



Agenzia del TPL di Brescia

AGENZIA DEL TPL DI BRESCIA - Via Marconi, 12 - 25128 BRESCIA

Il TPL nel 2021 – Risultati salienti, problemi aperti e prospettive per il 2022

***Presidente Agenzia del Tpl di Brescia
Giancarlo Gentilini***

Conferenza Locale del Trasporto Pubblico Bacino di Brescia

Dodicesima sessione – 10 Giugno 2022

I risultati più significativi del 2021 (I)

- ❑ Fatta la premessa che anche il 2021 è stato un anno eccezionale, il sistema di TPL del bacino bresciano, pur in presenza delle fortissime tensioni dovute alla pandemia, **ha assicurato la mobilità pubblica** a lavoratori e studenti! La produzione, in termini di corse effettuate e di bus/km prodotti, si è avvicinata a quella storica pre pandemia
- ❑ Le aziende di trasporto, sia in ambito urbano che extraurbano, hanno dimostrato complessivamente di saper gestire le emergenze limitando, per quanto possibile, i disagi all'utenza.
- ❑ Le proteste pervenute all'Agenzia sono state complessivamente limitate (con 45.000 studenti serviti...) e la stessa utenza si è dimostrata **sostanzialmente soddisfatta** per i servizi forniti.
- ❑ Il nuovo servizio ispettivo, svolto direttamente dall'Agenzia, ha permesso di orientare meglio le azioni correttive e ha garantito terzietà e oggettività nelle verifiche delle segnalazioni di disservizi da parte dell'utenza. **Le verifiche sul campo hanno aggiunto qualità al complesso delle azioni di controllo svolte dall'Agenzia**

I risultati più significativi del 2021 (II)

- ❑ Il rapporto istituzionale dell'Agencia con Regione Lombardia, Prefettura, Ufficio Scolastico Territoriale, Provincia, Comune di Brescia, Comuni e organi territoriali anche sindacali è stato sempre fattivo, improntato a collaborazione e molto proficuo. **Questi rapporti hanno permesso di gestire le emergenze nel migliore dei modi** e costituiscono un patrimonio importante per il disegno di un sistema di TPL efficace anche nel prossimo futuro.
- ❑ Si è consolidata l'attività (tramite pareri, riunioni e supporto tecnico) dell'Agencia in materia di supporto alla pianificazione dei trasporti pubblici e di coordinamento delle istanze locali, anche a livello di sviluppi infrastrutturali, **per permettere di realizzare sempre maggiore integrazione tra le diverse modalità di trasporto passeggeri.**
- ❑ L'Agencia ha consolidato il suo **ruolo di Ente a supporto delle istanze dell'utenza** e di controllo delle prestazioni aziendali

Problemi aperti (I)

- ❑ **La pandemia da COVID 19 ha influenzato pesantemente il sistema del TPL e la mobilità delle persone. Anche nel corso del 2021 è stato necessario:**
 - ❖ **Adeguare di continuo il servizio in dipendenza delle norme restrittive e delle recrudescenze della pandemia**
 - ❖ **Attivare servizi aggiuntivi**
 - ❖ **Imporre il doppio ingresso agli istituti scolastici superiori con evidenti disagi agli studenti e alle famiglie.**

- ❑ **Nel 2021 si è assistito, come nel 2020, ad una forte riduzione dell'utenza «pagante» che utilizza i mezzi pubblici, con pesanti ripercussioni sui ricavi da traffico e relativo disequilibrio del sistema senza i correttivi statali.**

- ❑ **La pandemia ha esaltato il problema strutturale, già latente, della carenza di personale di guida disponibile presso le aziende che erogano i servizi di TPL. Questo vincolo, legato anche alla disponibilità di risorse economiche adeguate, influenza in maniera determinante le possibilità di sviluppo del TPL nel futuro.**

Problemi aperti (II)

- ❑ I ristori economici statali alle aziende di trasporto per i mancati ricavi da vendita dei biglietti, sono stati assicurati in forma piena per l'anno 2020, mentre sono **solo parziali per il 2021 e non sono previsti del tutto per il 2022.**
- ❑ Nel 2021, a differenza del 2020, i servizi di trasporto sono stati erogati per intero, avvicinandosi alla produzione pre-pandemia, senza nessuna limitazione di costo per le aziende.
- ❑ Nella seconda metà del 2021 si è assistito ad una **ripresa dell'inflazione** senza una prospettiva analoga di adeguamento delle risorse economiche destinate all'acquisizione di servizi di TPL.
- ❑ Con i primi mesi del 2022, per effetto della situazione internazionale, la dinamica inflattiva, spinta dai **costi esorbitanti dell'energia e dei carburanti**, ha raggiunto livelli insostenibili per la tenuta economica del sistema di TPL nel tempo senza interventi correttivi drastici.

Problemi aperti (III)

- ❑ Permane, in generale e ai diversi livelli politico-amministrativi, una **sottovalutazione del ruolo e dell'importanza del TPL come servizio pubblico essenziale da tutelare e garantire** in termini di:
 - Sostegno economico a favore di una utenza debole (studenti in primis);
 - Tutela degli aspetti essenziali che ne garantiscono la fruibilità (tutela dei percorsi e delle fermate, accesso ai centri storici, priorità sempre assicurata alla mobilità privata a discapito del TPL);
 - Garanzia di intermodalità anche a vantaggio della mobilità dolce e dell'ambiente;
 - Proiezione sul TPL di una visione strategica della mobilità che possa divenire attrattiva anche nelle scelte dei cittadini, con conseguente iniezione di risorse economiche per migliorare qualità ed efficienza [si veda il positivo esempio della Metropolitana].

- ❑ Sostanziale **blocco, in Lombardia, del processo di integrazione tariffaria**, indispensabile complemento all'integrazione modale per permettere all'utenza una semplice fruizione del sistema di TPL nel suo complesso e tramite tutte le sue componenti (ferro, gomma, acqua...)

Il piatto piange....

- ❑ **La dinamica inflazionistica richiede necessariamente per il 2022 un adeguamento delle tariffe, dopo anni di stabilità dei prezzi di abbonamenti e biglietti, al fine di compensare almeno parzialmente l'incremento dei costi di produzione (aumento costi energetici e costi del personale).**
- ❑ **Senza interventi statali di consistente entità per l'incremento del fondo nazionale trasporti e delle risorse destinate al TPL da parte di EE.LL. e Regione Lombardia alla fine del 2022 il sistema del TPL del bacino bresciano andrà in disequilibrio strutturale.**
- ❑ **Gli aspetti economici influenzeranno in maniera determinante la possibilità di attuare compiutamente le previsioni del programma di bacino e renderanno aleatorie le possibilità di dare un contributo fattivo alle politiche di contenimento delle emissioni clima-alteranti in atto nel paese e a livello comunitario.**

prospettive per il 2022 – domanda di servizi di TPL

Le richieste dei territori ...

- ❑ **le aree a forte vocazione turistica chiedono un potenziamento dei servizi e una loro maggiore integrazione con i percorsi fruitivi a «mobilità dolce» per una ulteriore valorizzazione dei rispettivi territori**
- ❑ **Le Amministrazioni rappresentano la necessità diffusa di migliorare la qualità complessiva dei servizi**, soprattutto in ambito extraurbano, e di effettuare potenziamenti mirati sulle direttrici di maggior traffico veicolare per dare una alternativa credibile ed efficace al traffico privato e contribuire alla diminuzione delle emissioni climalteranti
- ❑ Il sistema di trasporto pubblico deve poter contare su fermate e nodi di interscambio funzionali, sicuri e modernamente attrezzati. È indispensabile **iniziare ad investire sulle fermate e sui nodi di interscambio** per caratterizzare l'offerta di TPL e migliorare l'attrattività

Alcune premesse per un salto di qualità ...

- ❑ La piena operatività del sistema di bigliettazione integrato (STIBM) è una necessità imprescindibile per garantire una mobilità libera tra i diversi sistemi di trasporto pubblici. Indipendentemente dall'effettuazione delle gare. Bisogna superare l'impasse normativo esistente.
- ❑ La transizione ecologica e gli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti impongono una scelta a favore del TPL (unica risposta immediata alla necessità di ridurre congestione e inquinamento da traffico) con assunzione di decisioni coerenti nelle scelte urbanistiche, viabilistiche e infrastrutturali
- ❑ Le risorse economiche per i programmi di rinnovo del parco mezzi TPL che usano carburanti ecocompatibili devono essere assicurate con un flusso finanziario costante nel tempo e di lunga durata (e non con provvedimenti spot concentrati che mettono in crisi il sistema industriale e fanno esplodere i costi)
- ❑ Le risorse per la gestione devono essere adeguate agli obiettivi strategici condivisi e sufficienti per compensare i sovracosti della transizione energetica e della contingenza economica che si sta sviluppando (inflazione, adeguamento costo del lavoro, incremento costo carburanti, etc.)

IL TPL nel futuro immediato deve fare sistema in termini di :

- **CONDIVISIONE DELLE INFORMAZIONI SULLA DOMANDA DI TRASPORTO PER CALIBRARE AL MEGLIO L'OFFERTA (AD ESEMPIO SULLE NECESSITÀ DELLE SCUOLE)**
- **PROMOZIONE DI ACCORDI TRA AGENZIA ED EE.LL. PER POTENZIAMENTI DEI SERVIZI E PER PARTECIPARE A PROGETTI COMUNI DI SVILUPPO E RICERCA CON FORME DI COMPARTICIPAZIONE ALLA SPESA**
- **MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI LAVORO DEL PERSONALE DI GUIDA**
- **SPERIMENTAZIONE DI NUOVE FORME DI SERVIZI PER LE AREE A DOMANDA DEBOLE O PER ESIGENZE SPECIFICHE OGGI NON SODDISFATTE DAI SERVIZI TRADIZIONALI**

Il processo di allargamento dei soci per la nuova Agenzia

Con la recente modifica della Legge regionale 6/2012 e con la Delibera attuativa (DGR 6187/2022):

- È stata conferita all'Agenzia la possibilità di costituire una autonomia patrimoniale formata da beni mobili e immobili destinati allo svolgimento dei servizi di trasporto (c.d. agenzia «pesante»); ciò potrà consentire una operatività dell'agenzia anche sugli aspetti infrastrutturali oltre che sul servizio;
- Sono stati rivisti i criteri per l'allargamento della compagine societaria dell'Agenzia ai comuni non capoluogo attraverso l'elezione di un loro rappresentante nell'assemblea dei soci.
- E' stata avviata la revisione dello statuto dell'Agenzia per adeguarlo alle nuove esigenze dettate dalle norme e dall'esperienza derivante dai primi anni di funzionamento della stessa.

Il 2021 è stato un anno difficile, per la collettività e, quindi, anche per il Trasporto Pubblico Locale. Molti i problemi i cui effetti, soprattutto di carattere economico, si trascineranno ben oltre il 2022. Lo scenario emergente, qualora non vengano adottati correttivi, rischia di portarci ad un disequilibrio strutturale del sistema.

Ciò nonostante, il 2021 è stato un anno in cui, nonostante le innegabili difficoltà, il servizio di trasporto ha garantito risposte più che adeguate alle esigenze di mobilità dei cittadini, soprattutto delle fasce più deboli della popolazione. Con le restrizioni, con la variabilità infinita dei contesti, con i problemi determinati dal Green Pass, le malattie degli autisti (anche loro si sono ammalati di Covid...), la carenza ormai anche strutturale di autisti anche per la scarsa attrattività del loro lavoro...

Ciò è stato possibile perché tutti gli attori del sistema hanno contribuito, con dedizione e competenza, a gestire una emergenza. Doveroso quindi ringraziarvi tutti!!

La situazione economica, molto dipendente dalla guerra in corso, il COVID latente, le situazioni di debolezza del nostro sistema richiedono che questo spirito di collaborazione diventi strutturale al fine di affrontare e risolvere i problemi, molto gravi, che si sono affacciati in questo primo scorcio dell'anno.

Saremo quindi pronti ad affrontare le nuove sfide.