novità. Negli ultimi giorni si sono verificati due fatti nuovi: la capienza dei trasporti è stata portata all'80% con l'ultima le scelte diverse di alcuni istituti bresciani, di cui - osserva Bragaglio - «abbiamo preso atto positivamente: sono in condizione di ridurre la presenza fisica facendo delle turnazioni, per esempio a settimane alterne». In 48 ore (il lavoro è stato concluso ieri) il tavolo della Prefettura ha elaborato un documento che restituisce la nuova fotografia della movimentazione dei trasporti pubblici, da e per le varie zone della città, dell'hinterland e della provincia. Qualche difficoltà a riorganizzare la

macchina ci sarà, ma il sistema a quanto pare regge, ed è pronto a mettersi in moto.

TPL PRONTO PER LA PRIMA CAMPANELLA

Ma spunta l'incognita degli orari di uscita ¹¹⁹

Il trasporto è pronto per la prima campanella. Ma se per l'orario di ingresso il quadro è completo, cresce l'incognita «uscita», visto che molte scuole adotteranno, nelle prime settimane, un orario «provvisorio». La mancanza di docenti o supplenti potrebbe anticipare l'uscita dei ragazzi. Ma a quel punto potrebbero non esserci i pullman per gli studenti, solo il servizio non potenziato. Un nervo scoperto che potrebbe creare sovraffollamenti sui mezzi e sul quale l'Agenzia del di Brescia è già al lavoro.

Il quadro. Lunedì 62mila studenti torneranno a popolare le scuole superiori bresciane. Non tutti in classe, visto che continuerà la didattica a distanza, a rotazione: in alcune scuole al 30%, in altre al 50%. La fetta maggiore degli studenti delle superiori si reca a scuola in bus. «Il coordinamento tra orari scolastici e organizzazione trasportistica, già normalmente complesso» quest'anno, con l'emergenza Covid, «presenta notevoli ulteriori difficoltà e criticità che hanno reso e rendono tuttora indispensabile la piena collaborazione di tutti i soggetti interessati» spiegano in una nota il presidente dell'Agenzia Claudio Bragaglio e il direttore Alberto Croce.

I mezzi, come si sa, possono essere riempiti fino all'80%. Per questo, per garantire un posto a tutti gli studenti, la maggior parte delle scuole avrà orari scaglionati, con una doppia campanella d'ingresso, alle 8 e alle 10, così che i pullman possano fare un doppio giro. Quattordici istituti (su 60) hanno invece scelto il turno unico, alzando però al 50% la quota di didattica a distanza. Unica eccezione il Gigli di Rovato che, «con decisione non concordata», ha previsto la presenza in classe del 100% degli alunni, anche se l'Agenzia «ha segnalato l'impossibilità di garantire con certezza il servizio» di trasporto per tutti, con possibili problemi anche per altri istituti dell'Ambito 9.

¹¹⁹ D. Bacca, *Trasporti, tutto pronto per la prima campanella, ma spunta l'incognita degli orari di uscita*, Giornale di Brescia, 11.09.2020

Le criticità.

Ma la preoccupazione maggiore, per le prime settimane, spiegano Bragaglio e Croce, sarà per «la fase di uscita» dove potrebbero verificarsi «situazioni di particolare criticità», visto che sarà attuato un «orario scolastico provvisorio, ridotto e particolarmente variegato tra vari istituti interessati dagli stessi mezzi pubblici». Da sempre le prime settimane sono servite per tarare il servizio, con disagi all'ordine del giorno. Ma quest'anno la cosa sarà più complessa e il sistema potrebbe andare in tilt. Infine, visto che molti studenti andranno a scuola una settimana sì e una no, per via della didattica a distanza, l'Agenzia del Tpl invita le aziende (Sia) a prevedere abbonamenti settimanali (e non solo mensili), come già è possibile fare in Valcamonica o in altri bacini lombardi. Anche nell'area urbana (Brescia Mobilità) esiste il biglietto settimanale, lunedì-domenica, al costo di 12 euro (16 città più hinterland).

BUS E STUDENTI, CRITICITÀ

Il rischio di altri sovraffollamenti¹²⁰

Nella prima settimana di scuola il sistema del trasporto extraurbano ha retto. Certo, l'agenzia del Tpl ha registrato dodici criticità, di cui quattro sono state risolte. Si tratta di corse insufficienti soprattutto nei viaggi di rientro dagli istituti scolastici ai vari paesi della provincia di Valtrompia, Valsabbia ma anche del Garda e dell'Ovest.

Da domani inoltre è previsto un maggior utilizzo dei mezzi pubblici, «Perché aumenta il numero di studenti in presenza ma anche perché diverse famiglie preferiranno il bus all'auto privata, visto che grossi disagi non sono emersi» commenta Claudio Bragaglio, presidente dell'Agenzia del Tpl. Se i bus possono viaggiare con una capienza massima dell'80 per cento (limiti previsti da una norma nazionale), «la prima settimana sono stati riempiti al 40-50% — aggiunge Bragaglio — ma adesso ci avvicineremo al 70-80% della loro capienza».

Fortunatamente ad oggi non sono stati segnalati all'Agenzia casi di studenti positivi al Covid ma il problema dei comportamenti individuali scorretti su certi pullman resta. «I ragazzi non sono su un aereo, legati alla cintura di sicurezza ed una volta sul pullman capita che qualcuno si tolga la mascherina e si

¹²⁰ P. Gorlani, *Bus e studenti, criticità E da domani c'è il rischio di altri sovraffollamenti*, Corriere della Sera, 20.09.2020

avvicini a dei compagni» aggiunge Bragaglio che invita tutti i viaggiatori al rispetto delle regole di sicurezza.

Entrando nel dettaglio delle criticità emerse, in quattro casi le corse a disposizione sono insufficienti. La prima situazione di disagio è stata segnalata dall'istituto Beretta di Gardone Valtrompia: «Alcune tratte minori che collegano delle località montane (Cimmo, Lodrino, Polaveno, Tavernole) alla Triumplina sono andate in sofferenza sul doppio turno.

Stiamo lavorando con le aziende di trasporti per individuare azioni correttive», fa sapere l'Agenzia. Anche la corsa sperimentale (di recente istituzione) che porta gli studenti di Bedizzole al Don Milani di Montichiari è andata in affanno sul secondo turno scolastico.

E qui l'Agenzia sta valutando l'integrazione del servizio in accordo con il comune di Bedizzole e la società di trasporti. Anche i ragazzi di Pozzolengo hanno problemi a tornare a casa una volta usciti dall'istituto Bazoli di Desenzano: nelle prossime settimane sarà attiva l'uscita alle 16 e sarà necessario l'impiego di un'ulteriore corsa. E ancora: gli studenti di diversi paesi del Garda e della Valsabbia che escono dal Fermi di Salò devono aspettare due ore prima che arrivi un pullman e «si sta studiando la fattibilità dell'introduzione di altre corse a mezzogiorno». Ci sono poi tre tratte dove l'utenza è troppo concentrata. La prima riguarda la corriera delle 8 da Gardone Valtrompia a Sarezzo (istituto Primo Levi); la seconda il tratto mattutino Gavardo -Gardone Riviera, dove l'alberghiero De Medici ha previsto un unico turno d'ingresso. L'istituto sta sensibilizzando le famiglie affinché gli studenti utilizzino anche la prima delle due corse previste, alleggerendo i carichi della seconda. Problema identico sulla tratta delle 8 Roè Volciano- Vobarno (istituto Perlasca).

Vanno risolvendosi altre quattro situazioni. Al Marzoli di Palazzolo sull'Oglio da domani ci sarà una corsa in più per gli studenti che escono alle 15 (ma ci sarà un maggior coordinamento anche con le corse del bacino bergamasco). All'Antonietti di Iseo saranno garantiti più posti per la seconda uscita (14.20) a tutti gli studenti della Francia- corta. A Leno sono stati modificati gli orari delle corse di linea per connettere le frazioni di Castelletto e Porzano. Parecchio critici erano i viaggi mattutini degli studenti provenienti da Bagolino e diretti al Perlasca di Idro: «Sarà migliorato l'interscambio» fa sapere l'Agenzia. Risolto anche il sovraffollamento dei bus Sia che portano gli

studenti di Nuvolera e Nuvolento all'Abba-Ballini: dal 18 settembre viene utilizzato un autobus di dimensioni maggiori (uno snodato di 18 metri).

Con l'aumento dei ragazzi in presenza Bragaglio teme sovraffollamenti per il Gigli di Rovato che — un unicum tra le superiori della provincia — ha deciso di fare tutte lezioni in presenza e con turni d'ingresso e uscita ravvicinati di pochi minuti. «Siamo andati meglio di altre province lombarde» commenta Bragaglio, ricordando che restano irrisolti gli enormi problemi economici del sistema: il *lockdown* ha portato alle società di trasporto un rosso da 20 milioni e la Regione per quest'anno non ha ancora stanziato un euro di contributi al funzionamento del metrò cittadino.

UN'APERTURA DI TUTTE LE SCUOLE ALLE 9? Il "NO" dell'Agenzia di Brescia perché mette KO il TPL ¹²¹

Una norma del Dpcm appena firmato dal premier Conte rischia di vanificare e di far saltare il sistema di trasporto studentesco basato sullo scaglionamento degli ingressi e sulla didattica a distanza (Dad), studiato a Brescia per combattere la pandemia. «Cambiatela subito», esorta l'Agenzia del Tpl di Brescia.

Infatti l'obbligo di apertura delle scuole alle 9 metterebbe in ginocchio il trasporto pubblico extraurbano, non in grado di assicurare il distanziamento se tutti viaggiano alla stessa ora. E sui pullman tornerebbe un ammassamento molto pericoloso, che al Tavolo della prefettura tutti i soggetti interessati hanno cercato di scongiurare con un lungo lavoro a partire dal 15 aprile.

L'Agenzia, con il presidente Claudio Bragaglio e il direttore Alberto Croce, chiede che la norma venga ritirata al più presto. Se sono condivisibili le altre misure restrittive per combattere il Covid-19, «la scelta fatta dal Governo per l'apertura obbligatoria delle scuole alle 9 risulta del tutto sbagliata ed inapplicabile in quanto dal punto di vista dei trasporti pubblici non sarebbe più possibile garantire quell'equilibrio faticosamente e positivamente raggiunto a Brescia tra scuola e trasporto scolastico», scrivono in un comunicato diffuso ieri.

¹²¹ M. Varone, *Le scuole aperte alle 9 mettono KO il trasporto*, Bresciaoggi, 20.10.2020

Tra l'altro, «l'apertura delle scuole verrebbe a coincidere con quella degli uffici pubblici e privati, e delle varie attività commerciali (aumentando l'affollamento dei mezzi) – aggiungono - e sarebbe inefficace perché in ambito di trasporto extraurbano la concentrazione degli spostamenti è riconducibile sostanzialmente agli spostamenti dei soli studenti». Vero è, invece, per l'Agenzia, che la modifica prospettata «metterebbe in crisi il sistema definito a livello del Tavolo prefettizio nella nostra Provincia che prevede lo scaglionamento degli accessi (alle 8 e alle 10), la flessibilità tra didattica in presenza e Dad a rotazione». E con ciò cancellerebbe un'esperienza «già consolidata con rilevante impegno dei Dirigenti scolastici e della Provincia stessa per l'attivazione dei servizi informatici per la Dad che verrebbe stravolta in base al Dpcm». Senza dimenticare che lo spostamento dell'orario alle 9, previsto per le scuole statali e paritarie ma non per i Cfp che entrano alle 8, «lascerebbe del tutto scoperti dal Tpl un numero elevato di studenti di questo sistema formativo che a tutt'oggi si avvalgono dello stesso trasporto scolastico sia urbano che provinciale».

Se non bastasse, Bragaglio e Croce sottolineano la necessità di tener conto pure del «radicale cambiamento» della complessa organizzazione del trasporto bresciano, che nell'ora di accesso alle scuole prevede l'impiego di 750 pullman (per circa 900 corse se si comprendono i potenziamenti) assicurati, «con grande impegno e disponibilità», dalle aziende di Brescia Mobilità, Brescia Trasporti, Arriva-Sia, Apam, nonché da lavoratori e da rappresentanze d'azienda e sindacali. Da qui la sollecitazione, «anche in base ad una esperienza analoga di molte altre Province, e di Regione Lombardia», affinché venga modificato il punto del Dpcm in questione, o ne venga data «una esplicita e diversa interpretazione, in particolare per quanto riguarda la non tassativa obbligatorietà dell'orario di apertura delle scuole alle 9».

TRASPORTO SCOLASTICO: Rischio studenti a piedi ¹²².

C'è preoccupazione per la ripresa a gennaio delle lezioni in aula. Per gestire la ripresa del trasporto scolastico servirà un piano studiato al tavolo della Prefettura.

¹²² M. Varone, *Trasporto scolastico: rischio studenti a piedi*, Bresciaoggi, 19.11.2020

I trasporti si sono rivelati una delle principali fonti di contagio, e la capienza dei mezzi resta al 50 per cento. Ma la cosa costa e nessuno sembra voler mettere mano al portafoglio. Finché sui mezzi pubblici andranno in pochi, si va avanti a corse ridotte. Ma l'eventualità che il 7 gennaio le scuole riaprano alla didattica in presenza per la metà degli studenti renderebbe il sistema insostenibile.

All'agenzia bresciana del Tpl non resta che far scattare l'allarme rosso, perché chi deve intendere intenda. Portare la metà degli studenti in due turni alle 8 e alle 10, con capienza dimezzata, «sarà una scelta non nostra – dice il presidente Claudio Bragaglio – ma ci pone la responsabilità di predisporre un Piano al Tavolo prefettizio, che impegna tutti i 750 bus, oltre agli Ncc (noleggio con conducente) per i potenziamenti necessari».

Con quali soldi? Muovere tutta la flotta costa 112 milioni di euro l'anno. In era pre-Covid 45 milioni arrivavano dai biglietti. La pandemia li ha dimezzati e le aziende hanno perso 20 milioni, solo per metà ripianati dai fondi per l'emergenza. Ma questa è una partita che si gioca tra Aziende e Governo. Il problema più rilevante sta nei 67 milioni mancanti.

Se un milione di euro è confermato dalla Regione per le zone montane, 55 mln. arriveranno dal Fondo nazionale trasporti integrato dal contributo regionale. Solo su questi Bragaglio dice di poter contare oggi. Mancano gli 8,5 del contributo del Comune e i 2,5 della Provincia. Fare il bilancio senza 11 milioni sarà impossibile, se si vuole garantire agli studenti delle scuole superiori il servizio conosciuto finora. Arriveranno? Bragaglio nota che lo Stato finanzia infrastrutture e acquisto di bus «dimenticando che prima di tutto va finanziato il servizio».

La Regione nel triennio scorso ha dato circa 20 milioni alla Metro, ma per il 2021 non conferma nulla. A sua volta il Comune «dichiara che senza contributo regionale alla metro (che costa circa 17 milioni) non può permettersi gli 8,5 che dà al Tpl». Il presidente della Provincia Samuele Alghisi «in una intervista si è persino compiaciuto di poter stanziare soldi per settori non obbligati – dice -, mentre sostiene che i trasporti non sono una funzione essenziale del suo Ente e non darà più neanche i 2,5 milioni», che da soli «faranno sparire ben 1,5 milioni di chilometri per il trasporto scolastico».

D'altronde, di possibile ritorno a scuola si è parlato anche nell'ultimo incontro tra l'assessore regionale alla Mobilità Claudia Terzi e le Agenzie lombarde. Le quali dovranno predisporre alla svelta i relativi bilanci sapendo che

non hanno alcuna autonomia finanziaria, non possono operare compensazioni da un settore all'altro né da un mese all'altro. In sostanza, dipendono in toto dai finanziamenti dei soci, che sono Comune e Provincia al 45 per cento ciascuno, e Regione per il resto. Che fare, dunque? L'alternativa, per Bragglio, è «non corrispondere il servizio per l'emergenza scuola, o farlo in deficit chiedendo poi ai soci di ripianare, come da articolo 8 dello Statuto».

La scelta, tuttavia, è procedere «con responsabilità» alla predisposizione del Piano per la riapertura delle scuole, e nello stesso tempo continuare a chiedere a Comune e Provincia la conferma degli stanziamenti 2020. Con l'avvertenza che «se non si mette il Tpl in condizione di fronteggiare il servizio, le prime a sparire saranno le corse aggiuntive chieste proprio da presidi e Comuni».

In ogni caso, «anche se siamo in regime di proroga fino ad agosto – aggiunge – mai spenderemo tutto in sei mesi lasciando nei pasticci chi poi ci subentrerà». Quanto ai Sindaci, riuniti in un recente incontro promosso dalla Provincia, «di cui come Agenzia non siamo stati neanche informati», hanno sollecitato interventi di Stato e Regione, ma «degli oltre 120 milioni arrivati ai Comuni bresciani per l'emergenza Covid neanche un centesimo hanno destinato al Trasporto pubblico». E alle orecchie del presidente dell'Agenzia il loro appello suona più che altro come uno «scaricabarile».

LA LOGGIA “CONGELA” I 5 MILIONI **Per il TPL l'Agenzia in difficoltà** ¹²³

La Regione non conferma ancora per il 2021 i fondi per la metropolitana di Brescia. Che quest'anno ammontavano a 5 milioni, nel 2019 a 6,5 milioni e nel 2018 a 9 milioni. Così la Loggia, per far quadrare i conti, «congela» 5 degli 8,5 milioni che ogni anno eroga all'Agenzia del Tpl (Trasporto pubblico locale) per la rete di bus che copre la città e quattordici comuni vicini (Borgosatollo, Botticino, Bovezzo, Caino, Castel Mella, Cellatica, Collebeato, Concesio, Flero, Gussago, Nave, Poncarale, Rezzato e Roncadelle). Lo fa con la speranza che la Regione, in occasione dell'approvazione del bilancio preventivo 2021 prevista a dicembre, torni sui propri passi e preveda trasferimenti per Brescia:

¹²³ B. Bertocchi, *Trasporto urbano la Loggia “congela” 5 milioni per l'Agenzia del Tpl*, Giornale di Brescia, 24.11.2020

«Se questo accadrà - promette il sindaco Emilio Del Bono - confermeremo con piacere anche per il prossimo anno gli 8,5 milioni all’Agenzia del Tpl».

In caso contrario l’assessore alle Politiche della Mobilità Federico Manzoni prevede seri problemi: «Due milioni degli 8,5 milioni di chilometri percorsi dai bus in città e nei 14 comuni della prima e della seconda cintura sono a rischio: si tratta di quasi il 25% di un servizio rivolto a studenti universitari, lavoratori pendolari e persone che si recano in città per motivi vari, come andare negli ospedali». Paradossale.

Da parte del Comune c’è la speranza che «questa scelta dolorosa possa essere corretta con la collaborazione della Regione», sottolinea il primo cittadino. E, aggiunge l’assessore alle Risorse dell’ente Fabio Capra, «si risolve per sempre un paradosso che caratterizza il nostro territorio». Il riferimento è al fatto che il bacino di Brescia rappresenta il 12,6% della popolazione lombarda ed eroga il 10,96% del servizio regionale, ma - in linea con una delibera del Pirellone datata dicembre 2017 - può contare solo sull’8,66% dello stanziamento della Lombardia.

Questo fatto crea un «gap» di diversi milioni di euro l’anno da sempre coperto da Comune e Provincia. Quando invece, osserva Del Bono, «è competenza della Regione far funzionare i trasporti pubblici locali. A Brescia siamo in una condizione di sottofinanziamento storico supplito dalla disponibilità degli enti locali».

Il fatto che la Loggia stanzi 8,5 milioni per gli autobus urbani a integrazione degli 11,7 milioni finanziati dalla Regione «è un’eccezione virtuosa che non ha eguali in nessuna altra città - aggiunge l’assessore Manzoni - . I criteri di riparto dei contributi vanno rivisti, ma l’Ordine del giorno presentato su questo tema nel 2018 dai consiglieri regionali della circoscrizione di Brescia non è ancora stato attuato». Auspicio.

Il Comune ha quindi sempre contribuito «per offrire ai bresciani un servizio migliore». Il venir meno, però, dei fondi lombardi per la metropolitana cambia le cose: «Nello schema di bilancio 2021 approvato dalla Giunta regionale a fine ottobre e destinato a essere sottoposto al Consiglio dell’ente a dicembre - continua Manzoni - non si fa cenno a trasferimenti per la nostra metropolitana».

Trasferimenti che in maniera non strutturale sono stati erogati negli anni scorsi. Questo ha messo il Comune di fronte a una scelta: sostenere come in passato la rete urbana dei bus o erodere fondi da questo contributo per dirottarli verso la metro. La Loggia ha scelto questa seconda opzione «visto che - spiega il sindaco - la metropolitana è il mezzo nei confronti del quale abbiamo diretta responsabilità».

Il tutto con la speranza che, come già avvenuto in passato, la Regione corregga il tiro e confermi anche per l'anno prossimo i 5 milioni di euro utili a far quadrare i conti e a non impoverire il servizio della rete urbana dei bus di Brescia e di altri 14 comuni. «Ai trasporti ci teniamo parecchio - conclude Capra - : in questo capitolo, per ripianare le maggiori spese da Covid-19, dirotteremo anche 2,3 milioni di fondi statali».

APPELLO DEL PRESIDENTE DELL'AGENZIA

Non è tempo di tagliare i Fondi

«Non è tempo di tagliare i fondi per i trasporti pubblici locali», lo sottolinea Claudio Bragaglio, presidente dell'Agazia del Tpl di Brescia anche in vista della riapertura delle scuole «che richiede un adeguamento del servizio e non tagli disastrosi».

Da qui l'appello affinché lo sforzo comune di Loggia, Provincia e Regione venga confermato anche nel 2021. Il riferimento è ai cinque milioni che potrebbero venir meno dal Comune «e ai 2,5 che la Provincia ha annunciato di non stanziare nonostante sul territorio bresciano - aggiunge il vicepresidente Corrado Ghirardelli - stiano arrivando decine di milioni di euro per contrastare gli effetti economici e sociali dovuti all'emergenza sanitaria». Responsabilità. «È evidente - osserva Bragaglio - che ci sono ambiti di responsabilità per i singoli soci. Da parte nostra abbiamo sempre sollecitato la Regione a riequilibrare i criteri di assegnazione delle risorse che penalizzano l'Agazia di Brescia rispetto alle altre realtà data la qualità del servizio offerto».

L'Agazia, dicevamo, è al lavoro per dare una risposta alle famiglie nel momento in cui (non è ancora certo quando) verranno riaperte le scuole. Ieri durante un incontro tra l'Agazia del Tpl e le Organizzazioni sindacali si è parlato delle «condizioni necessarie per far fronte all'eventuale e auspicabile riapertura delle scuole ipotizzabile per il mese di gennaio, compatibilmente

con la situazione sanitaria». È emerso che «è indispensabile che l’Agenzia predisponga un piano che renda sostenibile tale ipotesi. Un piano da poter sottoporre al Tavolo del prefetto di Brescia, Attilio Visconti, e al confronto con tutti i soggetti cui vi partecipano».

Il presidente Bragaglio fa sapere che il piano attuato all’apertura dell’anno scolastico 2020-2021, definito con la collaborazione del Provveditorato, è «flessibile e in parte va rivisto in considerazione del fatto che abbiamo lavorato su un indice di capienza massima dell’80%, oggi ridotto al 50%. Riduzione, questa, che non può che far aumentare i costi. Ribadisco quindi che non è il momento di pensare a dei tagli».

TPL: DUE TURNI PER LA SCUOLA

La riapertura si scontra con minori risorse ¹²⁴

Acquista punti l’ipotesi che il 7 gennaio gli studenti delle Superiori tornino in classe. E prima che le scuole decidano il come, l’Agenzia del Tpl bresciana torna ad avvertire che ingresso unico e didattica in presenza per tutti sarà impossibile. I pullman extraurbani non sarebbero in grado di portare tutti, e sarebbe il caos. Ma l’Agenzia torna ad avvertire anche Comune, Provincia e Regione, che sono i soci rappresentati nel Cda: «In assenza di impegni precisi per le risorse – ripete il presidente Claudio Bragaglio in un comunicato diffuso ieri – l’Agenzia è costretta a operare tagli di servizio corrispondenti ai mancati introiti, che si traducono nell’ordine di milioni di bus/chilometro». Al momento mancano 5 milioni dal Comune e 2,5 dalla Provincia.

Il Piano per la scuola elaborato per il Tavolo prefettizio resterebbe sulla carta. Le scuole potrebbero pure aprire, ma gli studenti non ci arriverebbero mai. Con la capienza dei mezzi ridotta al 50 per cento, il Piano per il trasporto scolastico extraurbano prevede il doppio turno d’ingresso alle 8 e alle 10, insieme a un 50 per cento di didattica a distanza.

E non c’è alternativa. «L’ingresso unico alle 8 e il 100 per cento di didattica in presenza non è assolutamente compatibile con la disponibilità di mezzi e autisti – sottolinea Bragaglio -. Neppure ricorrendo, come spesse volte si propone a sproposito, agli autobus degli operatori NCC, che possono integrare

¹²⁴ M. Varone, *Trasporti, due turni per gli ingressi a scuola*, Bresciaoggi, 29.11.2020

per un 15 per cento al massimo dove occorressero potenziamenti, peraltro senza neppure considerare le risorse complessive necessarie».

Il messaggio è indirizzato a tutti gli istituti superiori, compresi quelli cittadini, che sbaglierebbero a pensare che i loro studenti utilizzano il più flessibile Tpl urbano. «Ben 16 mila iscritti a licei e istituti tecnici cittadini abitano in provincia, per arrivare in città usano i pullman», ricorda Bragaglio.

Quanto ai soldi, l'Agenzia constata che risorse dal Governo per l'attività ordinaria di esercizio del Tpl non sono arrivate. Costata pure che delle «rilevanti» risorse arrivate agli enti locali (non meno di 120 milioni, Capoluogo escluso), «non un euro è arrivato al Tpl, quasi non si tenesse conto della necessaria corrispondenza tra il numero di studenti da trasportare e i limiti di capienza dei mezzi».

Di conseguenza, «anche nell'ultima assemblea del 23 novembre abbiamo detto ai soci che le condizioni di attuabilità del Piano scolastico richiede come precondizione la conferma delle risorse finanziarie del 2020, necessarie a sostegno dell'intero Tpl, urbano, extraurbano e metro. A cui si aggiungono risorse ulteriori da quantificare tra 1,5 e 2 milioni per i potenziamenti dei servizi aggiuntivi svolti dagli Ncc». D'altro canto il Cda dell'Agenzia, che concluderà il suo mandato già in proroga grosso modo con l'ultima campanella, non ci pensa nemmeno a spendere tutto per i sei mesi di scuola scaricando i problemi su chi verrà. Comune, Provincia e Regione sono avvertiti.

BROLETTO E 130 SINDACI

Appello a Roma e Milano per maggiori Fondi!¹²⁵

Una lettera è stata inviata al Governo e alla Regione. A rischio già a gennaio il servizio per le scuole. Si fa quindi sempre più critica la situazione dell'Agenzia del trasporto pubblico locale di Brescia: nel bilancio di previsione 2021 mancano all'appello 7,5 milioni di euro.

I conti devono essere approvati entro una decina di giorni, ma già ora è chiaro che con un simile deficit da gennaio ci sarà un taglio dei servizi. Tradotto: meno mezzi in circolazione, proprio quando il 75% degli studenti delle scuole superiori dovrebbe tornare in classe, con norme che limiteranno al 50% la capienza di bus e corriere. Servirebbero dunque più risorse per garantire servizi adeguati, ma al momento non se ne vedono.

¹²⁵ S. Martinelli, *Trasporti, Broletto e 130 sindaci a Roma e Milano "servono fondi?"*, Giornale di Brescia, 11.12.2021

La ripresa della scuola in presenza, dunque, è a rischio. Per Samuele Alghisi, presidente della Provincia di Brescia, «ci saranno paesi che non saranno più serviti, soprattutto quelli che non sono a ridosso dei punti principali del trasporto pubblico».

Provincia e Comune di Brescia hanno così interpellato Governo e Regione con due lettere a cui hanno allegato le firme di 130 sindaci dei territori in rappresentanza di oltre 800mila bresciani.

L'emergenza, del resto non ha fatto che aggravare un problema che si trascina da tempo, vale a dire l'inadeguata dotazione del Fondo nazionale trasporti e dell'iniqua ripartizione delle risorse a livello regionale.

Come spiega l'assessore ai Trasporti in Loggia, Federico Manzoni, «Brescia rappresenta il 12,6% popolazione, lombarda, sviluppa servizi per l'11% del totale lombardo, ma la Regione le riconosce meno del 9% dello stanziamento complessivo per il trasporto pubblico locale».

Uno dei problemi principali, irrisolto da anni, riguarda il contributo che la Lombardia dovrebbe dare al Comune di Brescia per la metropolitana. Dovrebbe, perché dopo i fondi una tantum da 9, 6,5 e 5 milioni, concessi negli ultimi tre anni, per il 2021 non sono previsti finanziamenti. Sui fondi del Metrobus Loggia e Regione hanno in corso una battaglia lungo tempo, che ha portato anche a un ricorso al Tar da parte del Comune di Brescia, ma la soluzione non è ancora stata trovata. Senza i soldi regionali, per la Loggia non sarà possibile sostenere integralmente il costo del funzionamento della metro, oltre a contribuire con altri 8,5 milioni al trasporto su gomma.

Tutto ciò, mentre la Provincia non ha risorse da mettere nel capitolo trasporti.

«Il Comune apposta 8,5 milioni l'anno per il trasporto su gomma, quando la maggior parte delle città lombarde non mette nulla e Milano poche centinaia di migliaia di euro», commenta il sindaco Del Bono.

Uno spiraglio c'è: per il tpl potrebbero arrivare fondi dal Governo, legati all'emergenza Covid. Si tratta però di una soluzione tampone, mentre resta il problema, già denunciato più volte dalle istituzioni, della scarsità dei fondi per i mezzi pubblici bresciani.

TRASPORTI PUBBLICI A BRESCIA

Dieci giorni per organizzarsi ¹²⁶

Le società si preparano allo scenario peggiore: il taglio di 7,5 milioni di euro del budget. Preoccupati anche i sindacati-Società di trasporti al lavoro per prepararsi allo scenario peggiore, nel caso in cui non arrivassero le risorse necessarie a scongiurare il taglio dei trasporti scolastici dal 7 gennaio. L'Agenzia del Tpl guidata da Claudio Bragaglio ha scritto alle due aziende (Brescia Trasporti e Arriva-Sia) per chiedere di fare le prime verifiche, nel caso in cui fosse confermato il taglio di 7,5 milioni di euro del budget. "Abbiamo dieci giorni di tempo per avere il quadro", spiega Bragaglio, che ieri ha fatto il punto nella conferenza locale del Tpl. Le risorse dello scorso anno, 55 milioni tra Regione, Comune e Provincia e i 3-5 milioni di contributi aggiuntivi dello Stato sarebbero sufficienti ad assicurare due fasce orarie con il 75% di studenti delle superiori in presenza e il 50% di capienza.

Tuttavia, all'appello mancano 7,5 milioni tra Comune e Provincia (che non hanno competenza diretta sui trasporti), che Regione coprirà solo se arriveranno risorse extra dallo Stato, come emerso nel tavolo prefettizio di mercoledì. Il nodo va sciolto entro una decina di giorni, altrimenti bisognerà rimodulare i servizi, con un taglio dal 10 al 15% del trasporto extraurbano, del 20-25% per l'urbano. "In caso di scenario peggiore – sottolinea Bragaglio – si cercherà di dosare le riduzioni facendo scelte anche di carattere sociale. Sono ad esempio restio a tagliare sulle zone montane". In classe potrebbe tornare solo il 50% degli studenti: sono già partite le interlocuzioni tra ufficio scolastico provinciale e scuole, che dovranno rivedere la programmazione. I sindacati hanno sollevato i timori per il risvolto occupazionale per i circa 800 autisti.

BUS, A RISCHIO UNA CORSA SU CINQUE

Doppia strategia per salvare il 2021¹²⁷

Il 2021 si annuncia come l'anno nero del trasporto pubblico (Tpl). Oggi come oggi è a rischio almeno una corsa su cinque, a causa di una coperta già corta, diventata cortissima per la necessità di potenziare il servizio - soprattutto scolastico - per far fronte all'emergenza Covid.

¹²⁶ F.Pacella, *Trasporti pubblici, dieci giorni per organizzarsi*, Il Giorno, 12.12. 2020

¹²⁷ D. Bacca, *Bus, a rischio una corsa su cinque. Doppia strategia per salvare il 2021*, Giornale di Brescia, 14.12.2020

Il doppio turno di ingresso e uscita delle superiori già sperimentato a settembre, così da consentire alle corriere di fare un doppio giro senza creare assembramenti sui mezzi, a gennaio, con il ritorno in classe e la capienza dei pullman ridotta al 50%, è a forte rischio.

E sui banchi potrebbe finire solo uno studente su tre. A meno di confermare almeno le stesse risorse del 2020. Solo che la Provincia di Brescia ha le casse vuote e ritiene di non dover più stanziare i 2,5 milioni messi quest'anno. Il Comune di Brescia aspetta dalla Regione 5 milioni per la metropolitana, altrimenti taglierà della stessa cifra il contributo per i bus urbani (da 8,5 milioni a 3,5). La Regione dice che i soldi per il metrò Brescia li deve chiedere a Roma. Un rebus da risolvere in pochi giorni, se non si vuole che la ripartenza di gennaio sia all'insegna dei tagli.

La vicenda. I fronti aperti sono due, in Regione e al Governo. Da Roma potrebbero arrivare più risorse. L'incontro tra la ministra Paola De Micheli e le Regioni dovrebbe dire se il Fondo nazionale potrà essere incrementato (si parla di 300 milioni), anche per far fronte all'emergenza Covid. Se il Governo metterà più risorse, una fetta arriverà in Lombardia e, quindi, a Brescia.

C'è poi l'emendamento alla Legge di bilancio 2021 presentato da Simona Bordonali: 10 milioni vincolati alla metropolitana. Si vedrà. Ma resta anche qualche speranza che la Regione possa trovare in extremis 5 milioni di euro per Brescia, come già fatto un anno fa, giustificando il quarto contributo straordinario di fila proprio con l'emergenza Covid, magari stanziando le risorse non più al Comune ma direttamente all'Agenzia del Tpl.

Il calendario. Domani si terrà un nuovo vertice in Prefettura: sul tavolo potrebbe già approvare il piano tagli per gennaio. Mercoledì scatterà invece la maratona in consiglio regionale sul bilancio 2021 di Palazzo Lombardia e giovedì potrebbe essere discusso l'emendamento di Gian Antonio Girelli (Pd): una soluzione ponte per i prossimi anni, con 6,5 milioni destinati alla metro di Brescia. Girelli ricorda che nel 2018 il consiglio regionale ha approvato all'unanimità un ordine del giorno presentato da tutti i consiglieri bresciani che prevede misure integrative o correttive per sostenere l'infrastruttura bresciana.

Un ordine del giorno (OdG) finora rimasto inattuato. «È arrivato il momento della verità - spiega Girelli -: si tratta di capire se Brescia è in grado di far contare il proprio territorio. Il problema di fondo è la marginalizzazione a livello regionale della nostra provincia, dall'aeroporto al Tpl. Persino nella vicenda Covid, su Scala 4, ci siamo dovuti arrangiare. È ora di smetterla.

Il tema è politico. Se ci saranno i tagli, a rimetterci saranno le aree più periferiche. La politica bresciana è pronta a fare lobby per chiedere il dovuto rispetto del proprio territorio?». Anche Dino Alberti (M5s) spiega: «Brescia riceve molte meno risorse rispetto al livello di servizio.

La Regione dovrebbe distribuire più equamente il Fondo nazionale trasporti. Purtroppo, in Lombardia ci sono province di serie A, come le roccaforti della Lega Como e Varese, e serie B. Lo Stato deve fare di più - continua Alberti -. Ma la Regione non può penalizzare così Brescia. Purtroppo, scontiamo un problema: come territorio non riusciamo a incidere sulle scelte nazionali e regionali».

Il ruolo della Regione. Nel centrodestra, però, ricordano l'impegno della Regione sul fronte trasporto pubblico. Anche se ammettono che «la questione metropolitana va risolta».

Il centrodestra, ricorda Viviana Beccalossi (Misto), «aveva da subito denunciato la fragilità economica della metropolitana, anche se poi ha completato l'opera: costi elevati e un tracciato solo cittadino. Detto questo - continua Beccalossi - gli assessori Terzi e Caparini sono stati tranchant: quest'anno non ci sono margini per approvare un nuovo contributo straordinario per coprire i costi di gestione. Ma se non si troverà una risposta in questo bilancio, sarà necessario sedersi al tavolo e trovare una soluzione definitiva. Niente è impossibile se c'è la volontà politica». Gestione del metrò.

La presidente della commissione infrastrutture Claudia Carzeri (FI) richiama poi il Comune alle sue responsabilità: «Purtroppo la vicenda si è trasformata in un muro contro muro tra Comune e Regione, con il rischio che a rimetterci siano i cittadini.

La Lombardia integra il fondo nazionale trasporti con 440 milioni. L'attenzione al trasporto è massima. Di più non può fare. Già lo scorso anno si era detto che sarebbe stato l'ultimo contributo straordinario». Brescia ha ricevuto oltre 20 milioni una tantum in tre anni. Cosa che ha sollevato qualche mal di pancia negli altri territori.

Che fare allora? «Il Comune dovrebbe trasferire la gestione della metro all'Agenzia del Tpl - spiega Carzeri -. Per la Regione sarebbe più facile farsi carico dei costi. Bisogna poi che il Governo metta più risorse sul trasporto.

Solo così si potrà trovare una soluzione strutturale per Brescia». Fondo nazionale. A confermarlo anche Francesco Ghiroldi (Lega): «Siamo in attesa di una risposta chiara da parte del Governo.

Nella conferenza Stato-Regioni tutti i governatori hanno chiesto più risorse nel Fondo nazionale e c'è stata un'apertura da parte della ministra De Micheli. Brescia ha già avuto qualche risorsa in più con i nuovi criteri - ricorda Ghiroldi -.

Ma la partita importante che potrebbe risolvere il problema in modo strutturale è l'incremento del Fondo nazionale. Tutti sono chiamati a fare la propria parte. La Regione lo ha sempre fatto. Ma va data una risposta strutturale. E quella può arrivare solo dal Governo. Così da porre fine a questo tira e molla che si ripete ogni anno...». Già.

TRASPORTI E SCUOLA

La partita dei Fondi per Brescia ¹²⁸

Adesso, nel labirinto di vertici e videoconferenze istituzionali, il fattore tempo è la variabile più temuta. Perché l'SOS fondi che rischia di paralizzare il trasporto pubblico di casa nostra - in vista della riapertura delle scuole, il 7 gennaio - è ad un passo dal trasformarsi in una prova di nervi. I tavoli di lavoro aperti (e sui quali, ancora, non si gioca veramente a carte scoperte) sono diversi e tutti finiscono con un sostanziale «si vedrà». Ma in questa partita a scacchi c'è una mossa che porterà - inevitabilmente - tutti gli attori (Governo, Regione, Provincia e Comune di Brescia) ad assumere una posizione cristallina, e soprattutto tradotta ufficialmente nero su bianco, nell'arco di questa settimana: durante il web team di oggi, la Prefettura «metterà il timbro» sul piano scuola illustrato nei giorni scorsi, piano che sarà immediatamente trasmesso ai Ministeri competenti (Interno, Infrastrutture, Miur) e alla Regione.

A quel punto, una volta che la clessidra inizierà a scorrere, tutti dovranno scoprire le carte. E si saprà se, e per mano di chi, la metropolitana resterà orfana (oppure no) dei fondi che la Loggia reclama. Se così sarà, a cascata, quei

¹²⁸ N. Fatolahzadeh, *Trasporti e scuola la partita dei Fondi per Brescia si gioca nella Finanziaria*, 15.12.2020.

fondi saranno tagliati dal conto dell'Agencia de Tpl che dichiarerà «insostenibile» (a strettissimo giro) il piano per la ripresa delle scuole. Ecco perché, ora come ora, tutti gli occhi sono puntati su Roma e, in particolare, su quell'emendamento alla Finanziaria che vede come prima firmataria l'on. Simona Bordonali, ma che trova il sostegno politico bipartisan dei parlamentari bresciani di (quasi) ogni schieramento. Se il testo incasserà la fumata bianca, l'equilibrio sarà salvo. Alle Agenzie.

L'atteso confronto di ieri tra i vertici della Regione e il ministro dei Trasporti, Paola De Micheli, è infatti stato interlocutorio. Ma soprattutto non ha affrontato nello specifico il «caso Brescia» bensì il tema più generale della caccia alle risorse economiche indispensabili per colmare i mancati introiti da biglietti e abbonamenti che questi mesi hanno lasciato in eredità ai territori.

Le Regioni, in sostanza, hanno presentato il conto al Governo: una forbice compresa tra 790 milioni e un miliardo. A questi, si sommano 390 milioni indispensabili per i «servizi aggiuntivi», vale a dire le corse in più da mettere in moto per garantire il servizio con una capienza dei mezzi pari al 50%. Se sui mancati ricavi la situazione è di stallo («le perdite per le Agenzie sono inequivocabili, la discussione è aperta, bisognerà trovare le risorse da dare alle Regioni» ammettono fonti ministeriali), su questo secondo fronte il Governo sta «studiando» la possibilità di anticipare una parte dei 390 milioni.

Nessuno, in sede di riunione tra Stato e Regioni, ha fornito garanzie ulteriori. Come nessuno dell'Esecutivo di Palazzo Lombardia accenna a scostarsi dalla posizione già espressa sul finire della scorsa settimana: di soldi extra da dirottare su Brescia non ce ne sono è la posizione ribadita. E a meno che i consiglieri regionali non decidano di mettere in atto un «colpo di Stato» (convincendo anche i colleghi degli altri territori a schiacciare il tasto verde), la linea politica è di bocciare l'emendamento firmato dal Dem Gianni Girelli (i dettagli nell'articolo in basso a sinistra). Il lodo metro. Tutti però, anche a Palazzo Lombardia, «fanno il tifo» per l'emendamento bipartisan alla Finanziaria.

A che punto è la proposta parlamentare che chiede 10 milioni per la Metro di Brescia in modo strutturale? Vicina al verdetto, ma lontana (per ora) da un esito positivo. Il parere formale non è ancora arrivato e si attende quello per conoscere la data di discussione del testo in Commissione, previsto comunque questa settimana.

Ma fonti del Ministero dell'economia mettono già le mani avanti: l'ordine di scuderia è di non aprire il vaso di Pandora degli emendamenti «localistici» per non rischiare di incagliare la legge di Bilancio in un teorema di rivendicazioni territoriali impossibili da accontentare in questo momento di difficoltà economica imbrigliato ancora nell'emergenza Covid. D'altro canto, l'asse dei parlamentari bresciani a Roma non si sta dando per vinto. Insiste. Forte del fatto che se i conti dell'Agenzia non tornano, Brescia non potrà riaprire le scuole al 75%, il che la catapulta nella casistica «emergenziale». La clessidra ha iniziato a scorrere.

SPARITO L'IMPEGNO DI MARONI PER IL METRO'

La Regione mette così a rischio il TPL¹²⁹

Ora non siede più nella giunta di Palazzo Lombardia. Ma al tempo Mauro Parolini era assessore al turismo. Oggi ricorda come nell'estate del 2017 la Regione avesse preso «un impegno morale, non formale» per risolvere il nodo-metropolitano. Un impegno di cui non c'è più traccia. E così in Loggia c'è ancora chi si morde le mani per aver ritirato quel ricorso. Un'arma formidabile per mettere alle strette la Regione e costringerla ad inserire il metrò nel riparto del Fondo Trasporti.

Nel 2016 il Comune aveva presentato ricorso al Tar contro la delibera regionale che distribuiva le risorse alle Agenzie del Tpl lombarde, senza tener conto del metrò. Il Tribunale aveva dato ragione alla Loggia con una sospensione e il 2 agosto 2017 era pronto per la sentenza. Il 27 luglio, però, l'allora assessore al bilancio Massimo Garavaglia chiamò Emilio Del Bono (che aveva riaperto il dialogo con il governatore Roberto Maroni), per un summit il giorno dopo, in Regione.

Lì si sancì l'accordo: il Comune ritirava il ricorso e la Regione stanziava 9 milioni sul 2018 con «l'impegno morale» a definire un contributo strutturale per gli anni a venire. Nulla di scritto, né sui tempi né sui modi. In autunno la Loggia iniziò a chiedere a Milano di definire il contributo. Per Palazzo Lombardia, però, la risposta sta nei criteri standard approvati a fine 2017. Oggi né Maroni né Garavaglia sono più in Regione. E l'accordo del 2017 è come svanito.

¹²⁹ D.Bacca, *L'impegno morale di Maroni*, Giornale di Brescia, 15.12.2020

Fontana e Vilardi: evitare lo scontro, si trovi la soluzione

«Stop al muro contro muro». Bisogna che la politica rilanci il dialogo tra Loggia e Regione così che si trovi una soluzione. Il gruppo comunale di Forza Italia prova a lanciare un «ponte» in vista dell'incontro di oggi in Prefettura. «Nel mezzo di una crisi pandemica, che evidenzia la criticità e l'importanza del trasporto pubblico, nello scontro tra istituzioni penso non ci sia nessun vincitore ma semmai il rischio che l'intero "sistema Brescia" ne esca sconfitto con grave danno per tutti i cittadini» spiega il segretario cittadino Paolo Fontana.

La Regione è fondamentale per la tenuta dei conti comunali, cosa che la giunta Del Bono «dovrebbe riconoscere» prosegue Fontana. Per risolvere il nodo-metrò «ritengo che da un lato si debba proseguire nella richiesta a livello nazionale. Ma dall'altro, qualora non ci sia un riscontro in tempi utili, è necessario trovare soluzioni tempestive per il 2021, ricomponendo una situazione che, nel confronto con le altre provincie e città lombarde, dia il giusto peso e ruolo a Brescia». «Non si può risolvere il problema della metro ogni anno a poche ore dall'approvazione del bilancio regionale - aggiunge la capogruppo in Loggia Paola Vilardi - va trovata una soluzione definitiva. Il muro contro muro mette a rischio il trasporto e a rimetterci sono i cittadini».

«Sbagliato», quindi, secondo Vilardi, «riaprire la strada del contenzioso giudiziario», sebbene nel 2017 il Tar avesse dato ragione alla Loggia («all'epoca non bisognava accontentarsi di una tantum»). «Non risolutiva» nemmeno la strada di affidare la gestione della metro all'Agenzia del Tpl. L'assessore regionale Terzi, per altro, più volte invitata dalla Loggia, «non ha mai visto la metropolitana». Insomma, «bisogna sedersi al tavolo e trovare una soluzione. Serve la volontà politica di farlo. Non possiamo più assistere a questo teatrino. Già bel novembre 2012 l'allora sindaco Paroli e il vice Rolfi avevano scritto alla Regione per sottolineare la necessità di definire un contributo regionale per il metrò, stimato in 9 euro al km». Dopo 8 anni, siamo ancora lì. «La politica bresciana deve battere un colpo. Non possiamo più accettare il Milano-Varese-centrismo».

Il PD in pressing. Girelli: la Regione mette a rischio il TPL

Crescono i passeggeri, ma calano le risorse. Invece che sostenere una politica di «mobilità pubblica e sostenibile» quella di Regione Lombardia «è la politica del gambero». E Brescia è «il caso eclatante e paradigmatico» delle «distrazioni della Regione sul Tpl». Il gruppo Pd in consiglio regionale va all'attacco di Palazzo Lombardia in vista della maratona del bilancio al via

domani. «Su due temi strategici come il trasporto pubblico e la sanità si misura il fallimento della Regione - spiega il capogruppo dem al Pirellone Fabio Pizzul -. A fronte di un notevole aumento dei passeggeri, non è seguita un'adeguata politica di stanziamento di risorse». Anzi, spiega il capo delegazione in commissione trasporti Gigi Ponti: «A Brescia i passeggeri negli ultimi 7 anni sono cresciuti del 40%, più 16 milioni. Invece le risorse per la metro sono passate dai 9 milioni del 2018 ai 5 del 2020». E nel Bilancio 2021 non è previsto nulla. Eppure, già l'ordine del giorno votato all'unanimità dal consiglio regionale nel dicembre 2018 prendeva atto che la provincia di Brescia è sottofinanziata per 14 milioni. Tanto che alla fine chiedeva «misure integrative o correttive». «La giunta ha il dovere di rispettare quegli impegni - aggiunte Ponti -. È ingiusto che Brescia e i bresciani vengano lasciati soli dopo aver fatto uno sforzo importante per rendere più sostenibile la mobilità». Qui si misura l'inadeguatezza della Regione nell'affrontare temi strategici come il trasporto» spiega il consigliere bresciano Gian Antonio Girelli».

Se la Regione non troverà le risorse per il bacino di Brescia («risorse aggiuntive, senza erodere quanto dato alle altre province»), a rimetterci non sarà tanto la città, «ma sarà messo a rischio tutto il sistema provinciale dei trasporti pubblici». Girelli ha presentato un emendamento che chiede 6,5 milioni per il metrò, così da «salvare il 2021». «Faccio appello a tutte le forze politiche in consiglio per trovare una soluzione che riequilibri questa evidente disparità di trattamento. E chiedo alle forze politiche bresciane di fare massa critica. C'è una richiesta di 130 sindaci bresciani. La Regione non può non tenerne conto. Il territorio va ascoltato».

ULTIMATUM: SENZA FONDI, NIENTE CORSE

Bragaglio al Prefetto Visconti: senza garanzie, tagli del 25% ¹³⁰

Ora è davvero questione di ore. Se entro venerdì di questa settimana l'Agenzia del Tpl non saprà di poter disporre per il 2021 delle stesse risorse 2020, procederà a tagliare il 25 per cento delle corse urbane e il 15 per cento delle extraurbane a partire dal 7 gennaio.

Ieri mattina si è riunito il Tavolo di coordinamento in Prefettura, ha valutato il Piano per il trasporto scolastico in sicurezza e ha inviato a Roma un

¹³⁰ M.Varone, *Ultimatum dei trasporti locali: senza fondi tagli alle corse*, Bresciaoggi, 16.12.2020

termine molto stretto per sciogliere il nodo. Se entro quella data non accadrà nulla, «il prefetto Attilio Visconti ne prenderà atto e chiederà a Regione Lombardia – spiega il viceprefetto Stefano Simeone che ha coordinato il Tavolo – di emanare una propria ordinanza con cui garantire l’attuazione del Piano nella Provincia di Brescia».

Al Tavolo hanno partecipato esponenti della Regione, l’Agenzia del Tpl, gli assessori Federico Manzoni e Fabio Capra per la Loggia, il consigliere delegato Filippo Ferrari per la Provincia, il provveditore Giuseppe Bonelli per l’Ust, il *mobility manager* dell’Università statale Giulio Maternini, il direttore della Motorizzazione civile Francesco Greco. Tutto come vuole il Dpcm che ha affidato ai prefetti il coordinamento del trasporto scolastico per il 75 per cento di didattica in presenza con il 50 per cento di capienza sui bus.

È stato preso in esame il Piano, nato a Brescia in primavera e poi adottato da molti altri, centrato sul doppio ingresso alle 8 e alle 10 con altrettante uscite, ed è stato accertato che può funzionare. Per la verità, da quanto è emerso ieri mattina, difficilmente si raggiungerà il 75 per cento di presenze in aula, poiché molte scuole non hanno una tale disponibilità di spazi da assicurare il distanziamento di un metro durante le lezioni.

Più facile che si stia intorno al 50 per cento di presenze, proprio come si è sperimentato in primavera. Ma come che sia, non si prevedono problemi, pur sapendo che stavolta sulla capienza dei bus al 50 per cento non si deroga. Tutto questo, però, è possibile – è stato detto con chiarezza – solo con le medesime risorse 2020, che a parte i trasferimenti statali girati da Regione Lombardia, includono pure 5 milioni per la metro, 8,5 di contributi del Comune e 2,5 della Provincia: restano solo 3,5 milioni di euro del Comune e il resto manca. «Da qualsiasi parte arrivino ha poca importanza, e importa poco anche averli in cassa subito, ma dobbiamo avere l’assicurazione formale che arriveranno, altrimenti dal 7 gennaio scattano i tagli», sottolinea il presidente dell’Agenzia Claudio Bragaglio. Che rifiuta con decisione l’ipotesi di partire comunque a pieno regime con la riapertura delle scuole, per non trovarsi a tagliare le corse in seguito, qualora i soldi non arrivassero.

Attualmente è in corso un’interlocuzione tra l’assessore regionale al Bilancio Davide Caparini e il ministro Mit, l’on. Paola De Micheli per uno stanziamento aggiuntivo alla Lombardia, che deciderebbe poi come distribuire tra le varie province, e Simeone aggiunge che «altre interlocuzioni» sono in corso. Tuttavia i tempi, con le festività di mezzo, sono strettissimi.

Il termine di venerdì è determinato dalla necessità per le aziende, in particolare per Brescia Trasporti e Arriva, di avere il tempo sufficiente di organizzare il servizio. «Con le risorse confermate non ci sarebbe nessun problema - dice Bragaglio -, se invece sapessimo solo a ridosso di Natale che non ci sono tutti i fondi, le aziende dovrebbero riorganizzare oltre 700 bus in 48 ore, e sarebbe impossibile». Perciò si partirà con i tagli, e se la buona notizia arrivasse più tardi, si ripristinerà il servizio pieno. Ormai è tutto già scritto nero su bianco.

CAOS TPL: DA GENNAIO VIA UN BUS OGNI QUATTRO All'Agenzia mancano 8 milioni per il Piano-Scuole ¹³¹

I giochi sono fatti, i soldi non ci sono, da lunedì 7 gennaio scatteranno i tagli al Tpl. In città verrà cancellato un bus ogni quattro, in provincia uno ogni sei o sette. Si tratta di capire solo su quali linee. Mercoledì il Consiglio regionale ha bocciato l'emendamento presentato dal Pd Gian Antonio Girelli che proponeva 6,5 milioni di euro per la metro bresciana a valere sul 2021.

Qualcuno in città sperava, anzi confidava in un esito positivo, e deve ricredersi. Ne sarebbero bastati anche 5 per consentire alla Loggia di ripristinare gli 8,5 milioni di contributo alla gomma.

La maggioranza di centrodestra non ha voluto saperne. L'Agenzia del Tpl, con una lettera di una decina di giorni fa, ha già provveduto ad avvisare Brescia Trasporti e Arriva dell'eventualità di sforbiciate al servizio. In Loggia per ora tutto tace. Il sindaco Emilio Del Bono ha fatto sapere che parlerà domani insieme all'assessore alla Mobilità Federico Manzoni. E allora si dovrebbe sapere qualcosa di più sulle corse da cancellare in città.

Il presidente della Provincia Samuele Alghisi rimanda a una riunione di lunedì per verificare l'impatto dei tagli sul trasporto extraurbano.

Le ultime speranze restano legate alle interlocuzioni ancora in corso con la ministra MIT Paola De Micheli. Ma se erano scarse le probabilità che i soldi arrivassero dalla Regione, ancora di più lo sono quelle legate alla borsa del Governo. I bresciani forse si sono mossi un po' tardi, quando il tavolo del Ministero era già sommerso di richieste, perché il Tpl è senza soldi in tutta Italia. Se tutto andasse bene, qualcosa arriverebbe non prima di qualche mese.

¹³¹ M. Varone, *Caos Tpl: dal 7 gennaio via un bus ogni quattro in città*, Bresciaoggi, 18.12.2020

Intanto la Brescia dal trasporto pubblico virtuoso sarà costretta ad assaggiare il dolore dei tagli. Alla scadenza di oggi, fissata ad inizio settimana al Tavolo di coordinamento in Prefettura, il presidente dell'Agenzia del Tpl Claudio Bragaglio dovrà prendere atto che nel bilancio 2021 mancano 8 milioni. Per lunedì ha già fissato un Cda straordinario che lo renderà ufficiale, dopodiché secondo il dettato del Dpcm dovrà comunicare al prefetto Attilio Visconti che non ci sono i soldi necessari al Piano studiato per portare il 75 per cento degli studenti a scuola con la capienza dei pullman al 50 per cento.

A quel punto il Prefetto passerà tutto al governatore Attilio Fontana e da quel momento sarà la Regione a prendere in mano la faccenda. Ma nella sostanza il buco di 8 milioni resterà intatto e non cambierà nulla. Si tratta solo di capire in che misura sarà possibile garantire il trasporto scolastico, con le risorse restanti. E in questa fase i vari istituti superiori non aiutano.

L'Ust sta ancora raccogliendo le esigenze delle scuole, ma emerge che i presidi si muovono in ordine sparso. Alcuni vogliono il 35 per cento di didattica in presenza, altri il 50, altri ancora il 75. Chi vuole l'ingresso unico alle 8, chi il doppio alle 8 e alle 10.

Il rapporto trasporti/scuole, che aveva permesso a Brescia di imporsi come modello al resto d'Italia, sta saltando e si rischia il caos. Bragaglio avverte che i giorni a disposizione sono pochissimi, tre o quattro al netto delle festività, e in così poco tempo sarà pressoché impossibile far coincidere la mappa dei tagli con quella delle più disparate richieste scolastiche.

«Andiamo verso l'ingovernabilità del sistema», dichiara. D'altronde anche un profano capisce che un pullman trasporta studenti di vari istituti. Basta pensare a Itis Castelli, Abba e Tartaglia, Cfp Zanardelli tutti vicini. E se ognuno va in ordine sparso i pullman sopravvissuti rischiano di viaggiare o vuoti o sovraffollati. C'è solo da sperare che qualche soldo prima o poi arrivi da Roma, e il caos duri poco.

ALGHISI CRITICA LA REGIONE

Senza risorse difficile il ritorno in classe ¹³²

Il Presidente della Provincia Alghisi non esclude un contributo da parte della Provincia. Il Provveditore Bonelli: «Saremo costretti a rifare il modello Brescia. Di sicuro non al 75 per cento, di sicuro non tutti in un colpo.

I dubbi sul rientro delle superiori dalle vacanze di Natale quasi in totale presenza sono molto forti nel nostro territorio. «Allo stato attuale non si sa se il 7 gennaio le secondarie di secondo grado riprenderanno ad andare a scuola».

È pessimista la dichiarazione del presidente della Provincia Samuele Alghisi dopo che l'amministrazione regionale ha bocciato l'emendamento sui finanziamenti al trasporto locale bresciano. «La Regione - aggiunge - ha separato i contributi per il normale servizio pubblico da quelli per l'emergenza: non ci rimane che sperare in questi soldi.

Dalle interlocuzioni in corso sul come coprire i costi per una ripresa in sicurezza parrebbe di poter sperare in una disponibilità del ministero, però, se la situazione non si sblocca nei primi giorni della settimana prossima, non avremo il tempo necessario per organizzarci nei vari tavoli e con le scuole, ciascuna con i suoi problemi e le sue richieste, così la data del 7 diventerà un'utopia».

Il presidente del Broletto non chiude del tutto la porta a un intervento economico dell'ente, non dovuto ma sempre erogato, 2,5 milioni negli ultimi anni. Se il bilancio della Regione è ormai cosa fatta, quello della Provincia sarà affrontato alla fine di gennaio.

Forse ci sarà modo di riparlarne? I tempi sono stretti, anche per il dialogo con gli istituti. «Sono rammaricato per la resistenza al doppio turno di ingresso e di uscita, spero che ci si rifletta bene - commenta Filippo Ferrari, il consigliere con delega all'Istruzione - Anche ieri ci sono stati incontri col vice prefetto, vedremo cosa verrà fuori lunedì o martedì».

I Dirigenti avevano il termine per presentare i loro eterogenei piani entro ieri, per lo più diversi dalla programmazione di settembre. Saranno esaminati

¹³² M. Biglia, *Alghisi: «Senza i soldi della Regione è difficile che si torni in classe»*, Bresciaoggi 19.12.2020

subito lunedì, ma già si sa che in città sono pochi ad accettare l'arrivo scaglionato alle 8 e alle 10.

Di sicuro non gli istituti che prevedono il pomeriggio come il liceo musicale Gambara, che hanno i corsi serali come l'Abba, che già contemplano sei ore fino alle 14 come il liceo artistico Olivieri. O istituti, come tanti, i cui iscritti prendono prima il treno poi il bus dalla stazione, o quelli con studenti addirittura provenienti da province limitrofe.

Inoltre, poiché, non è che una classe proviene tutta dallo stesso paese, è stato denunciato, ad esempio, dal Castelli l'assalto comunque al pullman delle 8 «con bighellonamento fino alle 10».

Tanto che si era riusciti ad ottenere sì due turni ma alle 8 e alle 9. «Il problema è più sentito nel capoluogo che fuori, anche per la questione degli spazi ridotti oltre che dei trasporti», ammette Giuseppe Bonelli, dirigente dell'Ufficio scolastico.

«Certo è che, se i soldi non si vedono, se non si trovano in qualche modo, dovremo rifare da capo il modello Brescia che funzionava. Io sono certo che le superiori riprenderanno il 7 gennaio, si tratta di vedere come, in che percentuale. La gradualità, data l'organizzazione complessa della vasta area bresciana, è del resto scontata e ineludibile, si andrà per passi e per aggiustamenti, come è giusto fare».

AUTOBUS, SI LAVORA AL RINVIO DEI TAGLI

Per l'Agenzia: solo se confermati i Fondi del 2020 ¹³³

La ripresa delle lezioni «in presenza» dal 7 gennaio resta un rebus. Domani Regione e Ufficio scolastico regionale scriveranno al Governo per annunciare che il ritorno in aula sarà «graduale»: si partirà con il 50% per arrivare al 75%, con ingressi e uscite scaglionati.

Uno schema, quello del doppio ingresso, che Brescia ha già sperimentato a settembre. Ma che ora sembra essere a rischio per la mancanza di risorse per il trasporto pubblico. In queste ore le scuole superiori stanno comunicando le loro intenzioni.

¹³³ D.Bacca, *Bus si lavora al rinvio dei tagli*, Giornale di Brescia, 19.12.2020

Le scuole. A circa metà «censimento» solo il 45% avrebbe scelto il doppio turno. L'altra fetta avrebbe optato per l'ingresso unico alle 8, diversificando però la quota di presenza: alcune scuole (Castelli, Gigli, Tartaglia) si fermerebbe al 35% di studenti in aula, con gli altri in didattica a distanza, a rotazione; altre (Bagatta, Copernico, De André, Arnaldo) stanno studiando un'organizzazione fifty-fifty, metà in aula, metà avanti con le lezioni online; infine un gruppo di istituti vorrebbe l'ingresso unico e il 70-75% di studenti in presenza.

Una babele che rischia di rendere ingovernabile la situazione, soprattutto l'uscita dei ragazzi che abitano in provincia, con orari troppo diversificati e trasporti in tilt.

Lo stesso bus extraurbano, infatti, serve più istituti. Ma se gli orari di uscita saranno spalmati su un nastro orario troppo lungo, non basterà il «doppio turno».

Con la capienza dei mezzi al 50%, sarà necessario un servizio quasi sartoriale, a meno di non far aspettare gli studenti per mezz'ora o un'ora. Il problema è che per il 7 gennaio si parla di tagli (25% i bus urbani, 15% il servizio extraurbano) e non di potenziamento del servizio. Il motivo? La Regione per il 2021 non ha stanziato nulla per sostenere la gestione della metropolitana. Così la Loggia si dovrà accollare l'intero costo (oltre 30 milioni) e per questo ha ridotto il suo contributo per i bus urbani da 8,5 a 3,5 milioni, dirottando gli altri 5 sul metrò. E la Provincia non confermerà nel 2021 i suoi 2,5 milioni.

L'Agenzia del Tpl si trova così con un «buco» di 7,5 milioni. Mentre per varare il piano scuola al tempo del Covid si sarebbero dovuti confermare tutti i fondi del 2020 più le risorse aggiuntive del Governo (dai 3 ai 5 milioni).

In Loggia. Ieri il sindaco Emilio Del Bono è tornato a stigmatizzare l'atteggiamento della Regione che «penalizza» il territorio bresciano, da 8 anni in attesa di una risposta strutturale per la metropolitana.

Sottotraccia si sta comunque lavorando per trovare una soluzione (non facile) perché una tale riduzione del servizio rischia di essere ingestibile.

Il Governo potrebbe mettere sul piatto un centinaio di milioni e 17 potrebbero arrivare in Lombardia. Ma in caso di riparto secondo gli attuali criteri regionali (contestati dalla Loggia), in provincia di Brescia arriverebbero meno di due milioni. «Briciole». A meno che la Regione non convogli una fetta maggiore di quei soldi aggiuntivi su Brescia.

L'idea di fondo è comunque «prendere tempo», facendo slittare gli eventuali tagli e sperando che nel frattempo si trovino le risorse.

Questo è il momento in cui serve più trasporto pubblico, non meno. Nel frattempo, sarà approvata la Legge di Stabilità che potrebbe consentire alla Loggia di utilizzare per il Tpl l'avanzo vincolato.

A gennaio Loggia e Broletto vareranno poi i loro bilanci di previsione 2021. «Oggi come oggi mettiamo 3,5 milioni sui bus - ha spiegato Del Bono a Teletutto -. Siamo disposti a fare uno sforzo per cercare di mettere più risorse.

Ma tutti devono fare la loro parte. Anche la Regione che deve guardare a Brescia con occhi meno strabici». Insomma, l'idea è che nei prossimi mesi da Roma, Milano, Loggia e Broletto possano arrivare più risorse.

Quante? Basteranno? Si vedrà. Però, sulla base di quest'idea, si potrebbe temporeggiare evitando di far scattare i tagli a gennaio, facendo il punto tra marzo e aprile. Certo, l'Agenzia del Tpl non può accontentarsi di una generica speranza. Ha bisogno di garanzie per elaborare un piano organico. Ma, forse, uno spiraglio si è riaperto.

TRASPORTI E SCUOLE

Per l'Agenzia: servono altri Fondi ¹³⁴

I 10 milioni di euro messi in Legge di bilancio per la metro bresciana permettono alla Loggia di restituire i 5 milioni stornati dalla gomma e cambiano la prospettiva del trasporto pubblico in città e provincia. In attesa che la Legge venga approvata dalla Camera in via definitiva, l'Agenzia del Tpl richiama le scuole a lavorare al Piano operativo già approvato in sede di Tavolo prefettizio e inviato ai ministri competenti.

Ma il presidente Claudio Bragaglio non vede ancora del tutto confermato il budget 2020, condizione indispensabile per l'attuazione del Piano stesso, e ai soci (Comune, Provincia, Regione), manda a dire che qualcuno deve tirar fuori altri 3 milioni. E si apre il problema.

Come si sa, la Loggia ogni anno sborsa per il Tpl su gomma 8,5 milioni di euro di tasca propria, sebbene non sia obbligata. Negli ultimi tre anni è riuscita a farlo grazie alle «una tantum» concesse da Regione Lombardia alla metro.

¹³⁴ M. Varone, *Trasporti e scuole Per l'Agenzia Tpl servono altri Fondi*, Bresciaoggi, 22.12.2020

Per il 2021 il Pirellone ha deciso di non dare un centesimo e la Giunta Del Bono di quegli 8,5 milioni ne ha stornati 5 alla metro, di cui ha gestione diretta. Alla notizia dei 10 milioni del Governo, il sindaco ha detto subito che il suo contributo alla gomma verrà ripristinato per intero. A questo punto, per far funzionare il Piano scolastico mancherebbero tutti i 2,5 milioni della Provincia, stante che il presidente Samuele Alghisi ha confermato l'impossibilità, anche tecnica, di erogare qualsiasi cifra.

Ma con l'occhio ai 5 milioni che la Loggia si troverebbe in più, Bragaglio considera «assurdo che avanzino 5 milioni mentre l'Agenzia dovrebbe essere costretta a tagliare il 15 per cento delle corse extraurbane per un mancato accordo tra i soci».

Non dice che il Comune dovrebbe fare uno sforzo in più e metter mano anche all'avanzo (di per sé destinato alla Metro), ma lo lascia intendere. Il Cda dell'Agenzia riunito ieri in seduta straordinaria ha preso atto della buona notizia arrivata dalla Camera e ha votato una risoluzione, cioè un atto di indirizzo in attesa che lo stanziamento diventi definitivo: annuncia la possibilità di attuazione del Piano per le scuole. «Con riferimento all'iter parlamentare della Legge di bilancio - vi si legge - si determina un fatto particolarmente significativo e positivo riguardante il quadro economico e finanziario anche per il trasporto pubblico del bacino di competenza, rendendo così possibile l'attuazione del Piano Operativo già approvato in sede di Tavolo prefettizio» per la riapertura delle scuole in sicurezza il 7 gennaio. Subito dopo, però, ricorda che «rimane aperto il problema, per i Soci, di come definire la modalità che assicuri il finanziamento complessivo di 11 milioni di euro, indispensabile per l'Agenzia, considerato che lo stanziamento statale riguarda esclusivamente la metro di Brescia».

E aggiunge l'altrettanto necessario «recupero almeno parziale dell'erosione di offerta che si è determinata in questi anni», nonché «il contributo dello Stato per i «servizi aggiuntivi», dell'ordine di 3-5 milioni di euro, sapendo come quest'ultimo importo non possa essere utilizzato a compensazione o copertura del servizio ordinario».

Solo a queste condizioni per il Cda si rende possibile «l'autorizzazione alla prosecuzione dei servizi di area urbana ed extraurbana, per il periodo necessario alla definizione dei nuovi affidamenti» e la continuazione del «lavoro al Tavolo prefettizio con l'Ust per la realizzazione del Piano, con relative e necessarie verifiche degli impegni da parte dei vari soggetti», in modo da poter determinare il servizio con le aziende.



Foto di gruppo per gli auguri di...buon Natale! Con la partecipazione dei componenti del CdA, del Direttore e del Gruppo di lavoro tecnico ed amministrativo, nonché del Presidente del Collegio dei Revisori, il sen. dott. Gianpiero De Toni

RESTA ANCORA UN'INCOGNITA AUTOBUS

Senza il contributo della Provincia un taglio per il 15%¹³⁵

Non è bastato l'emendamento salva-Metro per scongiurare i tagli al trasporto pubblico. Senza risposte da parte della Provincia di Brescia l'Agenzia del Tpl è pronta a ridurre del 15% le corse extraurbane, complicando ancora di più la ripresa delle lezioni in presenza alle superiori.

Per ora il Broletto prende tempo, anche se il presidente Samuele Alghisi ieri, presentando il bilancio di fine anno, ha assicurato: «La Provincia non si sottrae alle proprie responsabilità. Ma va fatta chiarezza sui ruoli».

La questione è nota. Per garantire il trasporto pubblico del 2021, con il «doppio» giro delle corriere laddove vi sarà il doppio ingresso a scuola, l'Agenzia del Tpl chiede che vengano mantenute le stesse risorse del 2020, a cui aggiungere gli stanziamenti statali per i «servizi aggiuntivi» (390 milioni a livello nazionale, dai 3 ai 5 a Brescia), visto che la capienza dei mezzi è ridotta al 50%. Dalla Regione arriveranno 55 milioni del Fondo nazionale trasporti.

¹³⁵ D. Bacca, *Resta l'incognita bus*, Giornale di Brescia, 30.12.2020

Con i 10 milioni per la metro in arrivo da Roma, il Comune di Brescia confermerà gli 8,5 milioni di euro per i bus urbani, garantendo tutte le corse. Mancano i 2,5 milioni della Provincia per i pullman extraurbani. Senza quei soldi l'Agencia potrebbe tagliare del 15% le corse in provincia, salvaguardando le aree di montagna (per le quali la Regione ha stanziato un milione).

E a quel punto il piano-scuola potrebbe non reggere. «Stiamo definendo il piano per la ripartenza del 7 gennaio - spiega il presidente dell'Agencia Claudio Bragaglio. Servono risposte a breve. Di certo non possiamo sostituire il contributo della Provincia con le risorse aggiuntive dello Stato, sarebbe irregolare. Per ora con le Aziende di trasporto stiamo ragionando come se il contributo provinciale ci fosse». Se arriveranno meno soldi rispetto al 2020, «si taglierà in proporzione». Se non arriverà nulla, il taglio sul trasporto provinciale sarà del 15%. Ieri il dialogo tra Bragaglio e Alghisi si è fatto intenso. Alla fine, la Provincia ha annunciato una «parziale disponibilità» a mettere risorse sul trasporto pubblico. Quanto? Si vedrà. In mattinata Alghisi aveva spiegato: «Sul Tpl va fatto un approfondimento: non è una nostra competenza. La Provincia può mettere risorse per i servizi aggiuntivi, non per il servizio di base. Non ci sottraiamo al nostro ruolo, ma non daremo finanziamenti al buio». Ma il 7 gennaio si avvicina.

SETTIMO CAPITOLO: 2021

Emergenza Covid. CdA: gestione straordinaria in *prorogatio*

<i>STEP by STEP</i>
Ridefinizione degli atti di affidamento relativi ai servizi di TPL extraurbani riguardanti i Consorzi Brescia Trasporti sia Sud che Nord. Nelle more dell'iter delle gare, si è proceduto all'aggiornamento dei Contratti di Servizio vigenti, per adeguarne il contenuto alla legislazione intercorsa e per modificare alcune clausole al fine di promuovere gli elementi connessi agli obiettivi di qualità, all'efficienza del servizio e all'uso delle nuove tecnologie.
Implementazione del Sistema di Bigliettazione Elettronica (SBE) , con l'avvio di funzioni (AVM/AVL) connesse anche all'acquisizione dei dati di gestione del servizio da utilizzare per l'ottimizzazione dei programmi di esercizio. Studio e redazione di una Nota tecnica (con le altre agenzie lombarde) per definire modalità di acquisizione e trasferimento dei dati rilevati dal sistema alle Agenzie, come Linee Guida da parte della Regione.
Aggiornamento del <i>data base</i> “mobilità Istituti scolastici II Grado” funzionale alla programmazione dei servizi di TPL per l'anno scolastico 2021-22 in relazione ai nuovi parametri di mobilità per l'emergenza Covid (indici di riempimento mezzi) e condizioni di trasporto. L'attività è connessa ai lavori del “ <i>Web team Trasporti?</i> ” e di coordinamento affidato all'Agenzia che continua, con ulteriore focalizzazione sul coinvolgimento dei vettori utili a assicurare il probabile potenziamento dei “servizi aggiuntivi”.
Svolgimento di attività straordinarie amministrative e tecniche per la rendicontazione economica riguardante l'erogazione dei servizi di TPL durante l'intero periodo di emergenza da COVID-19 (da marzo 2020) con specifica focalizzazione sui “servizi aggiuntivi” e sull'andamento economico di gestione dei diversi Operatori affidatari di servizi nel bacino, per una valutazione delle compensazioni economiche e finanziarie complessive.
Contributi progettuali per la definizione del <i>layout</i> funzionale e soluzioni costruttive dell'Autostazione unificata di via Solferino (BS) e del Terminal integrato presso il capolinea “Prealpine” del Metrò.

BUS E PULLMAN: Studenti salvi, trasporto garantito ¹³⁶

I soldi finalmente ci sono. Il Piano del trasporto scolastico studiato al Tavolo prefettizio fin dall'aprile scorso può essere riattivato senza tagli all'apertura del 7 gennaio.

La Provincia di Brescia con una lettera del presidente Samuele Alghisi al presidente dell'Agenzia del Tpl Claudio Bragaglio ha confermato che un milione e mezzo circa è già disponibile in Bilancio.

In più Alghisi si è assunto l'impegno di reperire il milione mancante ai 2,5 erogati fino all'anno scorso. Ora bisogna risolvere alcune criticità, non di poco conto, legate alle quote di didattica in presenza e allo scaglionamento degli ingressi, decisi dalle scuole.

Filippo Ferrari, consigliere provinciale con delega all'Edilizia scolastica, conferma la disponibilità della prima tranche da 1,5 milioni. Per la parte mancante, «aspettiamo che il Governo ci riconosca il trasporto scolastico come funzione fondamentale - dice - in modo da poter utilizzare risorse di parte corrente che in una prima fase non abbiamo potuto usare».

Anche stavolta, dunque, la Provincia adempie al suo impegno, e dopo la conferma degli 8,5 milioni della Loggia a seguito del contributo di 10 milioni alla metro decretato dalla Legge di Bilancio, il Piano bresciano recupera tutte le risorse necessarie e Bragaglio può confermare che non ci saranno tagli di corse alla riapertura delle scuole di giovedì prossimo. «Sono fatti positivi sia lo stanziamento già definito sia l'impegno per il reperimento dell'ulteriore milione che completa il quadro presentato al Tavolo del Prefetto - sottolinea Bragaglio -. A questo punto siamo in condizione di poter far fronte alla riapertura delle scuole secondo le intenzioni ministeriali e prefettizie».

Restano solo «alcuni problemi dovuti a situazioni di singoli istituti in particolare nell'area urbana - aggiunge - che stiamo affrontando con l'Ufficio scolastico territoriale (Ust) in modo che siano gestibili dalle aziende di trasporto». Dei 74 Istituti superiori bresciani (parecchi con sedi staccate), 29 hanno scelto il doppio ingresso alle 8 e alle 10 con circa il 50 per cento degli studenti in presenza, seguendo alla lettera le indicazioni del Piano. Venti hanno optato

¹³⁶ M. Varone, *Bus e pullman: studenti salvi, trasporto garantito*, Bresciaoggi, 03.01.2021

per l'ingresso unico alle 8 con circa il 30 per cento di presenze. Altri 16 hanno preferito un solo ingresso lasciando nelle aule la metà dei ragazzi.

Infine, 9 istituti, in genere piccoli e paritari che fanno solo il 3 per cento degli oltre 55 mila studenti, hanno voluto un unico ingresso con il 75 per cento in presenza. Così era prima di Natale, ma Bragaglio ammette che la mappa è in costante aggiornamento, con l'occhio soprattutto alle esigenze del trasporto extraurbano dalle percorrenze più lunghe e meno flessibile. A quanto pare su alcune corse delle 8 si concentreranno ragazzi di scuole che hanno scelto il doppio ingresso, e di altre con ingresso unico.

E siccome si tratta di linee uniche, rispettare la capienza del 50 per cento sui pullman sarebbe molto difficile. Con l'Ust si lavora fino all'ultimo minuto per sistemare le situazioni più critiche. Per il resto, «in questi giorni continua la collaborazione con Arriva, Brescia Trasporti e le aziende della Valcamonica - aggiunge -, per definire un piano che garantisca il massimo possibile di regolarità alla riapertura del 7 gennaio».

LA PROVINCIA STANZIA 1,5 MILIONI DI EURO

Agenzia del TPL: bene se si confermano i Fondi del 2020 ¹³⁷

Alla fine, una schiarita è arrivata. I temuti tagli al trasporto pubblico, nell'imminenza della riapertura delle scuole il 7 gennaio, non ci saranno. Dalla Provincia è giunta la conferma di stanziamento all'Agenzia del Trasporto pubblico locale, per il 2021, della somma di quasi un milione e mezzo (1.455.832 euro) nell'ambito del bilancio triennale 2020-22, la cui disponibilità è stata verificata dal settore competente.

Quadra quasi trovata, dunque, dove quel «quasi» si riferisce ai 2,5 milioni di euro richiesti dal Tpl per garantire il pieno funzionamento anche dei pullman extraurbani. Infatti, dopo l'emendamento bipartisan che destina 10 milioni al «salvataggio» del metrò bresciano, e con esso del trasporto pubblico tramite l'erogazione di 8,5 milioni da parte del Comune, la situazione sul fronte dei bus urbani è tranquilla. Anche su quel tassello di un milione non rispondente all'appello, però, il presidente del Tpl, Claudio Bragaglio, si dice fiducioso.

La lettera. «Avevamo comunicato sia al presidente, sia al prefetto, che in assenza di quei due milioni e mezzo avremmo dovuto aprire il 7 gennaio con un 15% di taglio ai mezzi - spiega Bragaglio -. La questione si è risolta con una

¹³⁷ A.L. Ronchi, *La Provincia stanZIA 1,5 milioni*, Giornale di Brescia, 03.01.2021

lettera dal presidente Alghisi in cui si affermano due cose fondamentali: che c'è uno stanziamento di risorse già disponibili di circa un milione e mezzo e che c'è l'impegno del presidente a ricercare la parte mancante». Clima «rasserenato», aggiunge il presidente del Tpl: «È esattamente quel che avevamo chiesto».

L'aspetto più delicato riguardava i cosiddetti servizi aggiuntivi, che qualcuno aveva immaginato di utilizzare anche per i trasporti: cosa del tutto irregolare, che avrebbe rischiato di mandarci in crisi».

Dal Broletto. Dal canto suo, il presidente della Provincia, Samuele Alghisi, confermando il milione e mezzo in arrivo «ai fini della legge regionale 6/2012, articoli 4 e 17», ribadisce lo «sforzo straordinario» compiuto dalla propria amministrazione per il sostegno al Tpl, che «non ha eguali in altre province». «Bisogna fare chiarezza - rileva il presidente -. Il trasporto scolastico non è una nostra competenza. Non è un fatto solo di soldi, è una questione tecnica. Posso liberare, e l'abbiamo fatto, risorse per contribuire al funzionamento di sezioni specifiche, ma non posso finanziare il servizio di base e impegnarmi su partite che non hanno un supporto normativo e non sono state autorizzate dal Consiglio provinciale».

Peraltro il bilancio di previsione, in Broletto, non è ancora stato approvato. Dove trovare, allora, quel milione di euro mancante? L'ipotesi è di poter utilizzare i fondi istituiti dal Governo per l'espletamento delle funzioni fondamentali degli enti locali, in connessione con l'emergenza Covid. L'Upi ha proposto, con il pieno sostegno della Provincia, un emendamento per legittimare la spesa anche nell'ambito del trasporto scolastico.

Emendamento che non è stato inserito in Finanziaria, ma che potrebbe essere accolto nel prossimo decreto Milleproroghe. Come dire, la volontà c'è tutta, ma i quattrini in tasca al momento ancora non ci sono.

A SCUOLA IN BUS

Necessaria una collaborazione tra Scuole e TPL ¹³⁸

È stata una settimana di assestamento per le scuole secondarie di secondo grado bresciane, che giorno dopo giorno stanno riportando i ragazzi in classe per la didattica in presenza, con una percentuale compresa al momento fra il

¹³⁸ A.L. Ronchi, *A scuola in bus*, Giornale di Brescia, 29.01.2021

30 e il 50%. Le cose, nell'insieme, stanno procedendo e grossi problemi non sono emersi sul fronte del trasporto pubblico, la variabile ritenuta di maggiore impatto per il sistema scolastico alla prova della ripresa.

Qualche elemento critico si sta profilando, però, sulla possibilità di adozione del turno unico da parte di istituti che, in questo modo, potrebbero far entrare la metà degli studenti con un solo ingresso alle otto.

Dovrebbe accogliere tale modalità l'Abba-Ballini in città e, in provincia, il liceo Fermi di Salò, a decorrere da lunedì. In progress. Lo rileva Claudio Bragaglio, presidente dell'Agenzia del Trasporto pubblico locale, che da martedì ha rimesso in vigore l'orario scolastico invernale potenziato, con i servizi integrativi. «Il quadro è positivo, anche in ragione della gradualità della ripresa - afferma -.

Contrariamente a quanto si potesse pensare non c'è stata un'apertura piena delle scuole martedì e mercoledì; stiamo gestendo una fase di progressive riaperture distribuite sulla settimana, per cui una condizione di regime l'avremo solo da lunedì».

Bragaglio richiama l'opportunità per le scuole di attestarsi sul doppio turno d'ingresso, onde evitare il rischio che la macchina del trasporto pubblico non regga. «Abbiamo fatto un appello in tal senso perché - sottolinea il presidente - se si andasse verso una generalizzazione del turno unico col 50% degli ingressi, non sarebbe sostenibile. Se rimane un'eccezione, e lo fa qualche istituto qua e là, possiamo farcela, ma se diventasse la regola no.

Già vediamo qualche segnale con le linee urbane 13 e 3, che alle 8 hanno una capienza vicina al limite di sfioramento». Altra osservazione avanzata dal presidente del Tpl concerne l'utilizzo dell'ultima corsa utile del bus per recarsi alla scuola di riferimento: «Raccomandiamo una maggiore attenzione nell'uso del mezzo pubblico, in modo da diluire nell'orario gli accessi e non aspettare l'ultimo autobus per arrivare in tempo al proprio istituto».

Il tavolo. Questi, in sintesi, gli aspetti di maggior rilievo nei primi giorni di riattivazione del servizio come definito al ritorno della regione in «arancione». Il piano operativo del Tpl scaturisce dal lavoro condotto al Tavolo prefettizio, cui partecipano - e Bragaglio ribadisce l'impegno e la disponibilità messi in campo da tutti i soggetti coinvolti - anche Provincia, Comune, Ufficio scolastico territoriale, sindacati e aziende.

Il confronto fra i trasporti e il mondo della scuola è sempre aperto. Proprio con la collaborazione del Provveditorato, nella persona di Daria Giunti, è

stato realizzato il primo monitoraggio che fissa in un range 30-50% la presenza dei ragazzi tornati nelle scuole superiori bresciane.

Una quota che è destinata ad aumentare, scongiurando nuovi stop, nelle prossime settimane. «Lunedì - nota Bragaglio - avremo un incremento medio dal 20 al 25% rispetto all'uso dei mezzi, tenendo presente che la settimana scorsa circa un 10% andava a scuola per i laboratori, soprattutto gli istituti tecnici e i professionali; se sommiamo i due coefficienti, ci avviciniamo al 40%, che denota una situazione ancora di sottoutilizzazione».

Intanto, è stato annunciato uno sciopero generale, per lunedì 8 febbraio, dei trasporti pubblici a livello nazionale: essendo aperta una trattativa contrattuale, si dovrà capire se verrà revocato o no.

TRA SCUOLA E TRASPORTI È GIÀ «CORTOCIRCUITO» Va rispettato il Piano del Tavolo prefettizio o si rischia ¹³⁹

Da lunedì si rischia di nuovo il caos sui pullman studenteschi. Il tutto liscio o quasi di questa settimana ha fatto pensare che al 50 per cento di presenze in classe potesse coincidere pari percentuale di capienza sui mezzi pubblici, tanto che diverse scuole stanno derogando dal doppio turno per l'unico ingresso alle 8. Non è così. Ancora meno se il passaggio della Lombardia in zona gialla indurrà ad aumentare le presenze mentre i bus restano bloccati al 50 per cento di capienza.

L'Agenzia del Tpl, il Trasporto pubblico locale, con una lettera firmata ieri dal presidente Claudio Bragaglio e dal direttore Alberto Croce avverte del rischio l'Ust (Ufficio scolastico territoriale) e la Prefettura.

Accade che le scuole tendono a non parlare più con i trasporti. In questa settimana, quelle che premevano per iniziare lunedì hanno aspettato il mercoledì, altre anche il giovedì. Pure le famiglie hanno usato molta prudenza.

I ragazzi sono andati in classe col contagocce e la cosa ha funzionato tanto da far pensare che va bene anche il turno unico. Ma non sarà così. «Esprimiamo preoccupazione per il venir meno del sistema di comunicazione strutturato tra Agenzia e Ust - scrivono Bragaglio e Croce -.

¹³⁹ M.Varone, *Tra scuola e trasporti è già «cortocircuito»*, Bresciaoggi, 30.01.2021

Si delinea che il Piano operativo depositato in Prefettura sia disatteso con rischio affollamenti da lunedì». Ricordano che l'assetto organizzativo del sistema trasporti prevede anche «145 corse aggiuntive ogni giorno, anche queste sintonizzate sui due accessi». Sembrano tante, ma con 60 istituti superiori (compresi i Cfp) si riducono a una corsa di andata e una di ritorno per ciascuno. Non solo per gli studenti che si muovono in provincia, ma pure gli oltre 1.600 che dalla provincia arrivano in città. Senza i doppi ingressi sarà inevitabile che alcune corse viaggino sovraffollate e altre vuote, comprese le aggiuntive.

A fronte di ciò, notizie giunte all'orecchio dell'Agenzia dicono che, tra gli altri, il Gigli di Rovato avrebbe già deciso il turno unico d'ingresso, e il De André cittadino avrebbe in animo di farlo dalla metà di febbraio. Se non bastasse, per l'immediato futuro l'Agenzia subodora il rischio di imitazioni a catena. D'altronde le prime crepe nel sistema a lungo studiato al Tavolo prefettizio si notano già.

In questi giorni i ragazzi dell'Abba hanno lamentato affollamenti sui Bus. Nell'apposita «bacheca» attivata sul sito del Tartaglia in un solo giorno siano arrivate 15 proteste per affollamenti, ritardi e mancato uso delle mascherine.

Il problema è che «diverse scuole si sono allineate al 50 per cento di didattica in presenza, e con la zona gialla potrebbero anche aumentarla, ma non hanno attivato il doppio turno d'ingresso - spiega Bragaglio -. Non hanno considerato che i mezzi di trasporto non sono riferiti al singolo istituto ma ne coinvolgono di più perché sono il nodo di una rete complessa. E ciò creerà complicazioni». È quel che è accaduto Nord della città, dove ci sono grandi scuole come Cfp Zanardelli, Itis Castelli, e per l'appunto Abba e Tartaglia.

Il fatto è che il sistema è già soggetto a un importante tasso di elasticità che non permette di rispettare alla lettera le presenze dichiarate - riflettono in Agenzia -. Se per diversi motivi uno studente non si attiene al turno settimanale di presenza, l'insegnante non lo rimanda certo a casa. E «gli stessi presidi non sanno cosa fanno i docenti classe per classe». In più, con le rotazioni settimanali cambiano le provenienze e di conseguenza l'uso delle varie corse.

Infatti, non c'è corrispondenza automatica tra il 50% di capienza dei pullman e di didattica in presenza. «Se anche il doppio turno viene disatteso - avvisa Bragaglio - niente funzionerà più».

DALLE SCUOLE *PRESSING* PER IL TURNO UNICO Per l'Agenzia del Tpl: «è impossibile!»¹⁴⁰

L'Agenzia del Tpl sta ricevendo pressioni generalizzate da parte di presidi e insegnanti per l'abbandono del doppio turno di ingresso e uscita dalle scuole.

Di certo cominciare parte delle lezioni alle 8 e parte alle 10 crea disagi di orari a docenti e famiglie, ai ragazzi stessi. Ma chi ha responsabilità del trasporto torna a ripetere che l'ingresso alle 8 per tutti non è sostenibile.

Non si può fare e basta, se non si vuole che il sistema crolli. Soprattutto ora che la zona gialla fa muovere anche il resto delle persone oltre agli studenti. La città il «giallo» non crea nessun problema grazie alle frequenze ravvicinate i bus e metropolitana, che permettono a tutti, anche agli studenti della decina di istituti superiori, di muoversi quando vogliono.

E comunque ieri intorno alle 13, nell'ora di punta, i treni della metro erano affollati anzichenò. In provincia è un'altra musica con i pullman che passano ogni tre quarti d'ora, devono servire ben 50 istituti superiori e ora cominciano a raccogliere pure persone che si spostano da un comune all'altro per mille motivi.

Di conseguenza le scuole, oltre a mantenere l'attuale quota di didattica a distanza, sono invitate a non derogare dal doppio turno. Pena il default del sistema. L'Agenzia già nota che le presenze sui mezzi extraurbani sono in fase di «progressiva crescita».

Dopo la prima settimana all'insegna della prudenza, comincia a ridursi la quota di ragazzi accompagnati a scuola in auto dai genitori.

Nello stesso tempo cresce il numero degli spostamenti per lavoro, shopping e quant'altro, che in tempi normali fa una quota tra il 20 e il 30 per cento dei viaggiatori.

Così, nel report diffuso ieri di concerto con Ust (Ufficio scolastico territoriale), Arriva/Sia e Brescia Trasporti, sottolinea che in alcuni casi sono state individuate situazioni potenzialmente critiche, che già oggi verranno risolte.

In particolare, segnala una presenza di persone a bordo vicina alla capienza massima ammissibile, che imporrà di ricorrere all'utilizzo di autobus più capienti o a rinforzi di corse, sulle tratte Sabbio Chiese-Salò, Iseo-Palazzolo e Zone-Stazione Marone con prosecuzione alle scuole medie.

¹⁴⁰ M. Varone, *Trasporti pressing sul turno unico*, Bresciaoggi, 02.02.2021

Il presidente Bragaglio aggiunge pure il rischio che le scuole stesse alzino progressivamente la quota delle presenze, che a norma di Dpcm possono arrivare al 75 per cento. Anche se ciò significa ribaltare il quadro orario delle lezioni già di per sé complicato.

Come che sia, per tutto questo l'Agenzia ribadisce la «necessità di mantenere il doppio turno di ingresso, quindi anche con equa ripartizione degli studenti sui bus, in quanto la programmazione del servizio deve necessariamente tener conto anche della variabilità puntuale legata a fattori di vario genere, quali le condizioni metereologiche (con cattivo tempo molti studenti che utilizzano mezzi a due ruote si rivolgono all'autobus), concentrazioni di studenti su alcune direttrici in alcuni giorni, variazione del flusso di utenti non scolastici (lavoratori ad esempio), in quanto consente una migliore gestione di situazioni occasionali».

Per le prossime settimane promette che continuerà a tenere sotto attento monitoraggio la situazione per mettere in atto tutte le azioni necessarie (oltre a quelle già assicurate con una aggiunta di 145 corse giornaliere) per adeguare il servizio ai maggiori volumi di utenza scolastica e non solo.

Il tutto, «sempre in coordinamento con le Aziende di trasporto e con le Istituzioni scolastiche», che devono avere un continuo scambio di informazioni. Perché se ciascuno cominciasse a far da sé, il sistema studiato al Tavolo prefettizio crollerebbe in un attimo.

TRASPORTI A REGIME

Ma serve ancora doppio turno di ingresso ¹⁴¹

Non ci sono rimodulazioni in vista per il trasporto pubblico, con l'inserimento della Lombardia in zona gialla, se non qualche piccolo ritocco qua e là. L'orario invernale scolastico è già stato ripristinato nella formula completa, anzi potenziato con 145 corse integrative (che si vanno ad assommare alle 700-720 ordinarie).

In un territorio «colorato» di giallo, però, tornano ad essere movimentate tutta una serie di attività extra scolastiche: dai negozi alla ristorazione, dagli eventi ai centri commerciali.

Il che, tradotto, sta ad indicare un aumento significativo dell'utenza sui bus e, se proprio nel mondo della scuola non venissero applicate le linee guida sugli orari definite al Tavolo della Prefettura, i mezzi pubblici potrebbero andare

¹⁴¹ A.L.Ronchi, *Trasporti a regime, serve ancora doppio turno*, Giornale di Brescia, 2.02.2021

in sofferenza; anzi, si rischierebbe il sovraffollamento nelle ore di punta, con le conseguenze che tutti possiamo immaginare.

Lo sottolinea Claudio Bragaglio, presidente del Tpl: «Non è corretto pensare che il 50% di utilizzazione della nostra capienza corrisponda esclusivamente al trasporto scolastico. Abbiamo infatti un 20-30% circa di utilizzo da un'utenza diversa. Con il passaggio in fascia gialla, ripartono attività che richiedono spostamenti anche tra comuni.

La macchina del trasporto è già a regime, e la nostra capacità di incremento limitata». Perciò il presidente insiste sulla necessità che le scuole superiori adottino il doppio turno d'ingresso e d'uscita, come stabilito nel tavolo prefettizio e si dice «preoccupato» dai segnali giunti da alcuni istituti decisi a tornare alla turnazione unica, che potrebbero innescare un effetto domino anche sugli altri. «Si presenterebbero - ribadisce Bragaglio - problemi, cui potremmo non essere in grado di far fronte».

Anche dal Gruppo Brescia Mobilità giunge conferma che gli orari resteranno invariati, dopo le modifiche già effettuate a partire dal 26 gennaio ed il ritorno all'orario scolastico invernale, con la messa in campo dell'offerta completa del servizio di bus e metropolitana sull'intera area urbana.

Con la ripresa della didattica in presenza nelle scuole è stato potenziato il monitoraggio dei carichi sulle varie linee.

Sui mezzi della rete è peraltro attivo un sistema di conteggio in tempo reale dei passeggeri a bordo e sono installati appositi display informativi.

I TRASPORTI FINO AL 75%?

Agenzia TPL: «a Brescia per ora no»¹⁴²

L'Agenzia del Tpl fa un primo bilancio del modello doppio turno di ingresso messo a punto con il sistema scolastico al tavolo prefettizio, e afferma che la sua adozione «ha consentito al bacino bresciano di fronteggiare le restrizioni dovute alla pandemia senza subire situazioni di particolare criticità». Che pure ci sono ma risolvibili o già risolte.

Ad agitare le acque, però, è una circolare del 10 scorso firmata dal Prefetto milanese Renato Saccone che invita le scuole a mantenere il 50 per cento di

¹⁴² M. Varone, *I trasporti fino al 75%? «A Brescia per ora no»*, Bresciaoggi, 14.02.2021

presenza per una quindicina di giorni ancora e poi aumentarla fino al 75 come vuole il Dpcm del 14 gennaio.

Se fossero tentate di farlo anche le superiori bresciane «il trasporto extraurbano non reggerebbe», avverte il presidente dell'Agenzia Claudio Braglio. I pullman a capienza del 50 per cento non potrebbero sopportare l'aumento.

E in più crescerebbero le «difficoltà di gestione e contenimento degli assembramenti nei punti di trasbordo e all'uscita degli istituti, la cui gestione si presenta talvolta problematica e viene affidata alla responsabilità individuale oltre che alla presenza del personale "a terra" mobilitato dalle Aziende».

Ma il direttore Ust Giuseppe Bonelli assicura che almeno fino al 5 marzo della scadenza del Dpcm a Brescia non ci saranno cambiamenti. «Per noi il 75 per cento di presenza non è nell'ordine delle cose - precisa Bonelli -, per arrivarci le scuole dovrebbero modificare il distanziamento sociale aumentando il numero di studenti per classe, perciò difficilmente ci sposteremo dall'organizzazione attuale. Dopo il 5 marzo si vedrà».

Va comunque detto, però, che il tempo lasciato dal prefetto Saccone sembra proprio pensato per avvicinarsi alla scadenza del Dpcm, e da quella data qualcosa potrebbe cambiare. Come che sia, per ora le cose vanno, e anche il consigliere provinciale Filippo Ferrari, con delega alla materia, conferma di non aver avuto «nessuna segnalazione di criticità dalle scuole».

È l'Agenzia a rilevare nel suo ultimo report qualche problema per il quale «sono già state predisposte azioni correttive». Verrà dunque inserito un altro bus per l'uscita delle 15 dal Beretta di Gardone Valtrompia in direzione Lumezzane. Ci sarà il posticipo della corsa in partenza da Pezzaze per il secondo turno di ingresso sempre al Beretta.

Un altro bus verrà aggiunto alla corsa mattutina in partenza da Mura per Vestone, e un altro ancora nella tratta Timoline-Palazzolo sempre al mattino. Sotto monitoraggio restano le corse per i ragazzi del De André di Brescia. E per prevenire altri problemi, le aziende mantengono nei punti di maggior concentrazione pullman pronti ad intervenire in supporto ai mezzi che raggiungono il carico massimo ammissibile.

Al riguardo, l'Agenzia ripete che «nei casi in cui un bus in transito non dovesse fermarsi in quanto "completo", i viaggiatori in attesa alla fermata dovranno pazientare qualche minuto perché in breve tempo arriverà il rinforzo».

CORSE DIMEZZATE E PULLMAN PIENI

Così si fa strada la polemica ¹⁴³

«Va bene le scuole chiuse, ma dimezzare le corse proprio no». Protesta la signora Nadia Belleri di Sarezzo sull'attivazione da parte dell'Agenzia del Tpl, a seguito del passaggio in fascia arancione scuro e della chiusura degli istituti di ogni ordine e grado, dell'orario invernale «non scolastico» con una riduzione del 35-40% delle linee (che comunque non possono viaggiare oltre il 50% della capienza).

Mezzi «troppo affollati» in determinati orari, lamenta la signora, che usa gli autobus per andare al lavoro e che riferisce di un episodio accaduto venerdì scorso, intorno alle 16, sulla tratta della Valtrompia gestita dall'azienda Arriva Sia. L'episodio. «È arrivato un pullman con "posti esauriti" - racconta -: abbiamo atteso mezz'ora per salire su quello successivo, che, in un periodo "normale", non sarebbe considerato pieno.

Eravamo seduti uno vicino all'altro, con le altre persone in piedi. I bus, essendo al chiuso, possono favorire la trasmissione del contagio: sta al buon senso, che non tutti hanno, rispettare gli altri, ma credo sia doveroso anche tutelare gli utenti che pagano il biglietto. Capita che dietro al pullman su cui abbiamo preso posto, ne arrivi un altro con pochissima gente proveniente da Lumezzane: perché, allora, non far scendere una parte delle persone e farle salire sull'altro?».

La replica. Nadia ha inviato le sue rimostranze all'Agenzia del Tpl, che ha prontamente risposto, invitandola anche a risegnalare il disservizio, se dovesse ripetersi. Nel merito interviene il presidente del Tpl, Claudio Bragaglio: «Premesso che la tratta in questione è la meglio servita a livello extraurbano, noi oggi siamo obbligati a praticare i tagli imposti dal Dpcm. Abbiamo preso immediatamente contatto con Arriva come sempre facciamo con grande disponibilità dell'azienda. Dalla verifica risulta che sul pullman in servizio attorno all'ora indicata il numero di persone era per due posti.

¹⁴³ A.L. Ronchi, *Corse dimezzate e pullman pieni: così si fa strada la polemica*, Giornale di Brescia, 06.03.2021

DA LUNEDÌ TUTTI IN CLASSE

Ora è caccia ai pullman ¹⁴⁴.

L'Agenzia del TPL chiederà la capienza all'80%: “Non tutti potrebbero utilizzare i mezzi”. Che tutti gli studenti riprendano la scuola seduti ai banchi è condiviso dall'universo mondo. Il problema, soprattutto quando si parla dei 60 mila ragazzi delle superiori bresciane, è come farceli arrivare a scuola. Il 26 aprile del tutti in classe è alle porte.

La Regione per ora non si esprime sulla la capienza dei mezzi (il tema sarà inevitabilmente anche sul tavolo dell'incontro tra Governo e Regioni in programma per oggi) che in teoria resta ferma al 50%. E Brescia ha già sperimentato nei mesi scorsi che la flotta riempita a metà può trasportare solo una metà degli studenti. Non di più.

Il problema Tpl torna all'ordine del giorno tale e quale, irrisolto. Domani in Prefettura si riunirà il web team coordinato dal viceprefetto Stefano Simeone per definire le ricadute della scuola in presenza sui mezzi pubblici. Intanto si susseguono interlocuzioni informali tra Agenzia del Tpl, scuole, aziende di trasporto, prefettura stessa.

Proprio ieri si è cercato di aumentare il parco dei 104 bus aggiuntivi facendo nuovo ricorso ai noleggi con conducente.

E il presidente dell'Agenzia Claudio Bragaglio assicura che altri ne verranno reperiti. Come la si giri, però, appare chiaro che non tutti potranno andare a scuola in pullman, a meno che non si voglia tornare alla situazione pre pandemica, quando si viaggiava ammassati come sardine.

Ieri si è mosso anche il sindacato Cobas-Lavoro privato, che in una lettera alla Prefettura esprime la «forte preoccupazione» degli autisti per la decisione di riportare tutti gli studenti in classe.

«Non vogliamo contestare in alcun modo l'importanza della didattica in presenza - scrivono - bensì sottolineare come l'estemporaneità del provvedimento faccia scempio di valutazioni che sembravano dirimenti fino a pochissimi giorni or sono».

¹⁴⁴ M. Varone, *Da lunedì tutti in classe: ora è caccia ai pullman «e serve il doppio turno»*, Bresciaoggi, 20.04.2021

Chiedono alle autorità di riflettere bene su una decisione che «porterebbe di fatto a un affollamento pre pandemico a bordo dei mezzi pubblici», e che si decida in merito «all'inserimento immediato degli operatori del trasporto nel piano vaccinale». Raschiando il fondo di barile delle risorse disponibili, Brescia prova a evitare che accada l'irreparabile di una nuova ondata virale. Per ora, il massimo che l'Agenzia può pensare senza superare il limite del realismo è un sistema basato sul riempimento dei mezzi all'80% sulla presenza in classe dell'80 per cento degli studenti, e su due scagioni d'ingresso alle 8 e alle 10, più o meno come settembre e ottobre scorsi.

La proposta verrà portata domani al *web team* prefettizio per l'indispensabile condivisione con le scuole. L'80% di capienza significa occupare tutti i 50 posti a sedere di un pullman di 12 metri (anziché gli 80 della capienza massima), evitando posti in piedi difficilmente controllabili. Sul fronte delle scuole il 20 per cento degli studenti dovrebbe ruotare nella didattica a distanza (Dad), e il resto distribuirsi sui due turni d'ingresso.

Le scuole, però, dovrebbero sforzarsi di «non superare il 60% di ingressi al primo turno - sottolinea Bragaglio -. A settembre erano arrivate mediamente al 70, e ciò provocava sovraffollamenti su alcune linee». Su tutto questo domani si cercherà un punto d'incontro, che non è scontato. Le scuole mantengono la loro autonomia, e potranno anche decidere la presenza per tutti, come qualcuna pare abbia intenzione di fare.

In tal caso, però, «rischiano di non averli in classe - avverte Bragaglio - perché non ci saranno i pullman sufficienti per trasportarli». Tanto più che a complicare le cose c'è la rotazione della Dad che cambia le provenienze e crea sovraffollamenti improvvisi su alcune linee. È già accaduto in precedenza e si è dovuto intervenire con i mezzi aggiuntivi per evitare assembramenti a bordo dei mezzi.

Di più, l'Agenzia ricorda che dal 26 aprono anche le attività produttive, e «in media sulle corse scolastiche il 20 per cento dei viaggiatori sono lavoratori». A mettere tutto insieme, soprattutto nei primi giorni sarà indispensabile un monitoraggio continuo della situazione. La città, con il suo Tpl più flessibile non avrà grossi problemi, ma in provincia una chiara intesa scuola/trasporto non ha alternative.

TRASPORTI INSUFFICIENTI

I ragazzi tornano in classe, ma solo al 60% ¹⁴⁵

Lunedì 26 aprile la scuola non riprenderà al 100% in presenza. Quello che era stato un annuncio un po' pomposo, collegato alle parallele riaperture di altre attività economiche, col passare dei giorni si è trasformato prima in preoccupazione e poi in interpretazione flessibile.

Perché sì, matematica e geometria continuano a valere anche (soprattutto: tutti o quasi abbiamo preso confidenza con le curve e la statistica) in tempo di pandemia e quindi dimensioni delle aule e dei pullman continuano a essere ostacoli non da poco.

Di qui la decisione che sì, si rientra in classe, ma con flessibilità. Questo riguarda i più grandicelli, i ragazzi delle superiori, che per andare a scuola spesso devono muoversi con i mezzi pubblici.

A Roma la decisione è stata presa ieri nel tardo pomeriggio: nelle zone rosse la Dad sarà al 50%, nelle zone gialle e arancione le lezioni in presenza saranno dal 60 al 100%. Sulla carta, laddove si può, anche le superiori possono tornare totalmente in presenza ma in realtà a farlo saranno ben poche.

Troppi problemi, sia per aule e assembramenti, che per trasporti. Oggi in prefettura si riunisce il tavolo tecnico con provveditore, agenzia del trasporto pubblico locale, organizzazioni sindacali, imprese di trasporto e via dicendo. Claudio Bragaglio, che dell'Agazia del Tpl è presidente, anticipa che il ritorno al 100% «è encomiabile ma non facilmente raggiungibile». Restando al tema trasporto il problema è come fare in modo di trasportare 65 mila studenti delle superiori e dei Cfp ogni mattina se l'indice di riempimento resta al 50 per cento. Soprattutto in un contesto come quello bresciano, dove il 70% dei movimenti sono extra urbani e gli studenti che ogni giorno devono raggiungere la città dalla provincia sono 16 mila. «O porti la capienza dei mezzi al 100% di riempimento o non riesci e per cui non è praticabile», osserva Bragaglio.

E quindi? «Per noi è ragionevole aumentare l'indice di riempimento dei pullman fino al 75% - spiega il presidente dell'Agazia del Tpl -. Dopodiché è auspicabile che venga esteso il doppio accesso a scuola, alle 8 e alle 10, in modo tale da avere pullman che possono fare il doppio viaggio». L'estensione significa che se in ottobre settanta ragazzi entravano alle 8 e trenta alle 10, adesso il rapporto deve arrivare a 60-40.

¹⁴⁵ T. Bendinelli, *Trasporti insufficienti*, Corriere della Sera, 21.04.2021

Infine, il potenziamento dei mezzi: ai 700 mezzi che quotidianamente circolano, ne sono già stati aggiunti 100 nei periodi di rientro in classe, qualcosa si può aggiungere ancora ma dipenderà da quello che faranno le scuole. «Il 100% in classe vorrebbe dire alimentare situazioni di contagio - afferma Bragaglio -. Dopodiché c'è l'autonomia scolastica, credo che i presidi faranno il possibile per aumentare l'orario in presenza ma non si può costringerli a tenere tutto aperto: la priorità è la sicurezza degli studenti e delle famiglie». Bragaglio ricorda inoltre che lunedì 26 ci saranno anche altre aperture e che quindi la mobilità aggiuntiva riguarderà una pluralità di persone, lavoratori e non solo. Lunedì la didattica in presenza sarà forse superiore rispetto a quanto avvenga oggi, ma non si arriverà al 100 per cento, più probabile una percentuale intorno al 70-75 per cento. Dipenderà dai singoli istituti, dalle dimensioni delle aule, dai doppi ingressi.

ESSENZIALE IL DIALOGO CON GLI ISTITUTI.

Alcune Scuole non rispettano le indicazioni ¹⁴⁶

Portare a scuola il 70 per cento degli studenti delle superiori per la didattica in presenza, con la capienza dei mezzi al 50 per cento, non sarà cosa facile. I vari istituti cercano di arrivarci gradualmente, e per ora non ci sono grosse criticità. Ma le varie tipologie di offerta formativa a volte non consentono di seguire l'indicazione di «caricare» solo sul secondo turno d'ingresso gli aumenti di presenze, secondo quanto deciso al Tavolo operativo della Prefettura venerdì scorso e accolto dai dirigenti di ambito. Alcune scuole il doppio turno non possono proprio farlo, e gli studenti in più dovranno arrivare alle 8.

L'Agenzia del Tpl risponde che in questi casi «non sarà possibile garantire l'incremento del servizio. I bus così non bastano ». Soprattutto per il trasporto scolastico extraurbano, i prossimi giorni rischiano di farsi molto difficili.

Un comunicato diffuso ieri dall'Agenzia riassume le varie richieste arrivate dai presidi a seguito del Decreto che impone almeno il 70 per cento di presenze.

Un primo gruppo, pari a circa un terzo degli istituti, conferma l'attuale quantità di studenti presenti in classe fino alla verifica della reale capacità di

¹⁴⁶ M. Varone, *Per l'Agenzia del trasporto pubblico locale è essenziale il dialogo con gli Istituti*, Bresciaoggi, 27.04.2021

accogliimento degli ambienti scolastici, oppure prevede un incremento di presenza solo per il secondo turno.

L'Agenzia precisa che solo queste richieste potranno essere accolte. È il caso, ad esempio, dello scientifico Calini, che fin da inizio d'anno scolastico ha disposto l'ingresso alle 10 per le classi del biennio, che per tre giorni alla settimana fanno 4 ore e possono uscire alle 14.

Tra sabato e domenica scorsi, però, sono arrivate altre richieste disallineate rispetto alle indicazioni del Tavolo prefettizio. Una parte prevede un incremento di presenze solo sul primo turno o distribuito su entrambi (ma spesso maggiore sul primo).

Un'altra chiede uno specifico servizio ex novo, per consentire l'ingresso dei propri studenti anche sul secondo turno. Per tutti questi casi, che peraltro fanno i due terzi delle scuole, l'Agenzia avverte che non sarà possibile garantire l'incremento del servizio. Già con la capienza dei mezzi al 50 per cento non si ha la percezione del distanziamento - si sottolinea -, e non ci sono margini per far salire più persone. Venire incontro a tutte le esigenze farebbe saltare il sistema.

La stessa Agenzia, tuttavia, riconosce che con molte scuole la collaborazione è «al massimo», e insieme si cerca di limare il più possibile tenendo conto delle varie specificità.

Il Leonardo è partito già ieri mattina con il 71 per cento di presenze con un solo turno e ingressi distribuiti alle 8 e alle 9 per evitare assembramenti. Può farlo perché dalla provincia arriva solo il 26 per cento degli studenti totali, sicché solo il 20 per cento grava sui pullman. Neanche l'Arnaldo adotta il doppio turno, ma fa entrare le classi sdoppiate a giorni alterni e precisa che non crea nessun aumento sui Tpl.

La situazione è più complessa al Tartaglia, dove molti arrivano da paesi anche distanti. Per ora le presenze sono al 59 per cento in via provvisoria.

La preside Laura Bonomini intende rispettare il 70 previsto per legge, anche se con sei ore di lezione al giorno non può neanche immaginare ingressi alle 10 con ragazzi che tornerebbero a casa alle 18 se va bene. Tuttavia sa pure che attualmente solo il 37 per cento dei suoi studenti utilizza il Tpl, e non salirebbe oltre il 50 abbastanza sostenibile. Sono solo degli esempi per dire che i problemi dovranno essere affrontati e risolti caso per caso con un lavoro certosino. Le complicazioni serie arrivano quando gli istituti comunicano di punto in bianchi aumenti di presenze, o quando altri annunciano variazioni rispetto a quanto previsto solo qualche giorno prima. In questi casi non c'è modo di interloquire, e qualche studente potrebbe in effetti restare a piedi.

BRESCIA, VOLONTARI ANTI RESSA

Presso le fermate dei bus¹⁴⁷

Sta per partire la sperimentazione nei Comuni con i poli scolastici più numerosi: "Serviranno da presidio". L'avviso dall'Agenzia del trasporto locale: "Il sistema regge solo con doppio turno". Volontari anti ressa alle fermate dei bus nei Comuni con i poli scolastici più numerosi. Partiranno nei prossimi giorni le sperimentazioni a Montichiari, Palazzolo, Gardone, Salò, grazie alla collaborazione tra Comuni, Provincia e Agenzia del Tpl. Già nei prossimi giorni si definirà il protocollo per precisare il ruolo dei volontari al tavolo prefettizio. "Non saranno poliziotti, avranno un ruolo di presidio – spiega il consigliere provinciale Filippo Ferrari, delegato alle scuole – di supervisione". Per ora, il rientro in presenza alle Superiori non ha fatto registrare grossi problemi: su 800 bus più la metro, risultano una decina di criticità, da analizzare caso per caso (una segnalata dal Golgi di Breno).

In queste ore, però, si sta definendo un'ulteriore partita che, se si chiuderà con decisioni unilaterali delle scuole, potrebbe creare dei disagi. La normativa consentirebbe il ritorno in presenza dal 70 al 100% degli studenti delle superiori, ma sui bus la capienza massima resta del 50%. Per far quadrare i conti, e fermo restando l'impegno a tenere in presenza tutti gli studenti della maturità, l'Agenzia del Tpl ha chiarito che ci possono essere incrementi solo per il turno delle 10 negli istituti che, a inizio anno, hanno optato per il doppio ingresso. La maggior parte delle scuole si è adeguata, ma ne restano 7-8 che vorrebbero incrementare l'ingresso del turno delle 8 (l'unico previsto). "Se abbiamo un limite sul Tpl del 50% – spiega il presidente dell'Agenzia del Tpl Claudio Bragaglio – le presenze al 70% possono reggere solo se ci sono due turni".

Se l'indicazione dell'Agenzia restasse inascoltata, si creerebbero le condizioni per assembramenti e impossibilità di trasportare tutti gli studenti. "Non possiamo imporre nulla – conclude Ferrari – sta ai presidi l'ultima decisione. Mi chiedo perché, tra i licei, qualcuno sia riuscito a fare il doppio turno, mentre altri no". In queste ore dovrebbero arrivare le indicazioni delle scuole: entro un paio di giorni il quadro dovrebbe andare a regime.

¹⁴⁷ F. Pacella, *Brescia, volontari anti-ressa alle fermate dei bus*, Il Giorno, 28.04.2021

PIÙ STUDENTI IN AULA

I trasporti si attrezzano¹⁴⁸

In sempre più istituti aumenta la percentuale degli studenti in presenza - dall'attuale 55-60 fino al 65-70% - e l'Agenzia del Tpl, assieme ad Ufficio scolastico territoriale e alle stesse scuole, sta lavorando per ottimizzare di conseguenza il sistema trasporti. I numeri. La stima dell'aumento dei passeggeri si basa sui numeri comunicati nei giorni scorsi dalle scuole superiori: il quadro delineato (ancora passibile di variazioni) è di circa 25 istituti che hanno innalzato la percentuale degli alunni in classe. Si va da un 7% in più su turno unico (al desenzanese liceo Bagatta) ad una media del +20% in numerosi istituti come Caterina de' Medici di Desenzano e Gardone Riviera, Don Milani di Montichiari, Iis Perlasca di Vobarno e, in città, De André, Copernico, Fortuny, Sraffa, Golgi. Aggiungono il 24% il Mantegna e il 23% il Leonardo, mentre il Calini riporta in aula altri 390 studenti (+33%) con doppio turno d'ingresso. Il Cfp Don Tedoldi di Lumezzane, realtà dai numeri contenuti, aumenta la presenza al 90% sui due turni, il Golgi di Breno modifica il turno unico per accogliere le quinte al 100% (come gran parte delle scuole).

«Stiamo cercando di ottimizzare mezzi e risorse per portare il maggior numero possibile di studenti a scuola - sottolinea il presidente del Tpl Claudio Bragaglio - ed è fondamentale massimizzare l'utilizzo del secondo turno d'ingresso/uscita, anche se si sta lavorando per offrire posti, sia pure limitati, per il primo turno d'ingresso, con particolare riferimento alle quinte che affronteranno l'esame di stato, verificando l'offerta di servizi aggiuntivi esterni». Alla luce di questi primi giorni in cui si è diffusamente intensificata l'utenza sui bus, e considerato che le disposizioni non hanno alzato la capienza sugli autobus, che resta al 50%, «il sistema ha risposto in modo adeguato e alcune criticità sono state risolte grazie alla collaborazione tra scuole e aziende di trasporto». Criticità. Tra queste, la segnalazione dal Tartaglia di Brescia di affollamento sulla linea 13 in direzione Stazione, alle ore 13, per la quale «c'è già un numero adeguato di mezzi, ma gli studenti si affrettano a salire sul primo bus creando assembramenti». L'Agenzia del Tpl caldeggia il supporto di personale volontario da affiancare al personale aziendale, per distribuire meglio i ragazzi sui bus, vista anche l'atteso incremento degli studenti in presenza per la prossima settimana».

¹⁴⁸ A.L. Ronchi, *Più studenti in aula, i trasporti si attrezzano*, Giornale di Brescia, 30.04. 2021

TPL: È LA SETTIMANA DEL MAGGIOR AFFLUSSO

Gli Istituti segnalano le variazioni per tempo¹⁴⁹

È questa la settimana che porterà il maggior numero possibile di studenti in classe. Dalle segnalazioni che gli istituti scolastici stanno inviando all'Ufficio scolastico territoriale (Ust) e all'Agenzia del Tpl si prevede che entro sabato prossimo arriveranno in media al 60/62 per cento di presenze per le superiori della provincia e al 65 in città.

L'aumento sarà graduale, e non avrà ripercussioni sul trasporto pubblico. Ma permangono oscillazioni quotidiane dei numeri che possono creare criticità se non segnalate in anticipo dalle scuole. Ieri, a una settimana dalla riapertura del 26 aprile, è andata bene, con la sola eccezione di un sovraccarico sulla Quinzanese, peraltro già segnalato ad Arriva che da stamattina risolverà il problema con un pullman lungo da 18 metri. Quindi il sovraccarico segnalato sulla Quinzanese dovrebbe essere risolto.

Un altro problema si è verificato al Bonsignori di Remedello, causato non dalla scuola o dai trasporti bensì da lavori sulla Sp 29 che hanno tenuto bloccato in mezzo e impedito agli studenti di arrivare in orario alle lezioni. A una manciata di settimane dalla fine delle lezioni, è ovvio aspettarsi per questi giorni il massimo delle presenze in classe.

Qualche residuo potrebbe esserci anche i primi della settimana prossima, ma comunque non tale da compromettere gli equilibri. In ogni caso, in base alle segnalazioni dell'Ust il presidente dell'Agenzia Claudio Bragaglio si dice abbastanza certo che «le scuole con difficoltà potranno arrivare al 70 per cento di presenze e l'incremento sarà limitato, sopportabile dal Tpl».

In città, ad esempio, il Leonardo ha raggiunto il 71 per cento. Ma ci sono istituti come l'Arnaldo e il Pastori che hanno problemi con il distanziamento interno, tengono basso il numero di presenze e contribuiscono a mantenere la media sulle cifre ipotizzate. Proprio per via degli spazi disponibili, nelle superiori della provincia si mettono in conto incrementi tra il 2 e il 3 per cento al giorno, mentre in città l'aumento delle presenze quotidiane dovrebbe attestarsi intorno al 5 per cento.

¹⁴⁹ M. Varone, *Trasporti è la settimana di maggior afflusso*, Bresciaoggi, 04.05.2021

I presidi includono gradualmente nuove classi sulla base della ridefinizione dell'orario, e la cosa non dovrebbe avere alcuna ripercussione sul trasporto. In ogni caso, «è molto importante che gli istituti segnalino subito le variazioni all'Ust e all'Agenzia che lavorano in sinergia per calibrare il servizio sulle esigenze», sottolinea Bragaglio.

Molti lo fanno già, e danno al sistema dei trasporti il tempo di intervenire per evitare l'insorgere di criticità. Limitati incrementi di presenze, segnalati in anticipo, ci sono stati ieri al Don Milani di Montichiari.

Il Capirola di Ghedi/Leno e il Pascal di Manerbio li hanno segnalati per oggi. E Bragaglio può assicurare che «non ci saranno ripercussioni sul trasporto». Già stamattina i ragazzi in più avranno i loro posti a sedere sui pullman, con la garanzia del distanziamento di sicurezza. Non tutte le scuole, però, sono così sollecite, e l'Agenzia deve ammettere che «permane una situazione incerta e altalenante».

Anche ieri Arriva ha registrato piccole continue variazioni in aumento, segnalate dagli istituti scolastici all'ultimo minuto, e ciò spesso impedisce, o rende difficile calibrare il servizio. Per altro verso, poi, ci sono classi che entrano in quarantena e i pullman viaggiano con meno studenti del previsto, e pure questo andrebbe evitato per non disperdere le risorse disponibili. È un'altalena quotidiana, che con ogni probabilità non si fermerà presto.

E per l'Agenzia è un motivo in più per chiedere alle scuole di segnalare con congruo anticipo, a vantaggio di tutti, le variazioni delle presenze.

STUDENTI “ASSEMBRATI” SUL BUS

Scattano i presidi in 4 Comuni¹⁵⁰

Sono stati attivati da parte dell'Agenzia del Trasporto pubblico locale i primi presidi di assistenza a terra per disciplinare la salita e la discesa degli studenti sui pullman all'esterno degli istituti secondari bresciani. L'iniziativa riguarda i Comuni di Darfo Boario Terme, Desenzano del Garda, Iseo, Palazzo sull'Oglio, dove una quindicina di operatori (3-4 per zona) hanno il compito di controllare che non si creino assembramenti tra gli studenti e, di conseguenza, potenziali rischi di contagio.

¹⁵⁰ A.L. Ronchi, *Studenti “assemblati per salire sul bus, scattano i presidi in quattro paesi*, Giornale di Brescia, 21.05.2021.

Si tratta per lo più di agenti della Polizia locale, anche carabinieri a riposo nel territorio di Palazzolo e, in forma residua, alcuni volontari poiché quasi totalmente impegnati, questi ultimi, nelle operazioni di Protezione civile a supporto degli Hub vaccinali.

Un primo risultato, dunque, è stato ottenuto grazie - sottolinea una nota dell'Agenzia del Tpl - all'interessamento diretto e al coordinamento del vice-prefetto Stefano Simeone, al supporto della Provincia e delle Amministrazioni dei Comuni coinvolti. Con la messa in opera di tali presidi «abbiamo riscontrato - fa sapere l'Agenzia - che non si sono registrati particolari problemi di assembramento, a dimostrazione dell'efficacia del presidio e del sistema di scaglionamento delle uscite dagli istituti e del transito dei mezzi alle fermate coinvolte».

La situazione. Quanto al monitoraggio sull'andamento del servizio di Tpl i dati restano sostanzialmente stabili: è ormai a regime il valore medio del 65% della popolazione studentesca «in presenza», calibrato sulla formula del doppio turno in ingresso e in uscita. «Alla luce di aggiornate valutazioni da parte degli stessi istituti - riferisce il presidente del Tpl, Claudio Bragaglio - non è stato necessario introdurre ulteriori servizi di potenziamento. Tra gli interventi di messa a punto del servizio sono da annoverare le modifiche introdotte alla linea F29 della società Fnm Autoservizi, per le corse in direzione Edolo a copertura delle uscite degli istituti di Breno, sulle quali a seguito dell'applicazione di norme meno restrittive si sono verificate condizioni di carico a bordo vicino al limite consentito».

Orario allungato. A seguito dell'allentamento del coprifuoco disposto dall'ultimo decreto legge governativo, il servizio di trasporto urbano da domani, 22 maggio, fino all'entrata in vigore dell'orario estivo, viene posticipato alle ore 24 per le linee 2-3-10-1-15-17 (con ultimo passaggio in centro alle 23.20). Nessuna variazione, invece, per il servizio extraurbano, fino al via dell'orario estivo, il 9 giugno. P

Prosegue poi il trend in crescita dell'utenza sulla linea 7 urbana - dedicata sia a coloro che devono raggiungere il centro vaccinale della Fiera di Brescia, sia a supporto della mobilità degli studenti frequentanti l'Istituto Mantegna -, che è stata potenziata e che nell'ultima settimana ha trasportato quasi 1.400 persone, con un aumento di circa 400 passeggeri rispetto alla precedente.

SCUOLA, BUS E DOPPIO INGRESSO

Nominato il nuovo Direttore, il dott. M. Lazzarini¹⁵¹

Prove di normalità. Anche il trasporto pubblico cerca di superare l'emergenza Covid, sebbene l'impatto della pandemia sarà qualcosa con cui fare i conti ancora per anni. Il virus ha fatto crescere la diffidenza (psicologica) verso i mezzi pubblici e per recuperare i passeggeri pre-epidemia serviranno anni. A settembre però il servizio scolastico dovrebbe tornare alla normalità. O quasi. La capienza dei mezzi salirà dal 50% all'80%, cosa che consentirà di evitare la «doppia campanella» impostata negli ultimi 14 mesi, con gli ingressi scaglionati (alle 8 e alle 10) in modo da consentire alle corriere di effettuare un «doppio giro» e trasportare tutti gli studenti pur con una capienza dimezzata. «A settembre si dovrebbe superare il piano messo a punto dal tavolo prefettizio nell'aprile 2020 - spiega il presidente dell'Agenzia del Trasporto pubblico locale (Tpl) Claudio Bragaglio - Lo scaglionamento dovrebbe diventare l'eccezione». Resta però un gap rispetto al pre-Covid, visto che i bus non potranno essere riempiti al 100%. «Oltre a utilizzare tutti i mezzi pubblici disponibili - spiega il direttore dell'Agenzia ing. Croce - bisognerà far riferimento ai servizi aggiuntivi», vale a dire i bus turistici finora utilizzati in modo marginale (circa 1000 chilometri sui 3mila pianificati in più per far fronte al Covid).

Un Nuovo CDA.

Tutti compiti di cui si dovranno far carico i nuovi vertici dell'Agenzia del Tpl di Brescia. Al posto di Croce, ormai in pensione, da ieri nuovo direttore è Massimo Lazzarini, già dirigente dei trasporti in Provincia, selezionato nell'albo regionale. Il prossimo 11 agosto inoltre scadrà l'attuale cda e, dopo 7 anni, compresa la proroga di un anno causa Covid, sia il presidente Claudio Bragaglio sia il vice Corrado Ghirardelli lasceranno la guida dell'Agenzia. Entro luglio i soci (Comune, Provincia, Regione) nomineranno il nuovo consiglio. Il cui primo compito sarà quello di riorganizzare il servizio scolastico. Ma andrà ripreso in mano anche il tema della maxi-gara da 450 milioni di euro per affidare il servizio di città e provincia, individuando un gestore unico del trasporto pubblico per i prossimi 9 anni. Il bando sarebbe già dovuto essere pubblicato. Ma il Covid ha rimescolato le carte.

¹⁵¹ D. Bacca, *Scuola e bus, addio al doppio ingresso*, Giornale di Brescia, 16.06.2021

La gara slitta.

«Esprimo soddisfazione e gratitudine per il lavoro fatto in questi 7 anni. Anni di collaborazione con le aziende e i soci» dice Bragaglio. Il «rammarico» è proprio quello di non aver potuto completare la gara. L'Agenzia ha predisposto il Piano di bacino, che ridisegna linee e servizio, con 10 linee di forza dalla città alla provincia e 5 linee circolari. Ma il nodo è quello finanziario. I costi del trasporto pubblico vengono coperti per il 35-40% da biglietti e abbonamenti, il resto da contributi di Stato, Regione ed enti locali. Con l'impegno parlamentare «unitario» dei mesi scorsi, sottolinea Bragaglio, per i prossimi tre anni sono stati assicurati 10 milioni di euro alla metropolitana da parte dello Stato, cosa che consente alla Loggia di garantire 8,5 milioni al funzionamento dei bus. Si spera che anche la Provincia «confermi in futuro il suo impegno», 2,3 milioni nel 2021. Dalla Regione arriverà ogni anno qualcosa in più, 56,3 milioni nel 2021, 57,7 nel 2025. Insomma, bene o male i contributi pubblici dovrebbero continuare ad arrivare in quantità adeguate. Il problema è la quota delle tariffe.

Il nodo tariffe.

Con il Covid i passeggeri sono crollati. Gli incassi delle aziende si sono dimezzati, da 40 a 20 milioni l'anno. Come evolverà la situazione? Quando si tornerà al livello di passeggeri pre-Covid? Domande a cui non è facile rispondere. Per questo la Regione ha deciso di posticipare «l'espletamento delle gare» delle Agenzie lombarde «entro due anni dalla fine dello stato di emergenza» (quindi, al momento, entro il 31 luglio 2023).

In questo modo sarà possibile verificare se e quanto cresceranno i passeggeri nel 2022 e su quella tendenza ricalcolare gli incassi da biglietti e quindi rideterminare il quadro economico-finanziario della gara, sperando di evitare tagli o rincari. Perché, va ricordato, l'obiettivo è potenziare il trasporto pubblico del futuro. Ma per farlo servono le risorse.

SETTEMBRE: A SCUOLA CON IL DOPPIO TURNO

TPL: la nomina di un nuovo CDA dell’Agenzia¹⁵²

In qualsiasi modo evolverà la pandemia, da settembre i ragazzi delle scuole bresciane potranno evitare la didattica a distanza (Dad) conosciuta fino alla primavera scorsa. Ieri si è riunito il *web team* coordinato dal vice prefetto Stefano Simeone, e la valutazione unanime dei convenuti è stata che il sistema studiato a Brescia permette di affrontare e gestire le diverse situazioni di allentamento o di potenziamento delle criticità. «La collaborazione tra enti e aziende che si è manifestata nei mesi scorsi crea le condizioni per poter gestire al meglio situazioni analoghe che potranno presentarsi in futuro», dice il presidente dell’Agenzia del Tpl Claudio Bragaglio, che vi ha partecipato insieme al dirigente Ust Giuseppe Bonelli, a rappresentanti di Comune, Provincia, aziende e sindacati del trasporto.

L’incontro di ieri è stato del tutto interlocutorio ed è durato meno di un’ora. E’ stato come un tener caldo il motore in vista delle decisioni che potranno essere prese a livello nazionale sul distanziamento tanto nelle aule scolastiche che sui mezzi di trasporto. Le prime valutazioni del Cts (Comitato tecnico scientifico) nazionale sono attese per fine mese, e allora si capirà quali potranno essere gli orientamenti per la ripresa di settembre. Perciò ieri in palazzo Broletto è stata già messa in calendario un’altra riunione del *web team* per i giorni immediatamente successivi a quelle decisioni.

Per ora l’ipotesi più accreditata è che si vada verso il 100 per cento di presenza a scuola e all’80 per cento di capienza sui pullman per evitare quantomeno i consueti ammassamenti a mo’ di sardine. E «anche in questo caso siamo in grado di dare una risposta adeguata - sottolinea Bragaglio -, a patto che si mantenga lo scaglionamento in entrata e uscita dalle scuole». Ma pure di questo è prematuro parlare. Le incognite legate alla variante Delta sono ancora molte, e non per ultimo si aspettano i prossimi 15 giorni per capire gli effetti dei festeggiamenti agli Azzurri campioni d’Europa. Va detto pure che alcuni presidi degli istituti superiori, soprattutto cittadini, hanno già manifestato la loro contrarietà a una ripresa degli ingressi scaglionati.

Ma a quanto pare nel *web team* tutti hanno valutato che altre soluzioni non saranno possibili per fronteggiare situazioni di emergenza già conosciute. «Anche i sindacati hanno accolto questa impostazione per ora del tutto inter-

¹⁵² M.Varone, *Settembre con il doppio turno*, Bresciaoggi, 13.07.2021

locutoria», precisa il presidente dell'Agenzia, che si prepara a passare il testimone il prossimo 11 agosto. Ormai il bando lanciato dalla Loggia per la ricerca dei due candidati da nominare nel nuovo Cda si è chiuso, e ci sono 7 nomi.

Per la ricerca dei suoi due candidati, invece, la Provincia attiverà una procedura che non prevede il bando, come per la Regione che peraltro non ha nominato nessun suo rappresentante nel Cda uscente. L'Agenzia intanto ha già convocato l'assemblea dei soci (Comune, Provincia e Regione, appunto) per la fine del mese, e in quell'occasione si procederà alla nomina del nuovo vertice, e del nuovo presidente. Il nuovo direttore Massimo Lazzarini, invece, è già al lavoro e ieri ha partecipato al *web team* insieme al predecessore Alberto Croce, che lo affiancherà ancora per qualche tempo.

AGENZIA TPL: RINVIO DELLA NOMINA DEL CDA Insediato il nuovo Direttore Lazzarini¹⁵³

L'11 agosto scade il Consiglio di amministrazione dell'Agenzia del Trasporto pubblico locale, ma i nomi che dovranno sostituire consiglieri e presidente uscenti non ci sono ancora.

Il Comune, uno dei soci dell'Agenzia insieme a Provincia e Regione, ha prorogato al 30 luglio prossimo i termini del bando per la ricerca dei candidati. Il primo avviso pubblico si era chiuso il 9 luglio con l'elenco di 7 pretendenti.

«C'era la necessità di avere un quadro più ampio di almeno 10 persone e abbiamo prorogato i termini», spiega l'assessore alla Mobilità Federico Manzoni. Il fatto è che si tratta di incarichi non retribuiti, e trovare le disponibilità non è semplice.

L'assessore lascia intendere che c'è la disponibilità di un candidato «di valore», ma evidentemente non basta. Il Comune e la Provincia hanno diritto a 2 membri ciascuno, e la ricerca continua.

Anche da parte del Broletto che si affida a un meccanismo diverso dall'avviso pubblico. Certo è che «a breve avremo delle novità sul fronte del Cda dell'Agenzia», promette Manzoni.

¹⁵³ M. Varone, *Agenzia Tpl, non ancora definito il nuovo Consiglio*, Bresciaoggi, 29.07.2021

Intanto il Cda uscente ha predisposto tutto per non interrompere la piena operatività dell'Agenzia nel passaggio di consegne. E' stato rinnovato il Collegio dei revisori dei conti.

E il primo luglio si è insediato ufficialmente il nuovo direttore Massimo Lazzarini, con un passato di responsabile dei Trasporti in Provincia e poi in Regione.

«Ha già dimostrato le sue competenze in piena sintonia con le attività dell'Agenzia - sottolinea il presidente uscente Claudio Bragaglio -, e per qualche mese avrà l'aiuto dell'ex direttore Alberto Croce per garantire piena continuità».

TPL E SCUOLA: INGRESSO SCAGLIONATO

Per garantire lo studio in presenza ed azzerare la Dad¹⁵⁴

Bragaglio: «Senza altri bus e senza scaglionamento resterebbe altrimenti a piedi il 30% degli alunni» Agenzia Tpl.. Prima di tutto la buona notizia: un Piano relativo al trasporto scolastico in vista del suono della prima campanella, l'Agenzia del Tpl ce l'ha già. E l'unico metodo al momento possibile per «azzerare» la didattica a distanza (alias: Dad) è rimettere in moto la macchina dell'istruzione strutturandola su due turni d'ingresso. Intendiamoci: non si tratta di dividere classi a metà, bensì di scaglionare l'arrivo sui banchi in due fasce orarie, così da consentire in primis il rispetto delle regole anti-Covid sui mezzi pubblici e, in seconda battuta, garantire al 100% degli studenti le lezioni in presenza. I dati. Perché questa è l'unica strada ad oggi sul tavolo e come potrebbe funzionare il via delle lezioni per fasce orarie?

A spiegare l'architettura del piano è il presidente dell'Agenzia, Claudio Bragaglio. Che chiarisce innanzitutto il quadro di partenza: «Il punto fermo delle lezioni a scuola deve fare i conti con l'elevato numero di studenti». Tradotto in cifre: stiamo parlando di circa 65mila alunni delle superiori (tra statali, paritarie e centri di formazione) che per il 75% raggiungono il polo scolastico con i mezzi pubblici. Settecento bus che dalle 7 del mattino sono in piena attività e garantiscono 850 corse. «A fronte del 100% di allievi in classe, le disposizioni ministeriali stabiliscono però un indice di capienza dell'80% per gli autobus provinciali» ricorda Bragaglio.

¹⁵⁴ N. Fatolahzadeh, *Trasporti e scuola, secondo ingresso alle 9 o alle 10 per «azzerare» la Dad*, Giornale di Brescia, 31.07.2021

I numeri significativi del TPL

Anche qui la traduzione in numeri: si tratta di 50 posti a sedere e di 10 o 12 in piedi (anziché i 25 garantiti a pieno regime). «L'indice è fino all'80%, ma la media effettiva oscilla tra il 65 e il 70%, perché non tutte le corse vengono riempite in toto» specifica il presidente.

Ecco dunque che a rischiare di rimanere a piedi sarebbe circa il 30% degli allievi. A questo punto, l'unica variante per evitare lo scaglionamento orario sarebbe l'arrivo di un'ampia «flotta mezzi» aggiuntiva. Il principio è semplice: meno posti per ogni bus a disposizione, più bus in circolazione in grado di fare salire a bordo tutti i giovani passeggeri. Per fare questo, servono altri fondi che ad ora (ma non si tratta di una porta chiusa, l'opzione è ancora in campo) non sono stati messi a disposizione dal Governo.

In ogni caso, il parco bus aggiuntivo non basterebbe per consentire a tutti i 65mila alunni di varcare la soglia del proprio istituto alle 8 in contemporanea. Prendendo ad esempio i dati dello scorso anno scolastico ci si rende subito conto: con uno stanziamento di 836mila euro è stata garantita una percorrenza di 278mila km, pari all'8% dell'intero Tpl. Il che significa che resterebbe comunque scoperto il 22%.

Orario: doppio ingresso per eliminare la DAD

Ecco perché, comunque, si arriva alla soluzione del doppio ingresso. Precisa Bragaglio: «Qui noi siamo in grado di ridurre a zero la Dad, lasciandola forse relegata a qualche attività extra, ma possiamo farlo adottando appunto lo scaglionamento».

Quali le fasce orarie immaginate? Lo zoccolo duro (il famoso 70%, oppure il 78%, e compatibilmente con il numero di allievi per classe) conserverebbe l'ingresso tradizionale delle 8, per il secondo «turno» invece i libri si apriranno alle 10.

«Non escludiamo per alcune zone, come ad esempio Orzinuovi o l'ambito urbano, di poter anticipare questa entrata alle 9: questo però andrà verificato insieme al dirigente dell'Ufficio scolastico territoriale, Giuseppe Bonelli, con il quale c'è sempre stata un'ottima collaborazione, così come con la Prefettura che, in fase di emergenza, è stata la prima in Italia ad inaugurare il tavolo scuola, e con il delegato sul tema in Provincia, Filippo Ferrari».

Non solo. Ad essere riproposto sarà anche il servizio di «vigilanza» nelle fermate più critiche, soprattutto per quanto riguarda l'orario di uscita dalle scuole. Essendo impegnati gli uomini della Protezione civile, ad occuparsene saranno gli agenti della Locale- «grazie alla disponibilità dei Comuni» e i volontari. Il «caso Cda».

Ma il bilancio, con i doppi ingressi e il conseguente aumento dei chilometri percorsi, è in grado di reggere? Seconda buona notizia: sì. Anche se per un periodo temporale limitato. «Sicuramente fino a dicembre non ci sono problemi, l'Agenzia riesce a garantire questo servizio.

Nodo tariffe ed incognita risorse per il 2022

Il cruccio vero, se si dovrà proseguire con lo scaglionamento, si presenterà da gennaio, ma è uno dei temi di cui si dovrà occupare il nuovo Cda». Già, «uno dei temi» perché sul tavolo ci sono scelte decisive. Due, in particolare: la necessità di delineare il delicatissimo «nodo tariffe» e, appunto, tutta la partita legata al bilancio annuale (con l'incognita del trasferimento dei fondi) e proiettata al 2022.

Entrambe, però, dovranno attendere almeno ancora più di un mese: restano congelate fino a settembre, quando cioè scadrà l'ulteriore deroga (fissata fino al 6 settembre) dell'attuale Cda dell'Agenzia del Tpl, una proroga della proroga della platea. Sono circa 65mila gli studenti bresciani delle scuole superiori: di questi, il 75% sceglie di spostarsi con i mezzi pubblici. Il parco mezzi.

Il sistema provinciale bresciano fa viaggiare 700 bus, per un totale di 850 corse. Il parco mezzi. Il sistema provinciale bresciano fa viaggiare 700 bus, per un totale di 850 corse.

Le regole. Secondo le disposizioni Covid, la capienza massima è dell'80%: sui bus provinciali significa 50 posti a sedere e 12 in piedi. Le regole. Secondo le disposizioni Covid, la capienza massima è dell'80%: sui bus provinciali significa 50 posti a sedere e 12 in piedi. La scadenza.

Il nuovo Piano TPL-Scuole entro fine agosto

Il piano scuola definitivo potrà essere redatto attorno al 25 agosto, quando cioè sarà a disposizione il numero effettivo degli studenti iscritti e la loro «distribuzione» per sedi. liberata ieri all'unanimità dai soci (Comune, Provincia e Regione) e che se da un lato tiene in carica l'attuale presidenza, dall'altro anticipa ancora l'insediamento dei membri che andranno a comporre il nuovo Consiglio. Sarà quella che s'insedierà a settembre, infatti, l'unica platea che

potrà costruire l'architettura organizzativa del prossimo anno. «La nomina del nuovo Cda doveva avvenire ora (ieri), ma i soci hanno prorogato l'avviso pubblico per il deposito dei nomi al 30 agosto con la convocazione della nuova assemblea per il 6 settembre».

Una scelta sulla quale il presidente in carica esprime «disappunto, perché avevo sollecitato da tempo l'avvio della procedura».

Bragaglio, infatti, non intende proseguire oltre alla guida dell'Agenzia «per ragioni personali-chiarisce:-per questo avevo chiesto di rispettare in maniera rigorosa la scadenza dell'11 agosto, tanto più che siamo già da un anno in regime di proroga».

L'occasione è buona per ringraziare il suo vice, Corrado Ghirardelli («col quale c'è sempre stata piena collaborazione all'insegna della correttezza e della linearità di scelte») e di esprimere apprezzamento sia per l'ex direttore Alberto Croce «che si è reso disponibile ad affiancare il suo successore per qualche mese, così da garantire il passaggio delle consegne», sia per il neoinsediato, Massimo Lazzarini (già responsabile del settore Trasporti in Provincia e con un'esperienza in Regione alle spalle).

«Lazzarini - conclude Bragaglio - è in piena operatività e ha già dimostrato massima competenza. Certo è che bisogna compiere scelte che noi, in proroga, non possiamo deliberare».



Il “passaggio di testimone” nell’importante ruolo di Direttore dell’Agenzia: dall’ing. Alberto Croce al dott. Massimo Lazzarini.

COME SCIOGLIERE IL NODO TRASPORTI

Per le Scuole due ingressi scaglionati¹⁵⁵

Sono 65mila gli studenti delle superiori del Bresciano e di questi il 70% utilizza il trasporto pubblico. A questi si aggiunge la popolazione non scolastica che si affida ai mezzi pubblici. Si tratta di numeri significativi: 850 corse al mattino con un impiego di oltre 700 fra autobus urbani ed extraurbani. Se nell'ordinarietà la gestione è complessa, le attuali riduzioni della capienza fanno sorgere ulteriori problemi. Proprio per questo, l'Agenzia del TPL sta lavorando alacremente per risolvere tutte le criticità legate alla riapertura delle scuole. Per fine agosto è atteso il confronto con il tavolo prefettizio.

“Abbiamo una grande incognita data dagli indirizzi nazionali – sottolinea il presidente dell'Agenzia Claudio Bragaglio –. Se sussiste un'indicazione abbastanza chiara per una ripresa in presenza nelle scuole di circa il 100%, abbiamo, invece, ancora da verificare una serie di elementi, non ultimo la definizione del numero delle classi bresciane interessate. L'altra incognita, in caso di recrudescenza della pandemia causata dalla variante Delta, riguarda il mantenimento degli indici di capienza che attualmente sono fissati all'80%. Penso che andremo in questa direzione”. Se l'indice rimarrà tale, con la conseguente riduzione rispetto all'ordinario, non si potrà coprire il turno unico.

Con il 100% di studenti in presenza i mezzi potranno trasportare circa il 60/70% dei ragazzi. Rimane quindi una fascia che si aggira al 30/35% che non potrà essere trasportata a scuola per il primo turno. “Da qui deriva – sono ancora parole di Bragaglio – la sollecitazione molto convinta di adottare due ingressi scaglionati, alle ore 8 e alle 10, per garantire la presenza al 100%. È un modello che lo scorso anno scolastico ha funzionato”.

Un punto che rimane, a oggi, del tutto irrisolto riguarda l'esibizione o meno del “Green pass” sui mezzi di trasporto. Il governo si sta preparando a un'ulteriore misura per contenere il numero di contagi nel Paese. Dopo aver ufficializzato l'obbligatorietà del “Green pass” a partire dal 6 agosto per tutte le attività al chiuso, inclusi ristoranti e bar per la consumazione al tavolo, potrebbe arrivare quella per l'utilizzo di navi, aerei e treni a lunga percorrenza.

¹⁵⁵ R. Guatta Caldini, *Come sciogliere il nodo trasporti*, La Voce del Popolo, 5.08.2021

L'ipotesi di adottare tali forma di controlli sui mezzi di trasporto pubblico locale al momento non è al vaglio.

“Pur essendo assolutamente d'accordo sulle misure adottate – sottolinea – penso che estendere il 'Green pass' anche ai pullman sia materialmente impossibile, in quanto da sottoporre ad una effettiva e puntuale verifica. Per quanto attiene l'organico, dovremmo raddoppiarlo per inserire una persona che effettui i controlli. Non dimentichiamo poi il quadro orario che salterebbe totalmente con l'immissione di un 'tappo all'ingresso'. Un meccanismo di controllo come quello che può essere applicato a un ristorante non può essere utilizzato all'interno di un autobus”.

Il 6 settembre, intanto si terrà la nomina per il nuovo consiglio di amministrazione dell'Agenzia. La presentazione del piano che riguarda la ripresa scolastica verrà effettuata dal consiglio uscente. Risale invece al primo luglio scorso la nomina a direttore di Massimo Lazzarini che ha sostituito Alberto Croce.

“Ha una grande esperienza – afferma Bragaglio – sono sicuro che abbiamo fatto una scelta ottimale per il futuro dell'Agenzia”. Croce continuerà a collaborare per qualche mese con la realtà di via Marconi. “C'è un affiancamento spiega Bragaglio – che ci permette un passaggio non traumatico legato ai problemi della pandemia, anche a fronte dell'esperienza maturata lo scorso anno”.

Il CdA dell'Agenzia con il precedente e l'attuale Direttore



da sin.: vicepresidente Corrado Ghirardelli, direttore Massimo Lazzarini, già direttore Alberto Croce, presidente Claudio Bragaglio, consigliere Lucia Guerini, consigliere Michéle Pezzagno.

SCUOLA E TRASPORTI:

Solo con ingressi scaglionati, tutti in classe ¹⁵⁶

Per garantire che tutti gli studenti delle superiori possano fare lezione in presenza, sarà necessario che anche nel prossimo anno scolastico restino gli ingressi scaglionati. Vale a dire il doppio (o triplo) ingresso, con campanella che suona per la maggior parte delle classi alle 8 ma per un'altra fetta (tra il 20 e il 30%) alle 9 o alle 10. Lo schema è quello già sperimentato lo scorso anno scolastico e per il presidente dell'Agenzia del Tpl Claudio Bragaglio andrà riconfermato se si vuole davvero «azzerare la didattica a distanza» (Dad).

L'Agenzia sta lavorando da tempo al piano scuola di settembre, «rimodulando» il vecchio schema. Nei prossimi giorni incrocerà i dati che le fornirà

¹⁵⁶ D.Bacca, *Scuola e trasporti: «Con ingressi scaglionati, tutti in classe»*, Giornale di Brescia, 7. 08.2021.

l'Ufficio scolastico provinciale (numero di alunni di ogni istituto e paese di provenienza), con le linee e le corse dei bus. Attorno al 25 agosto il Piano dovrebbe approdare al tavolo prefettizio che dal 15 aprile 2020 monitora il «combinato» scuola-trasporti. Su circa 65mila ragazzi, 40mila si recano infatti a scuola prendendo i mezzi pubblici.

Due i punti fermi. L'obiettivo di garantire la ripresa in presenza delle lezioni per il 100% degli studenti. La capienza dei pullman ridotta all'80% dalle norme anti-Covid (su una corriera extraurbana vuol dire 50 posti a sedere più 10-12 in piedi). Tenendo conto di questi parametri, anche mettendo in campo tutti i mezzi disponibili, «riusciremo a trasportare il 65-70% degli studenti alle ore 8. Rimane fuori un 30%». Il problema è soprattutto nell'extraurbano (in città il servizio è più flessibile e può contare sul metrò). Lo scorso anno si sono sfruttati i «servizi aggiuntivi», pullman granturismo fermi nella loro normale attività, noleggiati per il trasporto scolastico: hanno garantito in media l'8% del servizio.

Quest'anno però l'attività granturismo e a lunga percorrenza è ripartita, di mezzi e autisti aggiuntivi ce ne sono pochi e costano parecchio. Insomma, taglia corto Bragaglio, «è impossibile avere il 100% di alunni presenti a scuola con l'azzeramento della Dad. Gli istituti si devono organizzare prevedendo ingressi scaglionati». Alle 8 e alle 9. In alcuni casi alle 10. Un'esperienza che qualche problema, lo scorso anno, lo ha creato ammette Bragaglio. «Ma non c'è altra strada».

SCUOLA, L'APPELLO DEI TRASPORTI: "Servono ingressi scaglionati"¹⁵⁷

A settembre il rientro in classe tra mascherine sul viso e prescrizioni di distanziamento passa anche dalla sicurezza dei trasporti. L'indicazione è chiara: tutti a scuola in presenza.

Ma tra il dire e il fare c'è di mezzo il famoso mare. E “scaglionamento”, diventa la parola d'ordine. Si naviga con flotte che – da disposizioni ministeriali – possono al massimo raggiungere l'80% della capacità (attenendosi al libretto di circolazione che contempla anche i posti in piedi).

¹⁵⁷ L. Golia, *Scuola, l'appello dei Trasporti "Servono ingressi scaglionati"*, Corriere della Sera, 07.08.2021

“Ma non abbiamo mezzi e nemmeno autisti a sufficienza per portare tutti a scuola”, sottolinea il direttore dell'Agenzia del trasporto Pubblico, Massimo Lazzarini. L'anno scorso si era rimediato ricorrendo a noleggiatori privati con contratti di subappalto stipulati con le aziende di trasporto (recuperando un 8% in più). “Ma in questo momento di ripresa delle attività turistiche sono pochi i bus disponibili e i costi di noleggio sono notevolmente lievitati”. Di certezze in questo momento ce ne sono ben poche, soprattutto numeriche.

Sono circa 16 mila gli studenti che arrivano in città dalla provincia - l'extraurbano è il vero nodo da sciogliere, visto che il combinato bus-metropolitano alleggerisce di molto la situazione in città- ma bisogna fare i conti con la distribuzione nei vari istituti.

Bisognerà attendere infatti la fine di agosto con l'esito degli esami per “risanare” i debiti formativi e quindi la formazione delle classi, tenendo conto della previsione di un alto numero di cambi di scuola dati dalle bocciature. All'Agenzia del Trasporto pubblico sono già sul tavolo diverse ipotesi, ma il presidente, Claudio Bragaglio, lancia un appello-soluzione. “Continuare, almeno per il primo trimestre, con gli ingressi scaglionati, tra le 8 e le 10”.

Questo permetterebbe di gestire il traffico di studenti, ma anche lavoratori, soprattutto nelle ore di punta. Se ne discuterà al tavolo tecnico che la Prefettura convocherà intorno al 25 agosto, come era già accaduto ad aprile.

“In 5 giorni eravamo riusciti a produrre un piano di trasporto in una situazione che si presentava problematica sotto diversi aspetti”, evidenzia Bragaglio, ricordando la proficua collaborazione con la Prefettura e dell'Ufficio Scolastico Provinciale. “Anche in questa occasione bisognerà avviare un confronto con polso fermo per arrivare alla costruzione della fascia oraria, nel solco della scelta già fatta”, conclude Bragaglio che con il rinnovo del consiglio di amministrazione del Tpl il 6 settembre prossimo lascerà l'incarico.

Controlli sui bus, più "portoghesi" sui bus

Mescolati tra i passeggeri. Da giugno si alternano viaggiando sui mezzi del trasporto pubblico urbano e extraurbano, soprattutto sulle direttrici turistiche. Gli ispettori in incognito dell'Agenzia del Tpl sono in missione per verificare la puntualità delle corse, il rispetto delle norme che regolano gli accessi a bordo, utilizzo dei dpi da parte di utenti e conducenti, condizioni del veicolo, segnaletica a terra, controllo dei titoli di viaggio.

“Le ispezioni – spiega il direttore Tpl, Massimo Lazzarini – hanno evidenziato il rispetto di 4 parametri su 6. Gli elementi di criticità riguardano soprattutto l'aspetto informativo (paline, aggiornamenti puntuali) che è carente e

l'impossibilità, per le restrizioni Covid, di controllare i titoli di viaggio, portando a un'evasione dei pagamenti soprattutto sulle linee extraurbane”.

Ma a breve si introdurranno apparati per arginare il fenomeno. Complessivamente, ad oggi, sono state compiute 150 verifiche e in futuro riguarderanno anche la funzionalità dell'interscambio ferro-gomma e metropolitana-gomma. “L'attività di monitoraggio – precisa il presidente del Tpl, Claudio Bragaglio – è stata e sarà finalizzata a valorizzare la qualità dell'esercizio prodotto”.

L'AGENZIA INCONTRA I SINDACATI DEI TRASPORTI **La ripresa della Scuola con il “doppio ingresso”¹⁵⁸**

Prosegue il confronto che l'Agenzia del Trasporto pubblico locale sta svolgendo con tutti gli attori del sistema dei trasporti scolastici, grazie alla loro disponibilità in questi giorni agostani, in previsione del nuovo tavolo prefettizio di fine agosto che dovrà dare il via libera al nuovo piano dei trasporti destinato a garantire il rientro degli studenti in classe nel rispetto delle norme anti COVID19.

Dopo i proficui incontri avvenuti in sede tecnica nei giorni scorsi con le aziende di trasporto, Arriva e Brescia Trasporti, con l'Ufficio Scolastico Territoriale Provinciale (UST), oggi, mercoledì 11 agosto, presso la sede dell'Agenzia del TPL di Brescia, alla Presenza del presidente Claudio Bragaglio, e del direttore Massimo Lazzarini, è stata la volta delle Organizzazioni Sindacali di categoria, con: Alberto Gasparini Segretario Uil-Trasporti, Mario Viscardi per la Fit-Cisl, Matteo Bonometti per Faisa-Cisal, Luigi Dionisio per Ugl e le risultanze dell'incontro sono state confrontate e condivise anche da Mauro Ferrari segretario della CGIL-Filt, collegato “a distanza”.

“Abbiamo condiviso con le Organizzazioni Sindacali le informazioni in nostro possesso sull'evolversi della Pandemia e sui riflessi che le nuove norme avranno sull'avvio dell'anno scolastico nel territorio Bresciano – commenta il Presidente Bragaglio – e nel corso della aperta e costruttiva discussione abbiamo constatato come le attuali limitazioni della capienza dei mezzi e la legittima aspirazione delle scuole verso il 100% di presenza in classe, rende inevi-

¹⁵⁸ Comunicato condiviso a conclusione dell'incontro tra l'Agenzia del TPL e le OO.SS dei Trasporti. Brescia, 11.08.2021

tabile, anche per quest'anno, il ricorso al doppio ingresso scaglionato da parte degli istituti”.

Da parte loro le OO.SS. hanno concordato sulla necessità di garantire i doppi ingressi, unica modalità che oggi consente di fare fronte alle limitazioni di capacità dei mezzi all'80%, introdotte dal governo per garantire il distanziamento sociale, constatato anche che per effetto della ripresa delle attività economiche non sarà nemmeno facile il ricorso, come avvenuto l'anno scorso, a servizi aggiuntivi di trasporto forniti dai noleggiatori.

I Rappresentati dei lavoratori si sono soffermati inoltre sulla necessità di garantire un presidio alle principali fermate cittadine e presso i poli scolastici provinciali, per evitare i fenomeni di assembramento alle fermate dei bus in concomitanza con l'ingresso e l'uscita degli studenti, compito quest'ultimo, che non può essere addossato al personale delle aziende di trasporto. “Per garantire che il 100% degli studenti acceda regolarmente agli istituti scolastici dobbiamo ipotizzare che non meno del 30% delle classi degli istituti secondari usufruisca del doppio ingresso alle 9 o alle 10, limitando al 70% l'ingresso alle ore 8.” Continua Bragaglio, “la nuova edizione del piano dei trasporti scolastici dovrà quindi mantenere l'impostazione già adottata, con successo, l'anno scorso e via via aggiornata sulla base delle esigenze specifiche degli istituti. Anche per quest'anno dunque sarà indispensabile continuare a dialogare con tutti i soggetti, aziende, sindacati, ufficio scolastico territoriale provinciale e istituzioni pubbliche, che ringrazio sin da ora per la fattiva collaborazione e la grande disponibilità dimostrata, sia in passato e che sono certo non mancherà in futuro”.

DOCUMENTAZIONE

COSTI E RISORSE PER SERVIZI TPL DI BRESCIA ¹⁵⁹

Ing. Alberto Croce, Direttore dell'Agazia del TPL di Brescia

1. DATI DI RIFERIMENTO

Il bacino di competenza dell'Agazia corrisponde al territorio della provincia di Brescia, che ha una superficie di 4.784.4 kmq **pari al 20,04 % del territorio della Lombardia** e con una popolazione di 1.262.487 abitanti (al 30.05.2018) che la collocano al quinto posto in Italia e rappresentano il **12,6% dei residenti in regione Lombardia**.

2. RIPARTO “STORICO”

I contributi economici che Regione fornisce annualmente per il sostegno del TPL che si svolge all'interno del bacino di Brescia sono commisurati ad un **montante di percorrenze** che include una serie diversificata di servizi:

- i servizi di carattere extraurbano definiti in base ai vigenti Contratti di servizio risultanti dalle gare assegnate nel 2004 per circa **16,36 milioni km/anno** (“autorizzati”) distribuiti su Lotto 1 (7,52 milioni di km/anno) e Lotto 2 (8,84 milioni di km/anno);
- i servizi interurbani svolti in regime di Concessione (6 società concessionarie) che hanno come ambito territoriale di riferimento quello della Valle

¹⁵⁹ A. Croce, *Analisi su costi e risorse per i Servizi TPL bacino di Brescia*, Agazia del TPL di Brescia, 09.11.2018.

Questa analisi, predisposta dal Direttore dell'Agazia, ing. Alberto Croce, ha costituito la base per ulteriori ed interessanti approfondimenti sviluppati sia dalla Provincia che dal Comune di Brescia. In particolare, si veda anche l'elaborato: “*Finanziamento dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale nel Bacino di Brescia*”, predisposto dall'Assessore del Comune di Brescia, Federico Manzoni, in occasione dell'incontro con i Consiglieri Regionali eletti nella Provincia di Brescia, in data: 09.10.20.

Camonica (ma comprendono percorrenze anche esterne alla medesima) raggruppati per semplicità di identificazione nella denominazione Lotto III per complessivi **2,73 milioni di km/anno**;

- i servizi di carattere urbano che interessano *l'area urbana* di Brescia riferiti al Contratto di servizio stabilito a seguito di gara dal Comune di Brescia con BS Trasporti nel 2004 per **complessivi 8,4 milioni di km/anno**;
- i servizi di ambito urbano svolti nei 4 Comuni di Desenzano, Gardone Val Trompia, Toscolano Maderno e Monte Isola (con formule di esercizio diversificate) che sono identificati come “Comuni regolatori” per un totale di percorrenze di circa altri 0,5 milioni di Km/anno.

La contribuzione regionale comprende anche la componente “contratto CCNL” destinata alla Società Brescia Mobilità che gestisce la linea di metropolitana *Metrobus* per un valore di 719.328 euro (anno 2016).

La quota di risorse monetarie per il bacino di Brescia è determinata applicando al montante complessivo di risorse reso disponibile di anno in anno dalla Regione per i servizi di TPL su gomma **la percentuale di percorrenze riconosciuta al bacino** rispetto al totale di percorrenze riconosciute al livello regionale. Le quote cosiddette “storiche” di distribuzione percentuale delle vett.-km tra i bacini territoriali che sono state assunte come dato di partenza per il “riequilibrio” si riferiscono **all’anno 2016**.

Al bacino di Brescia viene accreditata una quota pari al 10,96 % del totale della Regione.

vett-km ANNO BASE (2016)				
Servizi Autofilometrotramviari e su fune				
BACINI TERRITORIALI (Agenzie del TPL)	Area Urbana	Extraurbani	TOTALE	% sul totale
BG	7.057.757	14.893.528	21.951.285	7,12%
BS	14.365.729	19.407.235	33.772.964	10,96%
CO-LC-VA	8.947.347	20.252.293	29.199.640	9,47%
SO	1.083.503	3.444.945	4.528.447	1,47%
CR - MN	3.736.999	13.072.574	16.809.572	5,45%
MI - MB - LO - PV	158.744.821	43.274.977	202.019.798	65,53%
TOTALE (Lombardia)	193.936.156	114.345.551	308.281.707	100,00%

Nota bene: le percorrenze considerate nella tabella includono sia i servizi autofilometrotramviari sia le linee della metropolitana.

Il valore di produzione utilizzato per il riparto è pari a **33,77 milioni di vett.-km “equivalenti”** che si discosta significativamente dal valore cui si fa tradizionalmente riferimento che è quello del solo trasporto su gomma: all’incirca **28,5 milioni di bus-km/anno**, dei quali 9,1 “urbani” (area Brescia più i Comuni regolatori) e circa 19,4 interurbani). La differenza è costituita dalla valorizzazione del Metrò (5,3 milioni di vett.-km/a equivalenti).

Va osservato che sulla base di una tabella di RL che si riferisce alla “Proposta di riparto contributi autobus anni 2015- 2019” si evince che la quota parte del bacino di Brescia **determinata sui dati di percorrenza dell’anno 2014** (Comune di Brescia per 8.374.932 km e Provincia di Brescia per 20.578.495 km) **vale circa il 14,0 %** (28.953.427 km su 204.387.250 km a livello regionale) del **solo sistema “auto-filo-tramviario”** (escluso il Metro).

Il montante di risorse reso disponibile viene alimentato sia da finanziamenti di provenienza statale sia da risorse proprie (risorse “autonome”) della Regione. In assenza di riferimenti amministrativi, è possibile quantificare indirettamente le “risorse autonome” sulla base di una recente comunicazione della Regione (Prot. entrata Agenzia n.1955 del 21.09.2018) che stabilisce che ciascuna Agenzia nelle annualità 2018 e 2019 può prelevare una quota fino al 2% delle “risorse autonome” corrispondenti per finanziare spese di personale (commi 3 bis e 3 ter dell’articolo 7 della LR 6/2012 introdotti con la legge regionale n.12/2018).

Nel caso della Agenzia di Brescia il valore comunicato è di **369.353,23 euro**, pertanto, le “risorse autonome” per il bacino di Brescia risulterebbero 18.467.661,50 euro che rappresentano il 34 % del contributo totale versato da Regione Lombardia all’Agenzia (**53,75 milioni euro nel 2016** al netto delle compensazioni FO e per agevolazioni).

CONTRIBUZIONE IN BASE A “COSTI E FABBISOGNI STANDARD” ¹⁶⁰

Risorse regionali assegnate al bacino di Brescia secondo metodologia DGR X/7644

		Ann	Quota delle risorse della Regione Lombardia destinate al bacino di Brescia	Risorse economiche stimate (milioni di euro) (*)
Nuova ripartizione DGR X/7644	1	2020	8,9313 %	55,8
	2	2021	9,0153 %	56,3
	3	2022	9,0797 %	56,7
	4	2023	9,1478 %	57,1
	5	2024	9,1912 %	57,4
	6	2025	9,2434 %	57,7

(*) Nell'ipotesi di contribuzione regionale annua complessiva invariata, pari a 624.305.137,48 Euro

Nell'ipotesi che resti invariata l'attuale contribuzione complessiva annua regionale per il sistema “TPL gomma” nei prossimi anni - circa 624 milioni di euro ogni anno - la nuova ripartizione consentirebbe un progressivo incremento delle erogazioni all'Agenzia da 54,1 a 57,7 milioni di Euro **(+3,6 milioni di euro nell'arco dei sei anni del periodo 2020-2025)**.

Come definito nella DGR X/7644, l'importo complessivo della contribuzione regionale andrebbe a coprire le erogazioni attuali (54,1 milioni di euro, esclusi i contributi straordinari *una tantum* erogati nel 2016 e nel 2018) indirizzate a sostenere i costi di:

- servizi di trasporto per i Contratti di Servizio e le Concessioni (46,8 milioni di euro circa);
- copertura degli oneri sostenuti per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri, pari a 6,9 milioni di euro (inclusa quota per MetroBrescia);
- quota assegnata da RL per funzioni amministrative svolte da Agenzia, pari a 0.37 milioni di euro.

Nella assegnazione di risorse sulla base dei nuovi criteri viene inclusa anche l'offerta di trasporto prodotta dalla metropolitana di Brescia (la cui quantificazione è riferita ai treni-km prodotti in quell'anno come risultanti dal *data base* “Mu-

¹⁶⁰ Procedura prevista dalla DGR X/7644 del 28.12.2017

versi” applicando il coefficiente di conversione 3,0) per un volume di circa **5,3 milioni di vetture-km equivalenti/anno**. I costi di produzione sono fortemente dipendenti dalla velocità commerciale. A titolo informativo, l’analisi dei dati del COSTO STD (statistica regionale) per macro-processo industriale fornisce un’incidenza del costo di esercizio pari al 76% per i servizi di area urbana (dove la velocità commerciale media è di 16,9 km/h) e del 67% nei servizi interurbani dove la velocità commerciale media è di 31,9 km/h.

I costi di produzione sono fortemente dipendenti dalla velocità commerciale. A titolo informativo, l’analisi dei dati del COSTO STD (statistica regionale) per macro-processo industriale fornisce un’incidenza del costo di esercizio pari al 76% per i servizi di area urbana (dove la velocità commerciale media è di 16,9 km/h) e del 67% nei servizi interurbani dove la velocità commerciale media è di 31,9 km/h.

Va evidenziato che la parte di **servizi attualmente svolti in regime di concessione** (pari a 2,73 milioni di km/anno) è esente da applicazione IVA. Una volta che queste percorrenze saranno “assorbite” nel bacino unico e diventeranno parte del nuovo affidamento, il corrispondente costo sarà gravato da IVA (10%). Ciò comporterà maggiori spese stimabili nell’ordine di 500-600.000 euro su base annua.

La considerazione conclusiva e fondamentale è quella che se si ritornasse a adottare il “metodo storico” basato sulle sole percorrenze sviluppate, **si avrebbe una situazione molto più equa** rispetto al nuovo meccanismo dei “costi e dei fabbisogni standard”, in quanto applicando la percentuale del 10,96%, le **risorse attribuite al bacino di Brescia sarebbero di circa 68,6 milioni euro/anno, cioè circa 11,0 milioni di euro in più** rispetto a quanto sarà riconosciuto al 2025.

3. CONTRIBUTI PER SPESE DI FUNZIONAMENTO (O “SPESE AMMINISTRATIVE”)

Attualmente e fino all’entrata in funzione del meccanismo di ripartizione calibrato sui “fabbisogni standard” (a partire dal 1.01.2020), la Regione Lombardia riconosce un contributo per spese di funzionamento a ciascuna Agenzia.

Questo contributo è stato stabilito in base a criteri la cui genesi e definizione non è stato possibile rintracciare in atti amministrativi in quanto risale a fine anni '90, presumibilmente al momento in cui con l'entrata in vigore della Legge 422/97 lo Stato ha devoluto la materia del TPL alle Regioni e queste ultime a loro volta hanno delegato gli Enti locali (Province, Comuni capoluogo e "Comuni regolatori") a svolgere le funzioni tecnico-amministrative relative alla programmazione del TPL, assegnando loro un compenso per le attività trasferite.

L'attuale valore del contributo che l'Agenzia del TPL di Brescia percepisce è di circa 368.000 euro all'anno. Di questi, una quota pari a circa 45.000 euro viene retrocessa annualmente al Comune di Brescia fino a quando non verrà trasferito all'Agenzia il Contratto di Servizio inerente ai servizi di TPL di *area urbana*.

4 RIPARTIZIONE CONTRIBUTO STRAORDINARIO PER AREE MONTANE E SVANTAGGIATE (2018)

Risulta utile evidenziare che i criteri di ripartizione del contributo aggiuntivo straordinario per il TPL deliberato dalla Regione con **DGR XI/7824 del 29.01.2018** "*per lo sviluppo dei servizi nelle aree geografiche svantaggiate, con particolare riferimento alle aree montane, nonché agli ambiti a domanda debole, in considerazione di particolari esigenze derivanti dalla bassa densità abitativa*", riconoscono al bacino di Brescia quelle peculiarità della sua distribuzione territoriale "dispersa" degli insediamenti. Elemento quest'ultimo che si è cercato di valorizzare in sede di confronto tecnico nella definizione dei "fabbisogni standard".

Il valore di contribuzione assegnata al bacino di Brescia per il 2018 è stato di 1.072.355,49 euro su uno stanziamento complessivo di 5.000.000. Va osservato che nella visuale della decisione in questione, in cui si prospetta in definitiva l'esigenza di introdurre un "riequilibrio" per tenere in debito conto la oggettiva situazione degli insediamenti e la maggiore lunghezza delle relazioni di mobilità (relativamente ad altri ambiti geografici), **il bacino di Brescia viene accreditato di una quota del 21,4%** delle risorse totali stanziare, quale esito dell'applicazione dei criteri di riparto distinti per "Comuni di montagna interna" e per "Comuni di aree scarsamente popolate" (Allegato A alla DGR citata). Se si includesse questa erogazione di carattere straordinario in forma stabile nella contribuzione regionale la quota percentuale spettante al bacino di Brescia aumenterebbe del solo 0,17% (1,07 milioni di euro sul montante attuale di 621 milioni di euro, al netto contributo per attività amministrative).

LE PRINCIPALI ATTIVITÀ DELLA AGENZIA ¹⁶¹

Ing. Alberto Croce, Direttore dell'Agenzia del TPL di Brescia

Una parte rilevante del lavoro svolto dall'Agenzia nel suo periodo iniziale ha riguardato attività di carattere tecnico e di natura progettuale, direttamente riconducibili ad alcuni adempimenti previsti dalla stessa legge istitutiva n.6/2012 che, nel delineare un percorso ben chiaro, lineare e coerente con l'obiettivo conclusivo di pervenire alla effettuazione delle gare ad evidenza pubblica per affidamento dei servizi di TPL negli ambito territoriali propri di ciascun bacino, richiedeva evidentemente l'espletamento di alcuni passaggi di natura eminentemente tecnica.

I due passaggi principali - per la loro articolazione e complessità - sono costituiti, nella sequenza temporale nella quale si sono sviluppati, dal Programma del TPL di bacino (PTB) e dal Sistema integrato di tariffazione (STIBM). I lavori sviluppati, pur avendo carattere tecnico, rappresentano i due caposaldi entro cui si collocano le scelte di policy di livello strategico che sono affidate ai Decisori istituzionali chiamati a governare il sistema locale dei trasporti. Dette scelte, infatti, investono decisioni in ordine agli ambiti territoriali da servire, al livello di intermodalità desiderato, alla tipologia di utenza cui sono rivolti, oltre che in ordine a decisioni su tariffe, cadenzamenti, percorsi, tipologia di mezzi, ecc.

L'esito della attività svolte e del dibattito istituzionale circa i loro contenuti sono condensati in specifici Documenti che hanno trovato approvazione da parte degli Organi deliberanti dell'Agenzia e conseguente formalizzazione.

Con riferimento alle attività tecniche sopra richiamate, si è ritenuto cosa utile fornire qui di seguito una sintetica descrizione del lavoro svolto, dei contenuti e delle metodologie utilizzate.

Attività tecniche e progettuali di maggior rilievo svolte dall'Agenzia

Il Programma del trasporto Locale di bacino (PTB) è stato sviluppato nel corso del biennio 2017-18. Le attività propedeutiche di raccolta dati e di impostazione generale del lavoro sono iniziate nel corso del 2016. Le attività di studio

¹⁶¹ Ing. Alberto Croce, Direttore dell'Agenzia TPL di Brescia, *Prospetto: le principali attività dell'Agenzia del TPL*, Brescia, luglio 2021

e progetto si sono svolte sulla base dei criteri stabiliti dalle specifiche Linee Guida regionali e in linea con le disposizioni contenute nella DGR X/6313 che stabilivano (art. 60, comma LR 6/2012) che il PTB venisse approvato entro sei mesi dalla approvazione dei criteri inerenti la “Metodologia di determinazione dei costi standard e dei fabbisogni standard”, avvenuta il 28.12.2017 (con DGR X/7644 “Disciplina di cui art.-17 LR n.6/2012”). Il termine per l'approntamento del PTB così risultante (28 giugno 2018) è stato rispettato per quanto riguarda gli adempimenti del Consiglio di Amministrazione con la sua approvazione avvenuta il 23.03.2018.

In relazione al fatto che l'iter procedurale per l'approvazione del PTB prevede anche il rilascio di un parere di conformità rispetto alle Linee guida /validazione da parte della Regione con Delibera di Giunta (art.13, comma 4 della LR 6/21012), l'approvazione finale del PTB da parte dell'Assemblea dei Soci è avvenuta in data 29.01.2019.

Il Programma del Trasporto pubblico locale (TPL) del Bacino di Brescia

Il Programma del TPL è il documento in cui viene definito l'assetto della rete dei collegamenti svolti con vettori collettivi (principalmente autobus ma non solo) nel territorio corrispondente al bacino di mobilità bresciano e che include sia i servizi dell'area urbana di Brescia e del suo hinterland, sia le relazioni extraurbane oltre che quelle interne ad altri importanti poli di mobilità (Desenzano, Sirmione, Palazzolo s/Oglio, Rovato, Darfo ecc.).

Per la prima volta nella storia del trasporto pubblico provinciale di Brescia la programmazione dei servizi di TPL è stata condotta con una concezione unitaria, integrando tra loro i servizi bus e strutturando l'offerta secondo criteri di gerarchizzazione delle linee (linee di forza “strutturanti” e linee di adduzione) con predefiniti e uniformi “livelli di servizio”, così da assicurare un'adeguata accessibilità a tutto il territorio e rispondere in modo più efficace ai fabbisogni di mobilità in continua evoluzione, compreso l'importante segmento della clientela turistica.

Il riordino dei servizi autobus è avvenuto rimodellando in larga parte la rete dei collegamenti esistenti, intersecando il grafo delle linee con i caposaldi del servizio ferroviario regionale (Chiari, Rovato, Iseo, Desenzano, Palazzolo, ecc.) al fine sia di migliorare la *leggibilità* dell'offerta e sia di ottenere la massima efficienza produttiva, assegnando ad ogni “relazione di traffico” un livello di

servizio standardizzato e omogeneo in termini frequenze delle corse, arco giornaliero del servizio, stagionalità.

Il Programma contiene il disegno dei servizi autobus del bacino per un futuro che si proietta nel prossimo decennio. Esso farà da riferimento quantitativo e qualitativo per il nuovo assetto dei servizi che sarà messo a gara da parte dell’Agenzia del TPL di Brescia.

Riordino complessivo dell’offerta dei servizi del TPL nel bacino.

È stato condotto in relazione alle riduzioni di contribuzione pubbliche e alle esigenze di razionalizzazione connesse ai sempre più stringenti vincoli economici – anche in anticipazione del disegno di riprogettazione dell’offerta definito nel PTB. Questa attività ha comportato il ridisegno dei programmi di esercizio tramite un’attiva interlocuzione con le Aziende Affidatarie, in particolare per alcune linee di forza per conseguire l’integrazione con la metropolitana e la rete urbana di Brescia tramite l’interscambio ai capolinea e sugli snodi principali di intersezione della rete. Nell’ambito di questa attività si distinguono due tematiche di particolare valenza.

Per la sua rilevanza quantitativa e l’impatto che determina sull’intera struttura organizzativa e gestionale dei servizi di TPL è quella che ha riguardato i servizi cosiddetti “scolastici”, cioè quella parte di offerta – specialmente di carattere extraurbano - che viene erogata in periodo scolastico ed è stata tradizionalmente modellata per assicurare la mobilità degli studenti degli Istituti secondari di II grado. Si tratta di un segmento che vale oltre un terzo delle percorrenze svolte a livello extraurbano (circa 6,0 milioni di bus-km/anno su circa 18,5) e interessa una platea di circa 25.000 utenti.

La dispersione territoriale degli Istituti e la complessità dell’organizzazione didattica rendono particolarmente arduo il lavoro di armonizzazione tra la programmazione scolastica e quella trasportistica.

Già in tempi antecedenti la pesante situazione emergenziale sanitaria vissuta nella primavera 2020 - che ha costituito un ulteriore fattore per ripensare nelle sue linee fondamentali il modello trasportistico tradizionale rivolto alla clientela scolastica – l’Agenzia ha intrapreso un approfondito studio pilota per riprogettare l’offerta di questa tipologia di servizi, con riferimento agli Ambiti scolastici n.9 e n.10 che abbracciano tutta la fascia occidentale della provincia e la

Bassa bresciana dove la popolazione scolastica degli istituti Superiori si aggira intorno alle 15.000 unità.

Un'attività di riprogettazione di particolare rilevanza svolta dagli uffici tecnici dell'Agenzia ha riguardato il riassetto dei servizi interurbani della Val Trompia, territorio che rappresenta l'asse di forza principale in ambito extraurbano e dove da molti anni è in campo un modello di offerta (linea Slink201) che per le sue alte caratteristiche prestazionali e di successo rappresenta il prototipo di "linea strutturante" scelto sia per altre direttrici del bacino sia per le linee regionali RLink. In questo contesto geografico si è proceduto ad una rivisitazione completa del servizio e definito un nuovo modello che prevede corse verso la città con attestazione al capolinea nord della metropolitana e, alternativamente, alla stazione ferroviaria.

Accanto a questi progetti sono stati attuati due altri significativi interventi di riorganizzazione che si sono dimostrati particolarmente graditi dall'utenza: l'implementazione di un servizio cadenzato nella media Valle Camonica tra i centri di Breno e Darfo, con servizio "passante" al polo ospedaliero di Esine e il servizio stagionale (aprile-settembre) di navetta lungo la penisola di Sirmione che integra servizi urbani e extraurbani con alta frequenza e amplissima estensione di orario di servizio che ha riscosso (a partire dall'anno 2016) un grandissimo successo con circa 450.000 frequentatori stagionali.

Sistema Tariffario Integrato di bacino e bigliettazione elettronica

La creazione di un unico sistema tariffario che superasse il variegato coacervo di sistemi tariffari ancora coesistenti sul territorio del bacino (lineare, a zone, urbano concentrico, ecc.) ha rappresentato un obiettivo lungamente perseguito fin dagli anni antecedenti la costituzione dell'Agenzia. Esso rappresenta la condizione non solo per uniformare i regimi di tariffazione quanto primariamente fornisce il sistema e l'opportunità di offrire all'utente la possibilità di viaggiare con un titolo di viaggio unico, indipendentemente dalla tipologia e dal numero di vettori utilizzati e da quale Azienda o Operatore siano gestiti, favorendo al massimo la pratica dell'intermodalità e semplificando le operazioni di acquisto e pagamento dei titoli di viaggio.

Il compito progettuale sotteso è consistito nell'individuare la "zonizzazione" tariffaria più adatta al contesto territoriale e più equilibrata per garantire che il prezzo di viaggio risulti correlato all'intensità di offerta, da cui è derivata la scelta di disegnare – in armonia con le Linee guida regionali - zone di ampia

dimensione, con una drastica riduzione del loro numero attuale che consentirà all'utente di identificare con più facilità l'area geografica entro la quale il titolo di viaggio acquistato consente di muoversi.

Questa attività progettuale è stata molto complessa per la natura tecnica della materia oltre che in relazione alle difficoltà per giungere a definire il corretto bilanciamento tra ampiezza delle zone e valori delle tariffe associati, dovendo il sistema STIBM nel suo insieme rispettare altresì vincoli di contesto prefissati e particolarmente stringenti, quali l'armonizzazione con le tariffe del sistema ferroviario regionale e il mantenimento dell'equilibrio economico complessivo nell'ambito del bacino.

Questo processo di progressivo controllo e affinamento delle scelte – avviato nel 2016 con le iniziali simulazioni - è terminato nel corso dell'anno 2019 e ha portato alla definizione conclusiva del sistema dopo numerosi e articolati confronti tra gli *stakeholders* e gli interlocutori delle Aziende affidatarie coinvolte (in particolare nell'ambito della Conferenza Locale del trasporto pubblico) con l'approvazione del Sistema STIBM (Regolamento tariffario e annessa Relazione tecnica istruttoria) da parte del CdA con delibera n. 25/20.12.2019 e la successiva adozione in data 7.02.2020 da parte dell'Assemblea.

Strettamente connessa al progetto di integrazione tariffaria e di bigliettazione elettronica è l'implementazione operativa del sistema di Bigliettazione elettronica per supportare e rendere concretamente attivo il nuovo STIBM (Sistema di Tariffazione Integrato del Bacino di Mobilità) bresciano che ha già coinvolto le Aziende affidatarie con l'installazione della parte hardware e dovrà completarsi con l'attivazione dell'architettura informatica. La disponibilità dei dati forniti dal sistema riguardanti la validazione dei titoli di viaggio coniugata con le informazioni provenienti dal sistema di monitoraggio degli autobus in servizio andrà ad alimentare il Centro di Controllo di Bacino (CCB), finalizzato a dotare l'Agenzia dello strumento per esercitare i compiti di monitoraggio utili al costante controllo dell'andamento dei servizi di TPL e disporre di strumenti di verifica puntuale degli obblighi prestazionali fissati nei Contratti di Servizio. A supporto e in affiancamento all'attività tecnica per la configurazione del STIBM, nel 2018 l'Agenzia ha anche intrapreso la definizione dei provvedimenti e delle misure (in parte anticipatorie della “nuova zonizzazione tariffaria” definita nel PTB) necessarie da un lato a fronteggiare la diminuzione di risorse economiche prevista e, dall'altro, a sperimentare l'impatto sugli equilibri economici prefigurati nella nuova zonizzazione.

A questa attività va aggiunto lo sviluppo dell'attività per la stesura del Capitolato e delle specifiche tecniche sottese all'“Accordo per la ripartizione dei ricavi tariffari” (cosiddetto clearing) nel bacino, il cui sviluppo – comprese le necessarie negoziazioni – porterà alla effettiva implementazione del nuovo sistema tariffario integrato di bacino.

Le attività connesse alla predisposizione degli atti di gara, attività propedeutica all'espletamento delle procedure di affidamento dei servizi di TPL per l'intero bacino territoriale hanno avuto una gestazione discontinua in relazione sia ai diversi interventi normativi succedutisi nel tempo – tra i quali vanno senz'altro indicati gli interventi di natura regolatoria promossi dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) in materia - sia al protrarsi della conclusione del Programma del TPL di Bacino che costituisce il documento di riferimento dal quale vengono attinti gli elementi fondamentali di natura tecnica ed economica con i quali viene definito il PEF (Piano Economico-Finanziario) che sta alla base della gara.

L'Agenzia ha formalmente indetto la procedura di gara fin dall'anno 2016 – con la pubblicazione dell'Avviso di Pre-Informatione (09676-2016-IT GU/S S64 del 1.04.2016, poi rinnovato periodicamente, l'ultimo dei quali è stato pubblicato in GUCE GU/S S72 del 11.04.2019 - 171549-2019-IT)) e dato avvio il 17.04.2019 alla Fase di consultazione pubblica per la raccolta analitica degli elementi di conoscenza relativi agli asset degli Operatori economici presenti nel bacino di Brescia in ottemperanza alla procedura stabilita da ART (Misura 2.6 Delibera ART 49/2015) che si è protratta per l'anno 2019, poi interrotta a causa dell'emergenza sanitaria esplosa a inizio 2020.

Nel corso del biennio 2016-17 l'Agenzia ha dedicato molte energie nel lavoro congiunto con le altre Agenzie del TPL e con gli Uffici regionali per contribuire alla definizione dei “fabbisogni standard” e stabilire i nuovi criteri di ripartizione e assegnazione delle risorse economiche di fonte regionale e statale che vanno a costituire il riferimento economico e finanziario entro il quale definire la tipologia, l'articolazione territoriale e il livello dei servizi di TPL da offrire e da correlare alle scelte strategiche contenute nel Programma di bacino.

Questo intenso lavoro tecnico in buona parte è stato indirizzato ad approfondire e correggere gli esiti non sempre soddisfacenti che emergevano dai Gruppi di lavoro specificamente dedicati allo scopo, istituiti da Regione e dunque per poter presidiare convenientemente temi tecnico-economici cruciali, al fine di consentire che al bacino di Brescia venisse riconosciuta la giusta attribuzione “strutturale” di risorse che gli compete per le sue caratteristiche di

ampiezza e dispersione territoriale oltre che per la spiccata vocazione turistica e le esigenze di mobilità che vi sono connesse.

Il lavoro in questione ha trovato esito formale nel documento approvato da Regione Lombardia a fine dicembre 2017 con la DGR 7644/2017, entrata in vigore dall'inizio del 2020. L'importanza di quanto stabilito risiede nel fatto che – a partire da quell'anno e per un periodo di sei annualità successive - ogni bacino di mobilità sarà destinatario di risorse già quantificate e ben definite così da poter effettuare una programmazione dei servizi di TPL di propria competenza con riferimenti finanziari certi.

Tra gli strumenti operativi previsti dalla Legge 6/2012 per lo svolgimento dell'attività delle agenzie vi è quello della CLTP, ovvero della Conferenza Locale del Trasporto Pubblico, assise di carattere istituzionale che – pur limitata a funzioni solo consultive - è vista come utile organo di “accompagnamento” per l'implementazione delle scelte di maggiore rilevanza riguardanti il sistema del TPL di bacino (sistema tariffario, articolazione e strutturazione dell'offerta di servizi), di confronto tra *stakeholders* e quale idonea sede pubblica per la rendicontazione periodica riguardante la gestione tecnico-economica dei servizi di TPL. Una breve descrizione dei suoi lavori è riportata di seguito.

La Conferenza Locale del trasporto pubblico (CLTP)

Missione centrale dell'Agenzia è quella di provvedere agli affidamenti dei servizi di TPL nel bacino di Brescia attivando le più opportune procedure concorrenziali per l'affidamento dei servizi di TPL, in conformità a come definiti nel Programma di bacino. Ai sensi dell'art. 21 dello Statuto, l'Agenzia procede alla consultazione periodica, anche preventiva, delle istanze del territorio e dei diversi gruppi portatori di interesse riguardo alla specifica tematica della organizzazione dei servizi di TPL.

A tale scopo, essa, oltre ad aver condotto una serie completa di incontri con tutte le Amministrazioni locali del bacino già nei primi mesi dalla sua nascita (primavera 2015) ed aver svolto un'indagine specificamente dedicata all'organizzazione dei trasporti scolastici di livello comunale, in adempimento alla legge regionale 6/2012 e al comma 2 dell'articolo dello Statuto citato, ha approvato in data 27 ottobre 2016 il “Regolamento per la costituzione, modalità di consultazione e di funzionamento della Conferenza Locale del Trasporto Pubblico” (CLTP), dopo averlo sottoposto al vaglio dei principali soggetti interessati e acquisito le loro osservazioni.

L’Agenzia ha attivato la Conferenza il 27 gennaio 2017 allo scopo di renderla operativa nel momento in cui la stesura del Programma del Trasporto pubblico di Bacino (PTB) è entrata nella fase progettuale e di definizione delle scelte di maggiore valenza politica, rispetto alle quali la Conferenza è chiamata ad esprimere il suo parere consultivo.

Per esplicito desiderio dell’Assemblea la Conferenza ha assunto carattere permanente, proprio per rispondere alla volontà di garantire un’interlocuzione costante e non solo formale tra l’Agenzia e i portatori di interesse del territorio.

Successivamente, si sono svolte due ulteriori sessioni con carattere informativo e operativo, precisamente in data 17.03.2017 e 30.06.2017, nelle quali è stato presentato il progetto di riordino dell’offerta e, rispettivamente, illustrato l’impianto della nuova zonizzazione tariffaria oltre che le complesse problematiche connesse alla sua attuazione (integrazione con tariffe ferroviarie, definizione dei livelli tariffari e delle “tariffe di equilibrio” conseguenti all’applicazione della nuova zonizzazione).

In data 14 febbraio 2018 si è svolta la Quarta seduta della CLTP in cui sono state trattate nuovamente le questioni legate all’assetto del Sistema tariffario (STIBM) e i criteri di adeguamento e individuazione della gamma di titoli di viaggio aggiuntivi a quelli stabiliti dal regolamento tariffario regionale (inclusa l’individuazione delle categorie /gruppi di utenti beneficiari di agevolazioni).

Nel biennio successivo 2019-2020 e nel primo scorcio del 2021 la Conferenza si è riunita in seduta plenaria in altre sette occasioni, l’ultima delle quali (XI seduta) si è svolta in data 15.06.2021. In particolare, si segnala la IX seduta del 5 febbraio 2020, nella quale si è trattato in via conclusiva il tema del Sistema integrato di tariffazione e il relativo Regolamento tariffario e la Ottava seduta del 25.11.2019 nella quale, tra gli altri argomenti, si segnalano, per importanza, la proposta di alcune soluzioni per definire la compartecipazione economica da parte degli Enti locali minori del bacino al supporto dei costi del TPL, oltre che l’esame delle problematiche inerenti all’organizzazione dei servizi TPL per la mobilità scolastica alla luce delle analisi e degli studi (Progetti Pilota) condotti sugli Ambiti scolastici n. 9 e n.10.

IL PROGRAMMA DEL TPL DEL BACINO DI BRESCIA

Sintesi e criteri fondamentali ¹⁶²

Presupposti e percorso tecnico-amministrativo

In data 29 gennaio 2019 l'Assemblea dei Soci dell'Agenzia ha approvato con delibera 1/2019 il Programma del Trasporto Pubblico Locale del bacino di Brescia (PTB)

Tale momento rappresenta il passaggio conclusivo di un iter tecnico-amministrativo di particolare rilevanza e complessità avviatosi nel secondo semestre del 2015 che rappresenta uno dei presupposti – unitamente alla definizione dell'assetto tariffario del bacino di mobilità di competenza dell'Agenzia (STIBM) e alla preparazione del Piano Economico Finanziario Simulato (PEFS) – per procedere alla indizione della gara che sarà avviata per procedere al nuovo *Affidamento dei Servizi di TPL*, ponendo così le solide basi per un sistema dei trasporti pubblici locali rinnovato e più adeguato. Con l'adozione della versione finale in Consiglio di Amministrazione, l'esame al tavolo permanente della Conferenza Locale del TPL (CLTP) e la trasmissione in Regione Lombardia del Programma di Trasporto pubblico locale (PTB) l'Agenzia del TPL di Brescia ha compiuto un ulteriore passo verso la conclusione dell'iter.

Il Programma del TPL di Bacino rappresenta l'esito di un'interlocuzione e di un confronto con i soggetti a diverso titolo interessati che ha portato a condividere in larga misura i suoi contenuti, anche se richiederà ulteriori affinamenti riguardo ad alcuni aspetti di tipo progettuale, e una più puntuale definizione del nuovo *Sistema Tariffario Integrato* (STIBM)

Gli elaborati del Programma di Bacino (Relazione Generale, Allegati e Elaborati Grafici) sono stati oggetto di adozione da parte del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia nella sua seduta del 23.03.2018 con Delibera n.3/2018 e successivamente trasmessi in via anticipata ai componenti della Conferenza Locale del Trasporto Pubblico per il loro esame, avvenuto nella 5ª sessione svoltasi in data 4 aprile 2018.

¹⁶² Programma di Bacino dal sito dell'Agenzia del TPL di Brescia (sintesi),
in: www.agenziatplbrescia.eu

La durata della consultazione per il ricevimento delle eventuali osservazioni è stata ampliata su decisione del CdA (Delibera n.6/28.03.2018) ben oltre i termini inizialmente concordati con Regione, ovvero fino al giorno 26.04.2018, per dare modo a tutti i componenti della CLTP di poter garantire l'espressione di loro pareri e indicazioni.

Detta Conferenza (attivata dall'Agenzia come previsto dall'art 13, comma 5 della LR 6/2012, attenutasi scrupolosamente al percorso tecnico-amministrativo prescritto dall'art. 7, comma 13, lettera m), per esplicita volontà dell'Assemblea dei Soci è stata configurata come strumento consultivo permanente e non solo occasionale, in concomitanza con l'iter di formazione del PTB. In particolare, al punto 3.2.2 della Relazione Generale del PTB viene illustrato in dettaglio il percorso di consultazione svolto e i temi oggetto di esame della CLTP.

Gli *Enti Locali partecipanti* si sono espressi in merito con due distinti e specifici Documenti. In particolare, la Giunta Comunale Comune di Brescia ha formulato le proprie osservazioni raccogliendole nella Delibera 286/24.04.2018 in cui – tra l'altro – esprime “*la condivisione degli obiettivi in termini di gerarchia, frequenze, velocità, linearità e riconoscibilità dei percorsi, quali criteri per la riorganizzazione dell'offerta*”, mentre l'Amministrazione Provinciale di Brescia, a seguito della illustrazione del PTB avvenuta nella seduta del proprio Consiglio del 27.03.2018, ha trasmesso specifica Nota al riguardo in data 18.05.2018, dando atto che il PTB “*è il frutto di un lungo percorso di attento e metodico confronto tecnico e di interlocuzione con i vari attori istituzionali ed i soggetti economici coinvolti*”.

La Giunta Regionale ai sensi dell'art. 13, c.4 della Legge regionale n. 6/2012 ha espresso parere favorevole all'approvazione del Programma del Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Brescia (PTB) sviluppato dall'Agenzia del TPL di Brescia. Il parere è contenuto nella Deliberazione XI/349 del 16/07/2018 e contempla il recepimento di alcune integrazioni e rettifiche (Allegato 3).

Il lavoro di revisione e di aggiornamento del Documento è continuato nell'autunno del 2018, basandosi sulle ulteriori osservazioni formulate a fine agosto dal Comune di Brescia e sulle indicazioni emerse, in una serie di incontri di approfondimento tecnico, con gli Uffici della Provincia di Brescia (5.09.2018; 10.09.2018; 4.10.2018; 10.10.2018; 18.10.2018).

L'esame conclusivo della Relazione Generale del PTB da parte dell'Assemblea dei Soci è stato avviato nella seduta del 27 settembre 2018, poi aggiornatasi al 30 novembre 2018 (data in cui vi è stata la presentazione del testo della Relazione Generale aggiornato con le indicazioni formulate da Regione Lombardia nell'Allegato alla DGR XI/349).

Motivazioni e obiettivi

- Il Programma nasce dall'esigenza di effettuare un riordino complessivo dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico sul territorio del bacino di Brescia, definendo una nuova programmazione aderente a principi e criteri di organizzazione più aggiornati e, in particolare, coerenti con le indicazioni metodologiche contenute nelle specifiche Linee Guida della Regione Lombardia (Deliberazione X/2486 del 10.10.2014), come previsto dall'art13, comma 4 della Legge regionale 6/2012.
- La sua predisposizione ha rappresentato l'occasione per effettuare una valutazione dell'efficacia e della adeguatezza della programmazione dei servizi di TPL in essere e di effettuare una revisione critica, oltre che di fare il punto sulle modalità (modelli) di offerta e dei fabbisogni di mobilità – in rapida evoluzione.
- La redazione del PTB si è svolta attraverso un percorso di analisi articolato e omnicomprendente, reso ulteriormente complesso dal fatto di dover predisporre un nuovo assetto di offerta, anche per superare alcuni aspetti problematici della situazione attuale connessi, da un lato, alla dispersione, consistenza e variabilità della domanda dei “servizi scolastici” (che valgono circa un terzo della produzione del servizio extraurbano) e, dall'altro, dalla frammentazione dei sistemi tariffari esistenti.

Sintesi degli obiettivi principali del PTB

1. GARANTIRE UNITARIETA' alla PROGRAMMAZIONE dei servizi di TPL superando il dualismo tra area urbana del capoluogo e “resto della provincia”.
2. INTEGRARE, STRUTTURARE e GERARCHIZZARE l'offerta che viene proposta per “Livelli di servizio” (sia in ambito urbano sia per i collegamenti extraurbani/interurbani) → viene adottato e generalizzato il concetto di “SLINK” (modello attuali linee 201 e 202) che viene ampliato nel territorio della provincia di Brescia ed anche esteso all'intero territorio

- regionale con la formula delle linee “R-Link” con parametri prestazionali di elevato standard).
3. SVILUPPARE una RI-PROGRAMMAZIONE aderente alle aspettative dell’utenza.
 4. PREDISPORRE un’OFFERTA MIGLIORATIVA e POTENZIATA in termini quantitativi per rispondere a dinamiche di mobilità che hanno “allargato” il raggio di azione di molte connessioni (come indica la dinamica delle relazioni di traffico O-D tra corona metropolitana e capoluogo) e alle aspettative di quelle parti del territorio dove vi è un sottodimensionamento di offerta.
 5. DISPORRE di UNA BASE TECNICA AGGIORNATA che possa costituire adeguato e valido riferimento per la stesura del Capitolato della prossima gara di affidamento dei servizi di TPL nel bacino.

Il percorso tecnico

Il percorso progettuale si è sviluppato attraverso una serie di attività tecniche in senso stretto e di interlocuzione con gli attori e i soggetti economici coinvolti. In particolare, dopo aver sviluppato un’analisi a tutto campo per delineare il quadro territoriale di contesto e quello specifico del settore del trasporto pubblico (utili per ottenere una valutazione degli andamenti dei fattori chiave che governano il sistema TPL), l’attività tecnica si è concentrata sui temi relativi a:

- riordino dei servizi connessi alle esigenze della mobilità degli studenti degli istituti secondari di II grado
- ricomposizione dell’offerta, oggi affetta da una forte dispersione itinerari delle corse/linee
- riprogettazione dell’offerta per ovviare agli squilibri tra parte sud del territorio e le aree di pianura pedemontana
- strutturazione delle linee su base gerarchica e la distribuzione delle corse sul territorio e nelle fasce oraria in modo da rendere maggiormente leggibile l’offerta
- analisi dei vincoli e dei fattori di contesto di maggiore criticità (O-D brevi, concentrazione temporale del servizio per alta incidenza trasporti scolastici, ecc.)

L’interlocuzione con i diversi attori e soggetti coinvolti a vario titolo (istituzionali e non), è avvenuta attraverso la Conferenza Locale del Trasporto pubblico (CLTP) la quale ha dedicato 5 sessioni all’esame delle tematiche via via affrontate nel Programma, durante le quali si è sviluppato un ampio e analitico confronto con le Aziende operative sul territorio, le rappresentanze degli utenti e del territorio, le Associazioni di categoria oltre che con le Organizzazioni Sindacali. In parallelo, per tutta la durata della preparazione del Pro-

gramma vi è stata un'intensa e assidua interlocuzione con i Soci che è avvenuta in più fasi e riprese (con un percorso di progressivo affinamento e aggiornamento) che si è coordinata con il parallelo sviluppo del PUMS della città capoluogo.

L'attività di predisposizione del Programma si è estesa su circa due anni e mezzo di lavoro, nel periodo intercorrente tra l'autunno 2015 e la primavera 2018. Essa è avvenuta in larga misura con risorse tecniche interne, avvalendosi di consulenza esterna solo per la parte propedeutica, per la parte di elaborazione grafica e di supporto alla progettazione dell'offerta di servizio.

Gli esiti

Come indicato dalla disciplina regionale sul trasporto (Legge regionale 6/2012) che ha istituito le Agenzie di bacino assegnando loro come primo compito quello della redazione dei rispettivi Programmi di bacino (art.7, comma 13), il Programma del Tpl del bacino di Brescia rappresenta il punto di partenza e di riferimento per *“organizzare le procedure per l'affidamento dei servizi a livello dei bacini territoriali di competenza”* (art.22, c.3 della LR 6/2012).

Sintesi del Documento

Il Documento utilizza una metodologia aderente ai principi che governano l'impianto organizzativo dei servizi di trasporto a rete centrati su criteri di integrazione, strutturazione gerarchica del servizio (linee forza/linee strutturanti e *feeder*) puntando a elevati standard di cadenzamento delle frequenze e di ampiezza dell'arco orario del servizio;

- propone come elemento qualificante del nuovo assetto una struttura dell'organizzazione del servizio autobus interurbano basata su una forte integrazione con il servizio ferroviario regionale, nel quadro del riordino su basi *“gerarchizzate”* dell'offerta su gomma di tipo extraurbano;
- contiene approfondimenti tematici su aspetti di carattere particolare, come quelli connessi alla mobilità turistica, individuando in questo segmento di mercato una grande opportunità per contribuire alla qualificazione del territorio e al miglioramento della sostenibilità economica dei servizi offerti;
- delinea un assetto che punta ad un forte potenziamento di offerta nella fascia territoriale intermedia tra capoluogo e il suo hinterland, cercando sinergia tra linee a carattere urbano/suburbano e le linee di più lunga gittata;

- sviluppa una ampia “copertura” di temi, oltre a quelli propri dell’assetto del TPL autobus, tra cui si citano (a titolo puramente esemplificativo) i servizi lacuali, i servizi finalizzati, dinamiche demografiche e settoriali, gli aspetti economici, le analisi tariffarie propedeutiche alla definizione del Sistema tariffario integrato di bacino (STIBM).

Qui per consultare:

Il PROGRAMMA del TPL del BACINO di Brescia

- dal sito istituzionale dell’Agenzia del TPL di Brescia
- PTB - Executive Summary TESTO
- PTB - Executive Summary SCHEDE

ASSEGNAZIONE DELLE RISORSE FINANZIARIE

Il rinnovo delle flotte autobus ¹⁶³

DELIBERAZIONE

Il Consiglio di Amministrazione dell’Agenzia del Tpl di Brescia

Assegnazione delle risorse finanziarie per il rinnovo delle flotte autobus a valere sui programmi di finanziamento di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 223/29.05.2020 e del Decreto del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 207/27.12.2019.

INDIRIZZI per la ripartizione delle risorse finanziarie per il rinnovo delle flotte autobus a valere sul PSNMS - Programma Strategico Nazionale Mobilità Sostenibile (di cui al DPCM n. 1360/7.04.2019 e al Decreto interministeriale n. 81/14.02.2020) riguardante la linea di finanziamento destinata ai servizi di TPL del bacino di Brescia.

PREMESSO che:

- nel corso del periodo 2019-2020 si è registrato un importante impulso da parte governativa per promuovere un ammodernamento generalizzato del parco del materiale rotabile utilizzato per svolgere servizi di trasporto pubblico locale, con particolare riferimento al rinnovo delle flotte dei mezzi su gomma, per tramite di specifici programmi di co-finanziamento;
- le cospicue risorse economiche che vengono complessivamente messe a disposizione fanno riferimento a filoni di finanziamento variamente articolati per fonte, modalità e

¹⁶³ Delibera del CdA dell’Agenzia, unanimemente assunta il 12.04.2021. Con tale deliberazione si sono confermati i criteri di ripartizione delle risorse per il rinnovo delle flotte (per un importo complessivo di circa 80 mln di euro). Ponendo così fine - con un esplicito chiarimento stragiudiziale- ad un contenzioso promosso da Brescia Trasporti, avverso alla Agenzia del TPL di Brescia in sede di TAR e di Consiglio di Stato, sui criteri proposti dalla Agenzia stessa per l’assegnazione delle risorse.

procedure di assegnazione, tipologia di mezzi e infrastrutture collegate acquistabili con le suddette risorse, Soggetti beneficiari e tempistiche di impiego dei fondi stessi;

- sulla base degli atti già definiti e includendo quanto è in corso di formalizzazione (con particolare riferimento al Decreto MIT relativo alla quota di risorse destinate alle “città con oltre 100.000 abitanti” di cui all’art.4 del DPCM 1360/17.04.2019 conosciuto come Programma Strategico Nazionale Mobilità Sostenibile PSNMS), **il bacino di Brescia risulta destinatario nel suo insieme di un montante di risorse pubbliche dell’ordine di 86,8 milioni di euro** da utilizzare in un periodo esteso fino all’anno 2033;
- nell’ambito dei **cinque filoni di finanziamento** a cui è possibile attingere, tre fanno riferimento al cosiddetto al PSNMS (Piano Strategico Nazionale per la mobilità sostenibile). Due di queste linee di finanziamento sono riservate, rispettivamente, alle “città capoluogo ad alto inquinamento” dell’area padana e alle “città superiori a 100.000 abitanti”. Il solo Comune di Brescia **potrà beneficiare in via esclusiva** delle risorse a valere sugli ultimi due programmi citati del PSNMS per un ammontare di 28.568.889 euro, assegnati direttamente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ora Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibile);
- in base ai programmi di rinnovo delle flotte per i quali l’assegnazione delle risorse avviene per il tramite della Regione Lombardia, definiti in coerenza con le indicazioni degli Uffici regionali nel corso dell’anno 2020, sulla base della ricognizione preliminare effettuata dall’Agenzia del TPL di Brescia, le Aziende che operano i servizi “TPL gomma” di Area Urbana di Brescia (BS Trasporti S.p.A., SIA Società Italiana Autoservizi S.p.A. e AGI riunite nell’ATI titolare del relativo Contratto di servizio) risulterebbero beneficiarie di ulteriori 14.398.165,04 euro (sulla base della quota di ripartizione proporzionali alle percorrenze effettuate dall’ATI rispetto al complesso del bacino di Brescia, pari al 30,25%).

CONSIDERATO che:

1. l’Ufficio Tecnico dell’Agenzia, nell’ambito di una **valutazione complessiva preliminare per addivenire ad una ripartizione equilibrata di allocazione delle risorse** che contemperasse le diverse esigenze di rinnovo del parco riferite alle diverse partizioni territoriali in cui vengono erogati i servizi di TPL, tenuto conto:
 - delle diverse tipologie di materiale rotabile, oltre che di alimentazione, vetustà, intensità di utilizzo, ecc., del medesimo che sono associate alla natura distintiva dei servizi urbani rispetto a quella dei servizi interurbani;
 - del variegato scaglionamento temporale dei diversi programmi di investimento in questione;

- del **diverso livello di co-finanziamento che contraddistingue le diverse linee di finanziamento** a cui potranno accedere i Soggetti beneficiari;
- dei vincoli posti dalle disposizioni ministeriali a cui fanno riferimento i diversi Programmi, in ordine sia all'obbligo di "rottamazione" (o meno) di un numero equivalente di mezzi al numero di nuovi autobus acquistati, sia alla impossibilità di "trasferire" eventuali quote residuali non godute da un periodo temporale ("Annualità") all'altro di cui si compone un determinato Programma;
- della opportunità, nell'ottica di un più proficuo perseguimento dell'interesse pubblico, di ottimizzare l'uso dell'intera dotazione di risorse assegnate al bacino di Brescia attraverso la messa a disposizione di risorse quantitativamente appetibili nei casi di Soggetti beneficiari di dimensioni minori, altrimenti penalizzati dal mancato raggiungimento di un adeguato livello di co-finanziamento;

ha provveduto ad **elaborare uno schema di ripartizione che soddisfacesse i presupposti e le finalità richiamate;**

2. sulla base delle quantificazioni di cui al punto 1) precedente, in considerazione dello sfasamento e parziale sovrapposizione temporale di attivazione e sviluppo dei procedimenti tecnico-amministrativi connessi alla implementazione dei diversi Programmi, **si è reso necessario procedere tempestivamente con le ricognizioni delle *intenzioni di acquisto da parte dei Soggetti potenzialmente beneficiari***, individuandoli in modo più chiaro e ordinato per poter ottenere – pur a titolo preliminare – le opportune quantificazioni di assegnazione delle risorse da prospettare agli uffici regionali;
3. l'individuazione della platea dei beneficiari con riferimento ai programmi di finanziamento riferiti al DM 207/2019 e al DM 223/2020 di cui all'oggetto è stata condotta in stretta relazione alle indicazioni fornite da Regione Lombardia (che ha individuato come destinazione prioritaria dei fondi statali in questione i Soggetti affidatari dei servizi TPL di tipo interurbano) ed è stata sottoposta alla valutazione del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia, al fine di acquisirne la condivisione circa i criteri con i quali ha operato l'Ufficio tecnico dell'Agenzia;
4. il **Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia nella sue sedute n.5/2020 del 29.05.2020 e n.6/2020 del 28.07.2020 è stato dettagliatamente informato** dal Direttore in merito alle procedure adottate per l'allocazione delle risorse in questione (dove il medesimo, come debitamente verbalizzato, ha evidenziato esplicitamente, in particolare, come *"l'utilizzo delle risorse del finanziamento del Ministero Ambiente veniva indirizzato a soddisfare le esigenze di rinnovo del parco dei mezzi in servizio di TPL extraurbano, in considerazione del fatto che, altrimenti - cioè adottando una "ripartizione storica" pro-quota urbano/extraurbano - la componente di TPL urbano sarebbe risultata favorita in modo alquanto accentuato, addirittura con l'inversione delle quote storiche di ripartizione"*), nel **dare atto che con**

questo *modus operandi* si fosse pervenuti ad un'ipotesi "bilanciata" di assegnazione ai potenziali beneficiari che tiene conto sia delle quote di offerta (percordanze sviluppate dai singoli beneficiari) sia delle esigenze specifiche del segmento di domanda da soddisfare (dimensioni dei mezzi e loro utilizzo), anche in coerenza con le scelte contenute nel Programma di Bacino (ad esempio connesse alla prospettiva di potenziamento delle linee strutturanti denominate R-Link), in conclusione, *"condividendo le motivazioni della scelta prospettata"* **esprimeva il suo assenso ad escludere dai Soggetti beneficiari gli Operatori dei servizi di TPL dell'Area Urbana di Brescia;**

5. nell'ambito della seduta n.6 del C.d.A. del 28.07.2020, a conclusione della trattazione del punto 6 dell'O.d.g. riguardante la *"Conferma dell'indirizzo assunto nel precedente CdA del 29.05.2020 sulle modalità di assegnazione dei fondi Ministero Ambiente per rinnovo parco autobus"* i Componenti del CdA *"esprimono la propria condivisione alla linea assunta dal Direttore, confermando la propria adesione alle scelte fin qui sviluppate"*;
6. nel corso della seduta n. 3 del C.d.A. del 17.03.2021 con riferimento alla trattazione del punto 2 dell'O.d.g. a fronte delle iniziative giudiziarie intraprese nei confronti dell'Agenzia circa una presunta non corretta applicazione da parte della medesima dei criteri di assegnazione delle risorse finanziarie per il rinnovo del parco rotabile delle aziende operanti nel bacino di Brescia (cui si è resistito con esito che ha condotto al rigetto delle istanze cautelari proposte), è stato nuovamente ricordato come le scelte operate dal Consiglio di Amministrazione riferite all'oggetto *"si siano basate su una valutazione complessiva della situazione, finalizzata a garantire l'equilibrio nella assegnazione delle risorse ai diversi Operatori, considerato che le linee di finanziamento tra loro sovrapposte nei prossimi 12 anni sono ben cinque e originano da tre diversi provvedimenti governativi"* rinviando per gli approfondimenti ad una descrizione riepilogativa della situazione e delle valutazioni condotte contenuta in apposita Nota denominata *"Indirizzi per i finanziamenti dei mezzi destinati al TPL"*, a cui è seguita ulteriore comunicazione recante *"Programmi di investimento a valere su finanziamenti statali relativi al rinnovo della flotta dei mezzi in servizio di TPL nell'area urbana di Brescia"* prot. 580/23.03.2021, trasmessa anche ai componenti dell'Assemblea in data 24.03.2021) in atti.

PRESO ATTO che:

- a seguito della nota prot. 5159/2020 di Brescia Trasporti S.p.A. (ns. prot. 1880/09.09.2020) a riscontro delle comunicazioni inoltrate dall'Agenzia in data 10.08.2020 (prot. 1751/2020) e 24.08.2020 (Prot. 1793/2020) con le quali si sollecitava ciascuna Azienda affidataria operante nel bacino ad esprimere il proprio preliminare orientamento in merito alle intenzioni di acquisto a valere sulla quota di risorse statali del PSNMS di cui al DPCM 1360/17.04.2019 messe a disposizione per tramite delle regioni con Decreto Interministeriale n.81/14.02.2020, la medesima comunicava una previsione preliminare di acquisto corrispondente all'utilizzo di fondi pubblici sta-

tali per complessivi 14.871.195,03 euro nell'ambito dei tre periodi temporali previsti (2019-2020; 2021-2023, 2024-2028) dei quali **14.398.165,04 euro da riferire ai servizi di TPL inerenti all'Area Urbana di Brescia** e la restante parte, pari a 473.029,99 euro, ai servizi di tipo urbano svolti in comune di Desenzano;

- detta previsione è stata inserita nella apposita scheda tecnica da compilarsi ai sensi di quanto previsto dall'art 3, c. 1 del citato Decreto Interministeriale n.81/2020, come trasmessa da Regione Lombardia con comunicazione prot. RLA00S1_2020_2261 /Allegato 1 (ns. prot. n. 1630/2020 del 23.07.2020) e re-inviata dall'Agenzia alla Regione Lombardia entro i termini previsti con nota prot. 1913/2020 in data 14.09.2020;

PRESO ATTO, in tempo successivo (nota Comune di Brescia PG 54333/03.03.2021, Prot. Agenzia 462/04.03.2021, a riscontro della richiesta formulata dall'Agenzia con lettera prot. 2591/15.12.2020) che le **risorse statali assegnate alla città di Brescia nell'ambito del sopra citato PSNMS** con D.M. n. 234/06.06.2020 per le c.d. "Città capoluogo ad alto inquinamento di particolato PM10 e biossido di azoto" per il periodo 2019-2023 sono indicate nella scheda tecnica inviata dal Comune di Brescia al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 20.11.2020 con nota PG 02661100 e approvata con Delibera di Giunta n. 571/18.11.2020, **pari ad un importo di 9.029.318,51 euro** (frazionate in 3.380.322,76 euro per il periodo 2019-2020 e 5.648.995,75 euro per il triennio 2021-2023) saranno destinate all'acquisto di autobus a metano **con la previsione di contribuire al 100% del costo di acquisto dei mezzi.**

CONSIDERATO, inoltre:

- quanto esposto dall'Agenzia nella Nota prot. 1603/20.07.2020 indirizzata alla Società Brescia Trasporti S.p.A. e alla Regione Lombardia nella quale venivano dettagliatamente esposte e richiamate le motivazioni delle scelte e degli orientamenti assunti dal Consiglio di Amministrazione in merito alla assegnazione delle risorse a valere sul Programma di finanziamento istituito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con DM 207/27.12.2019 "Previsione interventi per definizione progetto regionale" nella sua seduta del 29.05.2020 già sopra richiamati e, in particolare, atteso il fondamento logico delle scelte operate allo scopo di **ottenere il più ampio rinnovo** del materiale rotabile, di **indirizzare i finanziamenti che si prospettano più vicini nel tempo verso le flotte che necessitano un'azione di ammodernamento più accentuata** in relazione alla loro rispettiva "anzianità media", di conseguire il **rinnovo anche per quella parte di flotte assoggettate a vincoli tecnici** connessi alla tipologia di alimentazione e/o all'area di operatività (zone montuose);
- la nota di Regione Lombardia Protocollo S1.2020.0012818 del 21.05.2020 (ns. prot.1687 del 22.05.2020) trasmessa a tutte le Agenzie del trasporto pubblico locale

presenti nel territorio regionale in cui essa ha avuto cura di rendere disponibile il piano di riparto delle risorse, simulazione “*condotta sulla base delle percorrenze effettive 2018 relative alla modalità gomma interurbana*”.

- che l’Agenzia intende operare in coerenza con il principio secondo il quale occorre “*assicurare una organica e efficace gestione delle politiche di rinnovo del parco rotabile automobilistico*” – come anche opportunamente precisato all’art. 3 c.1bis del Decreto Interministeriale n. 234/6.06.2020 – **adottando, conseguentemente, una unitarietà di visione tramite la quale sviluppare le pertinenti considerazioni in merito all’assegnazione dei fondi** per il rinnovo delle flotte in questione;

VALUTATO che:

- il programma di allocazione dei finanziamenti, in ragione della sua ampia scansione temporale (12-13 anni) prevede anche dei momenti di verifica intermedi che saranno senz’altro occasione per valutare le possibili modalità di attuazione del programma in funzione delle esigenze emergenti, lasciando in tal senso spazio per un’eventuale parziale rimodulazione della sequenza temporale di erogazione delle risorse e nella loro ripartizione territoriale nel rispetto della normativa e di tutte le indicazioni e gli indirizzi forniti, e tenuto conto che la gara a procedura aperta per l’affidamento dei servizi di bacino risulta imperniata su un unico lotto con un servizio integrato e unitario;
- **occorre equilibrare l’assegnazione del complesso dei finanziamenti destinati al bacino di Brescia fra ambito urbano ed interurbano** in relazione alle rispettive offerte, tenendo conto che il criterio della “*perfetta proporzionalità*” tra le quote di percorrenze erogate e le quote di risorse deve necessariamente essere ponderato tenendo conto delle diverse possibili considerazioni di natura tecnica esposte, della finalità di riequilibrio dell’anzianità media dell’intero parco rotabile, oltre che della **diversità del livello del co-finanziamento pubblico che intercorre tra i diversi programmi** di finanziamento (a titolo di riferimento: 80% sul Programma MIT; 75,58% sul Programma Ministero Ambiente; 100% sul programma PSNMS di cui al DM 234/2020 per le “*città capoluogo ad alto inquinamento*”; 65%-80% con riferimento alla linea di finanziamento del PSNMS destinato all’intero bacino di cui al Decreto interministeriale n.81/14.02.2020),

PRESO ATTO che, in sintesi:

- sulla base delle quantificazioni condotte e riepilogate nei documenti citati precedentemente al punto 6 del “Considerato” introduttivo, **a fronte di una offerta di servizi del 30,2% rispetto alla realtà territoriale del bacino provinciale, gli Operatori dei servizi di TPL dell’Area Urbana di Brescia potranno avvalersi di circa il 49,5% delle risorse totali** messe a disposizione a valere sui cinque filoni di finanziamento richiamati in premessa;

- la soprarichiamata **diversa modulazione del livello di co-finanziamento pubblico** tra i vari Programmi e per le svariate tipologie di mezzi – per quanto finora noto al riguardo, considerato che le determinazioni circa la quota di co-finanziamento pubblico sulla parte di Programma PSNMS relativo alle “Città oltre 100.000 abitanti” non sono state ancora fissate – comporta un quantitativo di “risorse mobilitate” per l’acquisto di mezzi (somma del co-finanziamento pubblico e del finanziamento aziendale, quando presente) pressoché analogo in termini assoluti tra i Soggetti operanti nell’Area urbana di Brescia e la restante platea di Operatori ma **genera, per contro, un differenziale nella percentuale di co-finanziamento** (complessivamente considerato) dell’ordine di 5÷6 punti percentuali **a favore dei Soggetti a cui sono affidati i servizi di TPL di Area Urbana di Brescia**, pari ad un valore di 2,7-3,0 milioni di euro in rapporto al quantitativo di corrispondenti “risorse mobilitate” (valutabili in circa 50,7 milioni euro);

CONSIDERATO infine che, in relazione ai termini - stabiliti nei rispettivi programmi - entro i quali acquisire formalmente gli ordini di acquisto da parte dei Soggetti beneficiari, al fine di comporre a livello di bacino il quadro programmatico ed economico per l’insieme dei mezzi di nuova acquisizione da trasmettere ai competenti Uffici regionali per consentire il prosieguo dell’istruttoria (relativamente ai fondi statali che sono erogati per tramite delle regioni), vi è **l’esigenza di procedere conclusivamente alla ripartizione delle risorse economiche riferite ai suddetti programmi**, in conformità alle prescrizioni regionali e, in particolare, della:

- **DGR n. XI/3853 del 17.11.2020** “*Riparto contributi per il rinnovo autobus adibiti esclusivamente a servizi di trasporto pubblico di linea a valere sulle risorse di cui al Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 223 del 29 maggio 2020*”, con particolare riferimento alla Tabella di cui al punto 3 dell’Allegato A e al prospetto Allegato 1 che fissa al 30.09.2021 il termine per l’invio degli ordini di acquisto sulla primo periodo di “annualità” in cui è articolato il programma, nonché il successivo Decreto n. 15899/16.12.2020 con il quale il Direttore della DG “Infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile” ha provveduto all’accertamento dei contributi statali e a definire gli impegni pluriennali a favore delle agenzie del TPL;
- **DGR n. XI/4343 del 22.02.2021** “*Riparto contributi per il rinnovo autobus adibiti esclusivamente a servizi di trasporto pubblico di linea a valere sulle risorse di cui al decreto del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del territorio e del mare n. 207 del 27 dicembre 2019 e ss.mm.ii.*”, con particolare riferimento alla Tabella di cui al punto 3 dell’Allegato A e al prospetto Allegato 2 che fissa al 31.01.2022 il termine per la dichiarazione dell’avvenuta stipula dei contratti di acquisto degli autobus e delle dotazioni obbligatorie da parte delle Aziende o dei Comuni titolari di servizi in economia;

RITENUTO opportuno che nelle more della definizione dei decreti attuativi da emanarsi dal Ministero competente in ordine alla erogazione dei fondi a valere sulla parte del programma PSNMS di rinnovo dei mezzi destinati alle regioni venga stabilito che la quota parte di risorse che verranno destinate ai Soggetti che operano servizi di TPL nell'area urbana di Brescia risulti quantificata secondo i valori richiamati sopra, ovvero pari a 14.398.165,04 euro;

VALUTATO opportuno ed utile **riservare la possibilità nell'operato degli Uffici dell'Agenzia di adattare la modulazione delle risorse** assegnate ai diversi Beneficiari **nella sequenza di attribuzione temporale** dei detti finanziamenti “*per annualità*” nella maniera ritenuta tecnicamente più opportuna per ottimizzare l'uso delle risorse, tenendo conto, in ogni caso, delle esigenze di priorità degli Operatori di minori dimensioni altrimenti esclusi dalla concreta possibilità di attingere alle risorse statali, tenuto altresì conto della disponibilità di risorse aggiuntive *ad hoc* risultanti dalle economie del precedente programma FSC che Regione Lombardia intende mettere a disposizione - su indicazione dell'Agenzia - per il Comune di Monte Isola che potrebbe consentire un trasferimento di risorse a favore di alcuni Operatori di minori dimensioni;

VISTI, in particolare:

- l'articolo 7 della Legge regionale n. 6/2012, ai sensi del **quale rientra nella funzione programmatica posta in capo alle Agenzie di TPL ai sensi della vigente legislazione regionale per l'interezza dei servizi in capo alle stesse, la definizione del riparto delle risorse tra le Aziende del proprio bacino** e l'individuazione delle tipologie di mezzi da finanziare (urbani/suburbani – classe I o classe A; interurbani – classe II, classe A o classe B) e in coerenza con le disposizioni di cui all'articolo 19 della legge regionale n. 6/2012, richiamate nelle sopracitate Delibere di Giunta della Regione Lombardia;
- **quanto prescritto in materia relativamente al vincolo di reversibilità in favore dell'Ente pubblico istituzionalmente competente per l'affidamento del servizio** e fermo restando che il subentro dei nuovi affidatari a seguito di espletamento delle gare dovrà avvenire sulla base dei criteri stabiliti dalla Misura 9 dell'Allegato A alla Deliberazione 11 novembre 2019, n. 154, dell'Autorità di regolazione dei trasporti, al netto dell'eventuale quota non ammortizzata di contributo pubblico;

VISTI altresì:

- il Decreto legislativo n.267/2000 (Testo Unico degli Enti Locali) e, in particolare **il parere in ordine alla regolarità tecnica espresso dal Direttore dell'Agenzia** ai sensi dell'art. 49 del detto Decreto;
- gli articoli 42 e 48 del D.Lgs. n.267 del 18.08.2000 in ordine alla competenza dell'organo deliberante;
- lo Statuto dell'Agenzia del TPL di Brescia;
- Il Decreto Legislativo n. 118 del 23.06.2011;
- il Regolamento di Contabilità dell'Agenzia.

DELIBERA di

1. **proseguire nell'attuazione degli orientamenti e delle scelte finora adottate dagli Uffici dell'Agenzia e condivisi dal Consiglio di Amministrazione nella ripartizione delle risorse** pubbliche complessive messe a disposizione nell'insieme dei programmi statali richiamati in premessa e articolati nelle cinque specifiche linee di finanziamento citate (programma MIT DM 223//29.05.2020, programma Ministero Ambiente DM 207/27.12.2019, PSNMS di cui al DPCM n.1360/17.04.2019) al fine di assicurare il corretto svolgimento e proseguimento delle relative procedure ed il rispetto delle tempistiche previste dalle medesime;
2. prendere atto che le quantificazioni effettuate nel corso delle specifiche istruttorie pertinenti alla formalizzazione degli atti di assegnazione e ripartizione delle risorse pubbliche verso i potenziali Soggetti beneficiari delle risorse medesime, a valere sui programmi di co-finanziamento statali di cui, rispettivamente, al DM 207/27.12.2019 e al DM 223/29.05.2020 **destinano le suddette risorse alle Aziende affidatarie di servizi di linea di TPL nel bacino che operano su relazioni di tipo interurbano**, coerentemente con gli indirizzi già assunti dal CdA nelle proprie sedute n.5 del 29.05.2020 e n.6 del 28.07.2020;
3. stabilire - nelle more della definizione dei decreti attuativi da emanarsi dal Ministero competente in ordine alla erogazione dei fondi a valere sulla parte del programma PSNMS di rinnovo dei mezzi destinati alle regioni - che la quota parte di risorse che verranno destinate ai Soggetti che operano servizi di linea di TPL nell'Area Urbana di Brescia risulti quantificata secondo i valori richiamati sopra, ovvero pari a 14.398.165,04 euro;
4. **autorizzare gli uffici dell'Agenzia** a procedere alla acquisizione da parte dei potenziali Soggetti beneficiari degli "ordini di acquisto" e dei "contratti di acquisto" relativi al Programma di finanziamento MIT di cui al DM 223//29.05.2020 e al Programma Ministero Ambiente di cui al DM 207/27.12.2019, per e a dar seguito ai relativi procedimenti tecnico-amministrativi secondo le tempistiche fissate rispettivamente dalla DGR 3853/2020 e dalla DGR 4343/2021;
5. dichiarare il presente provvedimento immediatamente esecutivo ai sensi dell'art.134, c.4 del D.Lgs. 267/2000.

Brescia, 12 aprile 2021. Letto, firmato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
Claudio Braglio

IL SEGRETARIO
Ing. Alberto Croce

ORGANI E PERSONALE DELL'AGENZIA DEL TPL DI BRESCIA (2014-2021)

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Componenti del CDA dal 2014 al 2016 - Presidente Corrado Ghirardelli, Vice-presidente Claudio Bragaglio, Consiglieri: Diego Peli, Alessia Savoldi (fino al 29.4.2016), Maurizio Tira (fino al 12.6.2016).

Componenti del CDA dal 2016 al 2018 - Presidente Corrado Ghirardelli (fino al 6.07.2017) Claudio Bragaglio (dal 6.7.2017), Vicepresidente Claudio Bragaglio (fino al 6.7.2017) Corrado Ghirardelli (dal 6.7.2017), Consiglieri: Lucia Guerini (dal 7.2.2018), Diego Peli (fino al 30.6.2017), Michéle Pezzagno (dal 30.06.2017).

Componenti CDA dal 2018 al 2020 (e 2021*) - Presidente Claudio Bragaglio, Vicepresidente Corrado Ghirardelli, Consiglieri: Lucia Guerini, Michéle Pezzagno.

*Per l'anno 2021 il CDA è stato prorogato di 12 mesi dalla Regione Lombardia, causa Covid19, poi con successiva proroga, decisa dai Soci, dall'11.08.2021 al 6.09.2021.

ASSEMBLEA DEI SOCI

L'Assemblea, in base all'art. 7 dello Statuto, è l'organo di indirizzo e di controllo politico-amministrativo dell'Agenzia. Come disposto dall'art. 6, è composta da un rappresentante per ciascuno degli Enti aderenti (art.1 co.4), nella persona del Presidente della Regione e della Provincia, dal Sindaco di Brescia o loro Delegati, purché Consiglieri o Assessori.

Componenti Assemblea dei Soci dal 2014 al 2016, nel ruolo di Delegati – Regione Lombardia (non indicato), Provincia di Brescia (vari Consiglieri), Comune di Brescia (Assessore Federico Manzoni).

Componenti Assemblea dei Soci dal 2016 al 2018, nel ruolo di Delegati - Regione Lombardia (Consigliere Francesco Ghiroldi), Provincia di Brescia (Consiglieri Diego Peli e, successivamente, Giovanni Battista Sarnico), Comune di Brescia (Assessore Federico Manzoni).

Componenti Assemblea dei Soci dal 2018 al 2021, nel ruolo di Delegati - Regione Lombardia (Consigliere Francesco Ghiroldi), Provincia di Brescia (Consigliere Giovanni Battista Sarnico), Comune di Brescia (Assessore Federico Manzoni).

COLLEGIO DEI REVISORI

Componenti dal 2014 al 2016 – Presidente Dott. Mario Pedersoli, componenti il Collegio: dott.ssa Teresa Federici e dott. Luca Morandini

Componenti dal 2016 al 2018 – Presidente Dott. Mario Pedersoli (fino al 28.02.2018), Dott. Gianpiero De Toni, componenti il Collegio: dott.ssa Teresa Federici e dott. Luca Morandini

Componenti dal 2018 al 2020 (e 2021)– Presidente Dott. Gianpiero De Toni, componenti il Collegio: dott.ssa Teresa Federici e dott. Luca Morandini (fino al 15.04.201). Con successiva elezione (dal 15.04.2021): Presidente Dott. Gianpiero De Toni, dott.ssa Veronica Cadei e dott. Ezio Codenotti (dal 15.04.2021)

L'AGENZIA DEL TPL DI BRESCIA

DIRETTORE: ing. Alberto Croce (fino al 1.07.2021), dott. Massimo Lazzarini (dal 1.07.2021)

UFFICI AMMINISTRATIVI: dott.ssa Giovanna Liberini, Simona Bonetti, Valentina Maggiori, Roberta Rizzinelli (dal 15.09.2019).

UFFICI TECNICI: ing. Gabriella Santa Barreca, arch. Alessio Gerace, Elisabetta Carbone, arch. Francesco Mazzetti (dal 13.05.2019), ing. Pietro Spandrio (fino al 1.10.2020), geom. Mario Guerini (fino al 2016).

SEGRETERIA e UFFICIO STAMPA: Vera Gentili (fino al 31.05.2016), Carola Fiora.

COLLABORATORI

Un sentito ringraziamento è rivolto anche a tutti i Collaboratori che, a vario titolo, dal 2016 ad oggi, hanno prestato o prestano un qualificato servizio in Agenzia: arch. Guido Bellandi, dott.sa Paola Prestini, ing. Maria Emma Sala, arch. Francesca Traversi, Giuseppe Castellini, Luca Gilberti.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Arena G., *Agenzia amministrativa*, in *Enc. giur. Treccani*, Roma, 1999.
- Bassi N., *Agenzie nazionali ed europee*, in *Enc. dir.*, Annali, II, t. 2, Milano, 2009,
- Bucci O., *Il trasporto pubblico locale. Una prospettiva per l'Italia*, Il Mulino, Bologna, 2006
- Busi R. (a cura), *Metropoli e Mobilità. Il caso di Brescia*, Sintesi Editrice, Brescia, 1993
- Franchini C., *L'organizzazione*, in Cassese S. (a cura di), *Trattato di diritto amministrativo*, Milano, 2003,
- Cavaleri P. (e altri), *Autorità indipendenti e agenzie una ricerca giuridica interdisciplinare*, Cedam, Padova, 2003.
- Corona G., Festa G., (a cura), *Trasporto Pubblico Locale: Risorse, pianificazione, esercizio*, Egaf Ed., Forlì, 2015
- Corsi Cecilia, *Agenzia e agenzie una nuova categoria amministrativa*, Giappichelli, Torino, 2005.
- Della Porta A., Gitto A. (a cura), *La riforma del Trasporto Pubblico Locale, in Italia nella prospettiva aziendale*, FrancoAngeli, Milano, 2013
- ISFORT - FederMobilità, *Indagine sugli assetti istituzionali e le competenze professionali degli Enti titolari di servizi del TPL*, Roma, gennaio 2019
- S. Maggi, *Mobilità sostenibile*, il Mulino, Bologna, 2021
- Maternini G. (a cura), *Trasporti e città. Mobilità e pianificazione urbana*, Egaf Editore., Forlì, 2014
- Maternini G., Tira M. (a cura), *Metropoli e Mobilità. Il caso di Brescia*, Vol. 3°, Sintesi Editrice, Brescia, 1994
- Ongaro E. (a cura di), *Le Agenzie Pubbliche. Modelli istituzionali e organizzativi*, Ed. Rubbettino, Soveria Mannelli, 2006.
- Ricci S, *Tecnica ed economia dei trasporti*, Hoepli, Milano, 2011
- Roversi Monaco, F, Caia G., *Il Trasporto pubblico Locale* (2 voll.), Hoepli Editore, Milano, 2008.
- Tajani C., *La fatica di cambiare. 30 anni di lavoro, sindacato e imprese nei trasporti in Lombardia*, Franco Angeli, Milano, 2011.
- Toth F., *La diffusione delle Agenzie Amministrative in Italia*, *Rivista Italiana di Politiche Pubbliche*, Fasc. 1, aprile 2007
- Zunarelli S. – Romagnoli A. – Claroni A., *Diritto pubblico dei trasporti*, Bonomo Ed., Bologna, 2015

DOCUMENTI E STUDI

Lavori svolti dalla Agenzia del TPL di Brescia o su commissione della stessa, riferiti ad attività tecniche o sviluppo di progetti.

- AGENZIA DEL TPL di Brescia, *Programma del Trasporto Pubblico del Bacino di Brescia*, Brescia, 28.01.2019
- ISFORT: *La domanda di mobilità nella provincia di Brescia*. Report finale su incarico dell’Agenzia del TPL di Brescia. luglio 2021.
- NET Engineering: *Progetto Pilota della stazione di Rovato (BS)*. Progettazione svolta su incarico di EUPOLIS Lombardia per conto dell’Agenzia del TPL di Brescia. aprile 2017.
- POLINOMIA: *Servizi di TPL scolastici del bacino di Brescia. Ricerca margini di ottimizzazione, definizione ipotesi di riordino e specifiche progettuali utili per l’affidamento. Prima fase. Analisi dei dati disponibili*. Febbraio 2019 (studi preliminari per modellizzazione).
- POLINOMIA: *Servizi di TPL scolastici del bacino di Brescia. Ricerca margini di ottimizzazione, definizione ipotesi di riordino e specifiche progettuali utili per l’affidamento. Seconda e terza fase: approfondimenti sull’ambito scolastico n.9 “Sebino - Ovest Bresciano” e n.10 “Bassa Bresciana”*. giugno-settembre 2019.
- POLINOMIA: *Servizi di TPL scolastici del bacino di Brescia. Ricerca margini di ottimizzazione, definizione ipotesi di riordino e specifiche progettuali utili per l’affidamento. Quarta Fase: test di analisi ambito scolastico n. 9*. febbraio 2020.
- REPLY: *Nota sintetica su procedura aperta vs. ristretta*. Febbraio 2019.
- LEM REPLY: *Le logiche del PEFS – Nota per Agenzia del TPL di Brescia*. Febbraio 2019.
- LEM REPLY: *Studio propedeutico alla definizione di una proposta di sistema integrato per il bacino di Brescia – Simulatore tariffario. Manuale e definizione di una proposta per il STIBM – Contributo tecnico svolto tramite incarico di EUPOLIS Lombardia*. aprile 2015.
- SISPLAN: *Rapporto sul rilievo delle fermate degli autobus della provincia di Brescia – Data base e software per la classificazione delle fermate, la verifica di conformità alle norme, la valutazione della sicurezza, la definizione di interventi di adeguamento*. Dic. 2019.
- CENTRO STUDI DIAGRAMMA: *Rilievo passeggeri, verifica puntualità ed effettuazione corse su linee extraurbane*. maggio 2018.
- NEMO Consulting: *Audit per la revisione del programma del TPK di bacino per gli ambiti STIBM e SBE*. 2018-2019.
- TRANSPLAN S.r.l. Ingegneria del territorio e Trasporti: *Analisi preliminari ed elaborazioni dati statistici per il Programma di bacino del TPL*. 2018-2019.

Studi e documenti inerenti alle tematiche del TPL in rapporto alla governance del sistema, al finanziamento, all'integrazione vettoriale ed agli sviluppi tecnologici

- CLAS – PTS Group: *I criteri di finanziamento pubblico del TPL in Lombardia*. Studio eseguito per il Position paper di ANAV – novembre 2018
- ASSTRA – Intesa Sanpaolo, *Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale. Dal miglioramento dei risultati gestionali alle sfide del futuro*. Rapporto 2020.
- UK Government, Department for Transport: *Bus back better – National bus strategy for England* – www.gov.uk/dft - 2021.
- CEREMA - France Mobilités: *Devenir autorité organisatrice des mobilités*. febbraio 2021, scaricabile dai siti <https://www.francemobilites.fr> e <https://www.cerema.fr/fr>
- *Cittadinanzattiva* (Osservatorio prezzi e tariffe): *Trasporto pubblico locale – Indagine annuale su costi, qualità e tutele*. settembre 2020.
- RSE S.p.A., Mobility Innovation Tour 11.06.2020. Presentazione Ing. Claudio Carlini: *Mobilità sostenibile nel TPL – Valutazione economica e prospettive dagli orientamenti istituzionali in tema di energia*.
- MIT-CNEL-ISFORT: *17° Rapporto sulla mobilità degli italiani - Tra gestione del presente e strategie per il futuro*. novembre 2020.
- UITP: *Contracting in transit. The value and benefits of private contracting in North America and internationally to meet passenger needs*. Study. April 2021.
- APTA American Public Transit Association. P. Weyrich e W.Lund: *How transit benefits people who do not ride it . A conservative inquiry*. October 2003.
- REGIONE LOMBARDIA. Delibera di Giunta X-6313: *Metodologia per la definizione dei costi e dei fabbisogni standard nel settore del TPL*. 6 marzo 2017.
- COMUNE E PROVINCIA DI BRESCIA, *Finanziamento dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale nel Bacino di Brescia*”, Assessore del Comune di Brescia, Federico Manzoni, per l'incontro con i Consiglieri Regionali. Brescia, 9 ottobre 2020
- TRASPORTI ITALIA newsletter. Intervento del Ministro G. Delrio al Convegno di FederMobilità a Brescia: *TPL: oggi la proposta di riforma in CdM* - 11.04.2017.
- BERIA P., Debernardi A., Campisi E., Tolentino S., Filippini G. (2021). *Rapporto indipendente su Trenord 2010-2019. Offerta, produttività e qualità* – Politecnico di Milano TRASPOL “Laboratorio di politica dei trasporti”: Report 3/21, in collaborazione con META Mobilità-Economia-Territorio-Ambiente.
- UFC Direction des études: *Performance des trains régionaux*. Mai 2015.
- ECF European Cyclists' Federation. Factsheet: *Marrying cycling and public transport*. 2016. www.ecf.com

Analisi e studi riguardanti le prospettive del TPL in relazione all'impatto del COVID-19

- FEDERMOBILITÀ – ISFORT: *I modelli di mobilità emergenti e le prospettive per il post-emergenza: temi di discussione* (Bozza Rapporto finale) – giugno 2021.
- POLIS Lombardia. *Indagine di customer satisfaction sul trasporto pubblico locale in Lombardia – inverno 2020.2021* – Rapporto finale, giugno 2021.
- AIC Associazione Italiana Costituzionalisti. Matteo Carrer: *Il trasporto pubblico locale nella pandemia. Annotazioni giuridiche sui primi interventi normativi*. Giugno 2020.
- CAMERA DEI DEPUTATI. Servizio studi XVIII legislatura: *Il trasporto pubblico locale*. 18 luglio 2020.
- INAIL-ISS Istituto Superiore di sanità: *Documento tecnico sulla gestione del rischio di contagio da Sars-Cov-2 nella attività correlate all'ambito scolastico con particolare riferimento al trasporto pubblico locale* – dicembre 2020.
- STEER: *The Covid-19 funding gap: the case for continuing support for urban public transport*. Report prepared for the Urban Transport Group, Leeds. September 2020.

DOCUMENTI ONLINE DELLA AGENZIA DI BRESCIA

Per Atti e Documenti dell'Agencia del TPL di Brescia si veda il *Sito*
www.agenziatplbrescia.it

Ulteriori ***Link***, in particolare, per:

[Programma di Bacino del TPL di Brescia](#)

[Bilanci della Agenzia del TPL di Brescia](#)

[Conferenza Locale del Trasporto Pubblico \(CLTP\)](#)

[Documento Unico di Programmazione \(DUP\)](#)

[Primo Piano di Emergenza TPL-Scuole predisposto dall'Agencia](#)
(20.04.20) su indicazione del *Web Team* della Prefettura di Brescia

[Incontro con Parlamentari, Assessori e Consiglieri Regionali bresciani del 29.03.2019](#)

[Incontro con Consiglieri Regionali bresciani del 9.11.2018](#)

Claudio Bragaglio (1948, Brescia).

Vicepresidente (2014-17) e Presidente (2017-21) dell'Agenzia del TPL, su proposta del Comune di Brescia. Ha presieduto la Conferenza Provinciale dei Trasporti (CLTP). Membro del Comitato Prefettizio (*WebTeam*), il primo costituito a livello nazionale (15.4.2020), per la definizione e la gestione del Piano TPL-Scuole per l'emergenza Covid.

Lauree con lode in Sociologia (Uni-Trento) ed in Filosofia (Uni-Milano).

Perfezionamento in: Direzione degli Enti Pubblici, presso SDA Bocconi di Milano e la Scuola di Specializzazione in Amministrazione Pubblica, SPISA (Uni-Bologna).

Docente di ruolo in "Diritto ed Economia", presso vari Istituti Secondari Superiori.

Consigliere del Comune di Brescia ed Assessore nella Giunta dell'on. P. Corsini (2005-2008), per 22 anni, in periodi compresi tra il 1975 e il 2013.

Consigliere Regionale in Lombardia (1995-2005).

Un sentito e riconoscente ringraziamento alla Sig.ra **Carola Fiora** per la preziosa collaborazione ed il lavoro redazionale riguardante la pubblicazione dell'eBook.

eBook free downloadable online

<https://www.agenziatplbrescia.eu/pagina-di-esempio/agenzia/storia-dellagenzia-formato-ebook/>

Pubblicazione da parte della Agenzia del TPL di Brescia,
via Marconi 12. Brescia: 31 agosto 2021