



Conferenza Locale del Trasporto Pubblico – Bacino di Brescia

VERBALE quindicesima sessione del 14.07.2025

Agenzia del TPL di Brescia, sessione svoltasi in videoconferenza, ore 11:10

Presenti:

La lista dei partecipanti è riportata in separato Allegato 1

Alle ore 11:10 il Presidente dell'Agenzia del TPL di Brescia, sig. Giancarlo Gentilini, dopo i saluti istituzionali, ringrazia i soci presenti, in particolare Regione, Provincia, Comune di Brescia e tutti i Comuni intervenuti. Ringrazia per la presenza l'Ufficio Scolastico Provinciale, interlocutore estremamente attivo nel dialogo e indispensabile con riguardo alla programmazione dell'attività del servizio scolastico. Ringrazia le Aziende e i Sindacati, senza i quali non sarebbe possibile organizzare questi servizi fondamentali per la collettività che, pur essendo attività economiche fini a sé stesse, hanno risvolti sociali estremamente importanti per cui l'Agenzia riesce a rappresentare una adeguata composizione dei diversi interessi garantendo l'erogazione di un servizio pubblico. Vengono ringraziati, infine, la Comunità Montana di Valle Sabbia, le Associazioni dei consumatori e la Stampa che segue con attenzione l'evento, vista l'importanza del servizio pubblico sulla cittadinanza.

L'attività della Conferenza si svolgerà guidata da slide che presenteranno l'evoluzione dell'anno, cristallizzando gli aspetti positivi e le criticità. I temi oggetto di trattazione saranno i seguenti:

- Andamento dei servizi del TPL – esercizio 2024.
- Novità introdotte nei servizi del TPL – esercizio 2025.
- Rinvio dell'adeguamento tariffario per l'anno 2025.
- Problemi e prospettive future.

Il Presidente anticipa che il 2024 è stato un anno di significativi miglioramenti, nonostante le inevitabili difficoltà, raggiunti grazie alla collaborazione delle Aziende e dei lavoratori. L'insieme dei dati rappresentati dovrà essere adeguatamente valutato tenendo conto delle problematiche relative alla difficoltà di disporre di un sufficiente numero di lavoratori qualificati, in particolare autisti. Questa tematica, che riguarda diverse professioni anche relative ai servizi pubblici, come in questo caso specifico, costituisce un problema sociale di rilevanza notevole. La reperibilità di autisti sconta problemi economici e pratici, inerenti sia alle difficoltà insite nella professione che alle difficoltà di accedere alla stessa, vista la necessità di abilitazioni professionali che, pur garantendo sicurezza all'utenza, rappresentano, inevitabilmente, uno scoglio.

L'Agenzia, grazie al lavoro del Direttore di tutto il personale, pur in questo contesto problematico, è riuscita a costruire, in collaborazione con le Aziende affidatarie, un percorso positivo, mantenendo e migliorando gli standard degli anni precedenti. Preziose, seppur esigue rispetto alle esigenze, le risorse aggiuntive provenienti dal Fondo Nazionale Trasporti, dalla Regione Lombardia, nonché i contributi integrativi del Comune di Brescia, che nello specifico si fa carico della copertura dei costi di tutta l'area urbana confinante al Comune di Brescia e della Provincia di Brescia, per l'integrazione dei servizi minimi in ambito extraurbano. Queste risorse



hanno garantito il mantenimento dei livelli di servizio e i chilometri prodotti, in una Provincia così articolata e differenziata nei suoi bisogni. Tuttavia, spesso l'Agenzia si è trovata nelle condizioni di non poter erogare nuovi servizi richiesti dal territorio. Si ribadisce, inoltre, che l'impossibilità di erogare servizi aggiuntivi sarebbe, comunque, dettata, oltre che dalla carenza di risorse, anche dalla fondamentale mancanza di personale di guida in servizio nelle aziende affidatarie. Ciò premesso, un significativo miglioramento dell'affidabilità del servizio nel corso dell'anno vi è stato e, ad oggi, le aziende sono molto più sintoniche nel garantire continuità e nel collaborare con l'Agenzia al fine di introdurre sperimentazioni e innovazioni nell'organizzazione dei servizi di TPL che, in alcuni casi, hanno già migliorato il complesso dei servizi di trasporto pubblico offerti in alcuni quadranti della Provincia. Questo è il percorso che l'Agenzia sviluppa con convinzione e sempre con l'obiettivo di apportare modifiche che portino significativi miglioramenti.

Il Presidente conclude garantendo la disponibilità a recepire tutte le osservazioni dei partecipanti e a raccogliere qualunque tipo di segnalazione su eventuali problematiche.

La parola passa all'Architetto Gerace, per l'illustrazione dei risultati del 2024 (si vedano inoltre le slides allegate):

Richiamando le parole del Presidente, confermo l'andamento positivo dell'anno 2024 sotto molteplici aspetti, restando, comunque presenti diversi elementi di criticità nell'espletamento del servizio. Criticità che hanno radici antecedenti e che sono prettamente legate alla scarsità di risorse umane e, soprattutto, economiche. Il 2024 è iniziato con una tendenza positiva, che si portava dal 2023, e con un calo di criticità sui servizi che, tuttavia, in concreto non si è confermato negli ultimi quattro mesi del 2024. Proprio nel periodo settembre - dicembre 2024 c'è stato, infatti, un chiaro peggioramento dal punto di vista della affidabilità del servizio, soprattutto per mancanza di autisti.

L'Agenzia è dovuta intervenire, insieme alle aziende, al fine di risolvere le situazioni più critiche. Il calo principale del servizio, in termini di corse saltate, è stato determinato nella misura di circa un terzo dall'assenza di personale di guida. Tale circostanza, su alcuni lotti, come ad esempio il primo lotto dei servizi extraurbani, risulta più evidente rispetto ad altri, quali per esempio la Valcamonica. In tema di assenze del personale di guida hanno inciso fortemente anche gli scioperi legati ai rinnovi contrattuali. Sul primo e secondo lotto dei servizi extraurbani questa circostanza è molto evidente, mentre nel terzo lotto, forse anche per la dimensione più contenuta delle aziende che operano sul territorio, spesso a dimensione familiare, ha visto minori criticità rispetto agli altri lotti. Nell'area urbana di Brescia le corse non effettuate, pur cresciute rispetto all'anno precedente, non hanno portato gravi disagi anche in virtù di modifiche ai programmi d'esercizio concordate tra Agenzia e Azienda. Anche in questo lotto si debbono tuttavia affrontare le medesime criticità in materia di personale di guida e scioperi. Il problema della carenza di autisti non si può d'altro canto risolvere in poco tempo. Il personale di condotta deve avere una serie di caratteristiche, per le quali è necessaria una formazione specifica e l'ottenimento di un titolo abilitativo per la guida. Il reperimento del personale può, infatti, seguire due strade: la prima è individuare del personale formato, in qualche modo già presente sul mercato, da acquisire da altre aziende, con l'inevitabile problema che la carenza si sposta tra le diverse aziende. La strada alternativa contempla, diversamente, un percorso di formazione che le principali aziende del nostro bacino hanno avviato nel 2024 con corsi, denominati Academy, attraverso i quali si reperisce personale, lo si forma, lo si avvia all'ottenimento dei titoli abilitativi per la guida e, successivamente, lo si mette in servizio. Un percorso molto lungo, che sconta anche diverse criticità dovute anche alla scarsa collaborazione degli uffici delle



motorizzazioni civili, che rendono difficoltoso espletare gli esami di abilitazione, dovendo scontare a propria volta la problematica della carenza di personale. Riassumendo, le criticità maggiori sono state, pertanto, individuate proprio sul fronte delle mancanze di servizio causate dalle carenze del personale di guida.

Ciò detto, tra gli aspetti positivi si rilevano quelli legati alla qualità dei mezzi utilizzati per il trasporto pubblico: il processo di svecchiamento della flotta, dal punto di vista anche dell'efficienza ambientale, prosegue grazie soprattutto ai Piani Nazionali di Rinnovo. In base alle diverse linee di finanziamento attivate nel corso degli anni, attraverso le quali le aziende possono cofinanziare i mezzi da immettere in servizio, il 2024 ha visto l'entrata in servizio di sessanta nuovi autobus. L'età media, come si evince dalle slide, è nettamente migliore rispetto a quella nazionale. Osservando, a titolo esemplificativo, il residuo dei mezzi più inquinanti che restano in servizio nel bacino di Brescia rispetto alla realtà nazionale, vediamo la presenza di soli nove autobus classificati euro 3. I modelli maggiormente inquinanti sono, pertanto, quasi tutti in corso di dismissione, attraverso procedimenti di sostituzione. Residua qualche mezzo che ha delle particolarità ed è legato all'espletamento del servizio in aree particolari del bacino, dove sono necessari mezzi non standard. Anche per questi ultimi, tuttavia, l'Agenzia tende a imporre unicamente il loro utilizzo come mezzi di scorta.

In termini di produzione del servizio, i bus/km prodotti globalmente nel 2024, sono stati stabili e perlopiù invariati rispetto agli anni precedenti. A riguardo, ricordiamo che la riduzione maggiore della produzione si è avuta infatti nel 2023 rispetto al 2022.

Una criticità che l'Agenzia, e con essa le aziende, ha dovuto affrontare riguarda i numerosi cantieri stradali; i lavori per l'ammodernamento della rete, rispetto al 2023, hanno fatto registrare molti più cantieri sebbene di piccola entità. Sempre rispetto al 2023 si tratta di numerosissimi cantieri diversi, spesso di breve durata ma estesi in tutto il bacino. Ciò ha comportato la necessità di numerosissime modifiche di percorso delle linee con aumento dei tempi di percorrenza e significativi disagi all'utenza.

Nelle slide sono riportati i dati del servizio. La fonte, in questo caso, è data dal sito "Muoversi" di Regione Lombardia e raccoglie il rendiconto del servizio in tutte le aziende di tutta la Regione Lombardia. La produzione di chilometri è estesa in tutto il bacino e, sebbene lungi dall'ottimale, nel complesso, tutti i Comuni del bacino di Brescia sono coperti da un servizio di trasporto pubblico locale. Sempre richiamando i grafici contenuti nelle slide, i passeggeri trasportati mostrano una grande quantità di utenti che scelgono il trasporto su gomma. Si debbono poi aggiungere gli utenti della metropolitana di Brescia.

Tornando al parco mezzi attualmente circolante, lo stesso prevede all'incirca 730 autobus operativi sul nostro bacino, di cui 132 di riserva; l'anzianità media di tutto il bacino è sotto i 10 anni e ciò rappresenta un buon risultato. Anche a livello nazionale gli indici di irregolarità (illustrati nelle slide) riguardano le corse non effettuate rispetto alle corse effettuate e, come vediamo, si concentrano, principalmente, nell'ultimo quadrimestre del 2024.

Con riguardo agli introiti, esclusi i dati legati alla metropolitana di Brescia, dopo una caduta del 2020, sono stati generalmente in crescita fino al 2023 e risultano essere stabili. Non è stata ancora conclusa la certificazione relativa all'anno 2024, che dai dati di monitoraggio mensili trasmessi dalle aziende sembrerebbe rilevare complessivamente un lieve calo rispetto al 2023. Osservando la slide relativa alla divisione degli introiti rispetto ai lotti di appartenenza, vediamo che il Lotto I presenta una progressione rispetto al 2019 (ricordiamo



che il 2019 è un punto di riferimento pre-COVID, con il quale ci confrontiamo). Dopo il periodo Covid possiamo, infatti, notare in qualche modo un lieve recupero.

Passando all'attività di verifica operata direttamente dall'Agenzia rispetto alle aziende che svolgono il servizio, ci sono tre modalità distinte di verifica attraverso le quali viene controllato il servizio svolto. Il primo sono le rendicontazioni effettuate dalle aziende affidatarie mediante i canali istituzionali. Negli atti di affidamento sono, infatti, previste delle rendicontazioni obbligatorie cadenzate mensilmente, semestralmente e annualmente; queste rendicontazioni vengono prodotte dalle aziende all'Agenzia. Il secondo canale è quello delle segnalazioni degli utenti; esiste un form apposito sul sito dell'Agenzia, nel quale viene chiesto agli utenti di inserire eventuali criticità, segnalazioni su problemi riscontrati o nuove esigenze rispetto al trasporto pubblico. Il questionario permette di monitorare lo svolgimento del servizio da parte delle aziende, soprattutto relativamente agli aspetti critici che gli utenti riscontrano e che non possono essere verificati giornalmente sul campo. Infine, ci sono le verifiche dirette svolte dall'Agenzia con proprio personale incaricato. Le verifiche sul campo vengono svolte attraverso il sistema cosiddetto di "mystery client": personale reclutato *ad hoc* che si mescola con gli utenti ed effettua le corse, attende alle fermate e rileva lo svolgimento del servizio sulla base di apposite disposizioni dell'Agenzia in tema di verifiche sulle linee e le corse. Punto di partenza e campanello d'allarme sono le segnalazioni degli utenti e, sulla scorta di queste segnalazioni, si effettuano delle verifiche mirate anche per dar conto all'utenza del servizio svolto. A riguardo, nel corso del 2024 vi è stato un netto calo di segnalazioni da parte degli utenti. Si passa dalle 900 del 2023 alle 370 del 2024. Circa il 36% è riferita a corse in orario scolastico. Queste segnalazioni si concentrano soprattutto nell'avvio dell'anno scolastico, settembre / ottobre, mesi che vedono verificarsi principalmente due criticità: la prima riguarda gli orari, in quanto essendo gli orari scolastici instabili e provvisori (circostanza legata spesso alla mancanza di personale docente) le scuole non hanno fin da subito un orario definitivo e l'Agenzia, purtroppo, non può adeguare i programmi di esercizio in base alle singole esigenze di ogni scuola, seguendo i singoli orari provvisori. È, pertanto, necessario definire un orario delle corse impostato sugli orari definitivi degli istituti; ciò genera inevitabilmente numerosi disagi agli utenti. Il secondo elemento che interviene su queste segnalazioni è quello relativo ai carichi delle corse; alcune hanno, infatti, necessità di essere affiancate da corse bis in quanto, rispetto all'anno precedente, vi è maggior utenza. Altre riscontrano, invece, la necessità di piccoli adeguamenti al fine di gestire meglio gli interscambi e/o i punti di arrivo. Vediamo che, concentrate soprattutto nel periodo scolastico settembre - ottobre, vi sono circa il 17% delle segnalazioni e le segnalazioni di ritardi in questo caso hanno un peso rilevante sul totale. Relativamente contenute, solo circa 50 segnalazioni, il 15% del totale, le richieste di ulteriori collegamenti o corse aggiuntive. A queste richieste in alcuni casi l'Agenzia è riuscita a dare seguito, mentre in altri no. La criticità della mancanza di personale di guida non consente, purtroppo, grossi margini di manovra sulla produzione del servizio e la modifica degli orari. Altra criticità, molto più evidente nel corso dell'anno 2023, è legata alle segnalazioni circa la vendita dei titoli di viaggio e ai controlli a bordo. Alcuni utenti segnalano che vengono effettuati pochi controlli dei titoli tariffari mentre alcuni, al contrario, lamentano che questi controlli sono fatti sempre nei medesimi orari/tratte. Con riguardo alle richieste di spostamento di fermata, abbiamo ricevuto solo cinque richieste, tutte analizzate e, verificatane la fattibilità, in alcuni casi l'Agenzia è riuscita a spostare o attivare nuove fermate. In altri casi non è stato possibile. Osservando le slide vediamo che il 67% delle segnalazioni è stato fatto nell'ultimo quadrimestre. Rispetto alle verifiche, un altro elemento operato dai nostri verificatori è quello di attendere alle fermate e controllare la regolarità del servizio. Sono state verificate circa 5.000 corse, di cui 2.550 in orario scolastico e i ritardi verificati tra i 5 e i 15 minuti sono dell'8,6%. Ritardi superiori ai 15 minuti, sono stati verificati unicamente su

19 corse, quindi meno dell'1%, e viceversa, abbiamo verificato una mancata effettuazione del servizio sul 2,4% dei casi. Per quanto riguarda invece i ritardi in orario scolastico, gli stessi variano tra i 5 e i 15 minuti. Nei grafici contenuti nelle slide possiamo vedere l'intensificazione dell'azione di verifica del servizio svolto.

Con riguardo alle verifiche, una riflessione che si può fare con riferimento alle verifiche future è che queste ultime andrebbero fatte, nelle ipotesi di corse scolastiche, non solo presso gli Istituti ma anche ai punti di interscambio, che sono prettamente le autostazioni o i punti di punti di arrivo delle metro.

Altra attività di verifica effettuata è quella a bordo dei mezzi; i nostri verificatori salgono sui mezzi, effettuano le corse per verificare l'andamento del servizio e da queste verifiche emerge la distribuzione esposta in slide. Nel complesso, parliamo, pertanto, proprio di luci e ombre in quanto, seppure in carenza di personale di guida, le percorrenze del servizio di TPL si sono mantenute abbastanza stabili rispetto all'anno precedente e l'Agenzia non ha operato ulteriori riduzioni. Il rinnovamento del parco rotabile continua e sempre in direzione di una maggiore sostenibilità ambientale. Non essendo stato possibile il potenziamento di alcune linee, abbiamo proceduto soprattutto nella direzione di ristrutturazione di quanto già in servizio. Nonostante il permanere del problema del reperimento degli autisti da parte delle aziende, complessivamente, possiamo affermare che il servizio è stato regolare, seppur sempre insufficiente rispetto alle esigenze del territorio.

Prende la parola il Direttore, dott. Massimo Lazzarini:

illustra quelle che sono state le principali novità introdotte nei primi mesi del 2025. Con riferimento alle slide vengono illustrate le seguenti novità dell'anno 2025:

- 1) il primo cambiamento sostanziale è stato quello relativo alla R-Link 203, Brescia-Orzinuovi-Soncino; dopo la sperimentazione del 2024, è stato introdotto un orario stabile per tutto l'anno della linea R-Link 203. Le precedenti linee S203A e S203B sono state unite nella sopra citata nuova linea. Questa linea serve tra Soncino e Orzinuovi un importante polo scolastico. Una linea così strutturata permette agli utenti dell'area della bassa occidentale di mettersi in relazione con tre stazioni ferroviarie, che sono quella di Brescia e quella di Chiari e quella di Palazzolo; in tal modo è possibile usufruire di un sistema di interscambio con collegamenti in perfetta coincidenza con i treni che viaggiano in direzione Milano, Brescia, Bergamo e Verona. È quindi consentito anche a questa porzione del territorio bresciano che, sostanzialmente, non ha una ferrovia di riferimento, di poter accedere ai servizi ferroviari, con un funzionante sistema integrato. La modifica introdotta sta dando riscontri positivi da parte dell'utenza ed è previsto che resti dopo la sperimentazione del 2024 come uno degli elementi portanti del sistema di trasporto del bacino. Come si evince dai grafici nelle slide si possono vedere tutte le combinazioni di viaggio possibili con le interconnessioni ferro/gomma; gli interscambi hanno attese che vanno da un minimo di 7 a un massimo di 14 minuti, presso le stazioni o presso i punti di interscambio. La nuova linea è molto importante anche in vista del progressivo aggiustamento delle linee minori afferenti. Si cerca di creare un sistema parete completamente integrato e quindi di servire bene quella che nel 2022 era la zona che aveva dato maggiori criticità e maggiori proteste da parte dell'utenza per la scarsità e inaffidabilità dei servizi offerti.
- 2) Nel 2025 abbiamo consolidato quella che era stata la novità principale del 2024, la R-Link 204 tra Salò e Desenzano. Nelle slide è riportato un estratto della mappa dei servizi ferroviari regionali in cui è inserita proprio la R-Link 204 che costituisce la prima linea bus integrata stabilmente con gli orari

del Sistema Ferroviario Regionale di cui costituisce l'utile completamento e permette di attraversare una zona che ha, tanto un vasto movimento turistico d'estate, che delle importanti esigenze di mobilità da parte dei cittadini in tutto il corso dell'anno. Devono essere, dunque, garantiti sia i collegamenti scolastici durante il periodo invernale sia un servizio di alta qualità sulle relazioni turistiche che si svolgono prevalentemente nella stagione estiva. La Regione sta puntando sulle linee R-link, in collaborazione stratta con le Agenzie del TPL, in quanto questo sistema di linee mette in stretta connessione le ferrovie (e quindi le stazioni ferroviarie intese come interscambi) con un territorio più ampio rispetto al tradizionale ambito di attrazione delle singole stazioni. Come mostrato dai grafici nelle slide, la R-Link 204 si mette in relazione con tutte le altre linee bus già esistenti e garantendo un sistema a rete coordinato e con pochi minuti di attesa presso i punti di interscambio.

- 3) Per soddisfare le maggiori esigenze di mobilità dei Comuni contermini al capoluogo di provincia e ridurre la pressione del traffico privato in entrata al centro città l'Agenzia di concerto con l'azienda e con il Comune di Brescia ha sviluppato delle azioni per cercare di effettuare interventi puntuali, finalizzati a ridurre le criticità e a ridare affidabilità al servizio in termini d'orario su numerose linee urbane e di area urbana. Nei primi sei mesi dell'anno, attraverso una serie di provvedimenti concordati, sono state introdotte piccole modifiche che hanno avuto esito positivo e hanno portato un generale apprezzamento da parte dell'utenza.
- 4) Negli ultimi mesi del 2024 è stato inaugurato il nuovo parcheggio di interscambio del Prealpino. L'Agenzia ha concordato con le aziende che numerose corse (una cinquantina) della direttrice Brescia Valtrompia, linea R-link 201, effettuino la fermata al nuovo centro di interscambio permettendo ai viaggiatori di fruire dei servizi della metropolitana. Nuovi attestamenti sono previsti entro l'anno.
- 5) Con la collaborazione dei comuni di Nave, Caino, Brescia e Roncadelle ha preso avvio, con l'orario estivo 2025 la sperimentazione delle due nuove linee 7 e 27, ottenute per trasformazione della esistente line 7 Caino Roncadelle, eliminando la tratta in sovrapposizione al percorso cittadino della metropolitana. Questa modifica, che attua una delle previsioni del PUMS di Brescia, è destinata a rafforzare i collegamenti tra Caino e Nave a nord, e Roncadelle a sud ovest con la città, aumentando l'offerta di corse da e verso le fermate metropolitana di Casazza e Brescia Due.
- 6) Nel 2025 è proseguita la sperimentazione del servizio a chiamata nel comune di Sirmione effettuato mediante ricorso alle nuove tecnologie informatiche che hanno sostituito il tradizionale servizio telefonico. Il servizio, finanziato dal comune di Sirmione per la parte esercizio, e dall'agenzia per la parte di gestione del sistema di prenotazione delle corse, è parte di un protocollo d'intesa che prevede anche un rafforzamento dei servizi di Tpl nel comune per gestire il forte traffico turistico.

Il direttore conclude richiamando come L'Agenzia sia sempre molto attenta alla qualità dei servizi offerti dalle aziende affidatarie e, tramite l'opera dei propri verificatori e le segnalazioni che arrivavano dalle istituzioni o direttamente dagli utenti, cerca costantemente di ovviare alle criticità segnalate, pur nel quadro delle risorse disponibili che restano assai limitate e insufficienti rispetto alla domanda di trasporto del bacino. Richiama, infine, una altra novità interessante introdotta nel 2025. Sulla base di alcune indicazioni ricevute dal territorio



L'Agenzia ha commissionato un'indagine di *customer satisfaction* specifica nell'area del Garda rispetto ai servizi di TPL presenti. In quest'area, prettamente turistica, l'indagine ha evidenziato fortemente la necessità di intensificare i servizi notturni, al fine di favorire gli spostamenti nelle fasce serali. Conseguentemente l'Agenzia è intervenuta concordando con il Comune di Sirmione, finanziatore del servizio a chiamata, l'estensione a partire da luglio dell'orario di servizio fino alle ore 23. Similmente è stata concordata col consorzio TBN il potenziamento con corse serali sino alle ore 23 il servizio dell'autolinea LN026 tra Desenzano e Verona. Si sta monitorando l'esito di queste innovazioni per capire se hanno soddisfatto le richieste degli utenti espresse nell'indagine di *customer satisfaction*.”

Prende la parola l'Ing. Fabio Tonoli

“Le slide che seguono illustrano le scelte compiute in materia di adeguamento tariffario per l'anno 2025 nel bacino di Brescia, alla luce degli indirizzi regionali e delle valutazioni operate dall'Agenzia del TPL.

A livello normativo, con delibera della Giunta regionale lo scorso anno è stata disposta la sospensione dell'adeguamento tariffario per l'anno 2024, con riconoscimento per le aziende del TPL di Brescia e Sondrio della facoltà di definire gli indicatori e gli obiettivi necessari per l'adeguamento tariffario dell'anno 2025. Coerentemente con queste indicazioni l'Agenzia, d'intesa con i propri soci, ha deciso di rinviare l'adeguamento 2024. Nelle successive slide sono indicati, dal punto di vista tecnico-matematico, l'esito delle valutazioni relative agli indicatori di prestazione ottenuti dalle aziende per egli adeguamenti tariffari 2025. (richiamo e lettura delle tabelle in slide). Alla luce dei dati e in un'ottica di sostenibilità e di tutela all'utenza, l'Agenzia ha pertanto deciso di non procedere nel 2025 a ulteriori aumenti tariffari. L'adeguamento previsto sarà posticipato all'anno 2026. Per ciò che concerne i parametri prestazionali l'Agenzia è orientata a confermare per il 2025 gli stessi indicatori di prestazione e i gli stessi valori obiettivo e di riferimento stabiliti per l'anno precedente, in considerazione del fatto che molti di essi non sono stati raggiunti dalle aziende nel corso dell'anno passato.

Nelle slide sono inoltre riportate le considerazioni preliminari circa le eventuali compensazioni da riconoscere alle aziende a fronte del mancato aumento tariffario. Si evince, dai calcoli preliminari, che non sarebbe necessario riconoscere compensazioni alle aziende, in quanto i dati dimostrano spostamenti positivi rispetto agli obiettivi prefissati, grazie all'effetto della differenziazione tariffaria. L'aumento degli introiti dei biglietti venduti, su cui era stato massimo l'incremento tariffario operato nel 2023, avrebbe compensato infatti il minor introito generato dalla vendita degli abbonamenti, su cui l'incremento era stato nullo o assai contenuto. Seppur con sensibili differenze in termini assoluti e percentuali, tale situazione di avvenuta compensazione si riscontra in tutti i lotti del bacino. È evidente che tali considerazioni preliminari andranno suffragate con i dati effettivi dei titoli di viaggio venduti, per tipologia e classe di distanza, che saranno disponibili dopo la certificazione delle aziende. Pertanto, nell'anno 2025 l'Agenzia procederà ad adeguare solamente alcuni titoli di viaggio specifici legati all'incremento, deliberato dalla regione, della componente ferroviaria, peraltro assai limitata in termini percentuali. Infine, l'Agenzia proporrà alle aziende affidatarie del terzo lotto l'introduzione di un nuovo titolo integrato bus/bus utilizzabile all'interno dell'area compresa tra Pisogne, Ponte di Legno / Tonale.”



Prende la parola il Direttore, dott. Massimo Lazzarini

“Con riguardo al rinnovo dei contratti, l'Agenzia ha avviato già l'anno scorso le pratiche per l'aggiornamento del programma di bacino; quanto sopra costituisce il primo passo per ciò che riguarda l'avvio di nuovi processi di affidamento. Nell'aggiornamento del programma di bacino l'Agenzia, facendo tesoro dei confronti di questi anni con Sindacati e aziende affidatarie, cercherà di trovare soluzioni tese ad un uso razionale delle risorse tecniche ed umane, e nel limite del possibile con le esigenze dei collegamenti, che favoriscano l'adozione di una organizzazione aziendale basata su turnazioni meno impattanti. Altro elemento su cui l'Agenzia insisterà è quello del sistema integrato bus/treno e bus/bus. Nel limite del possibile verranno dunque ridotte le relazioni “punto a punto” per favorire quelle a rete e nodi. A riguardo, risulta infatti sempre più difficile costruire soluzioni “su misura” esclusivamente destinate a singoli bisogni, in particolare di istituti scolastici; le risorse disponibili restano infatti molto scarse. A questo proposito, dunque, saranno fondamentali le azioni di confronto con il territorio prima della definitiva adozione del programma di bacino. L'Agenzia non può, infatti, effettuare una pianificazione che prescindano da quelle che sono le condizioni territoriali e l'impegno stesso dei territori verso lo sviluppo di un sistema di trasporto efficace e sostenibile nel tempo.”

Prende la parola il Presidente, sig. Giancarlo Gentilini

“Aggiungo alcune considerazioni di carattere generale. Innanzitutto, a partire dall'esempio del Comune di Sirmione, vediamo che alcuni servizi e/o potenziamenti sono possibili solo con la copertura dei costi da parte dei comuni richiedenti. Questo elemento è imprescindibile ed è proprio l'esperimento di Sirmione che ne anticipa altri su cui l'Agenzia sta lavorando; in particolare, l'Alto Garda potrebbe prevedere un servizio a chiamata che, ragionevolmente, dovrà essere progettato e avviato con la prossima stagione turistica. Sempre in relazione ai servizi a chiamata, sul perimetro territoriale del Lago d'Iseo, pare che l'Agenzia di Bergamo sia altrettanto interessata a un servizio di questa tipologia. Cercheremo di valutare queste opportunità anche sull'area urbana, pur con tutte le criticità che questo territorio può mostrare. Passando alla presenza dei cantieri, come mostrato in slide, nello scorso anno gli stessi hanno creato meno problemi rispetto agli anni precedenti proprio per la collaborazione tra EE.LL. e Agenzia. Questo è un aspetto significativo del rapporto intercorrente tra l'Agenzia e gli Uffici Tecnici dei diversi Comuni; fondamentale è l'atteggiamento delle Amministrazioni in materia, in quanto un cantiere che blocca una strada o che ne riduce il flusso veicolare impone spesso il cambio di percorsi, determinando maggiori costi e tempi di percorrenza più lunghi; tali cambiamenti impattano su tutto il percorso, alterando le coincidenze e determinando una serie di carenze dal punto di vista dell'affidabilità, della continuità e della puntualità del servizio. Concludo osservando che la Regione ha predisposto un progetto di legge finalizzato a riorganizzare la partecipazione degli enti locali all'interno delle Agenzie del trasporto pubblico locale. Questo aspetto vede l'Agenzia solo parzialmente soddisfatta, in quanto tale revisione legislativa pare non contemplare gli strumenti per risolvere una serie di problemi, ormai focalizzati da tempo. Si auspica che la Regione tenga conto di questi aspetti, dando alle Agenzie la possibilità di gestire al meglio il loro ruolo.”

Interventi dei partecipanti alla Conferenza. Prende la parola il Sindaco di Roccafranca, dott. Marco Franzelli

“Inizio ringraziando l'Agenzia per il lavoro puntuale di rendicontazione dello stato attuale e di quelle che sono le prospettive del 2025. Con riguardo all'annualità 2024, questi confronti e queste rendicontazioni sono fondamentali al fine di mettere a conoscenza tutti i territori dell'esito delle riflessioni effettuate nelle precedenti

Conferenze. Mi complimento con l’Agenzia per il suo buon andamento e per i miglioramenti che ha introdotto nei servizi di TPL in questi anni. Sono state trovate soluzioni a diverse criticità e, stante come sempre la presenza di alcuni aspetti da migliorare, i risultati al momento raggiunti sono evidenti. Con riguardo al territorio del Comune di Roccafranca, che rappresento, la soddisfazione è partita dagli utenti stessi del trasporto pubblico locale. La nostra Comunità ha infatti visto il servizio migliorare ed evolvere positivamente. Detto questo, non dobbiamo fermarci, in quanto tali risultati non devono costituire un punto di arrivo bensì un punto di partenza. Tante sono, infatti, le sfide che ancora si presentano. Pongo l’attenzione, con grande soddisfazione, sulla decisione del CdA di posticipare gli aumenti al prossimo anno; decisione da non sottovalutare e che rappresenta un gesto significativo per gli utenti che usufruiscono di questo servizio. Con riguardo alla problematica dei cantieri e dei conseguenti ritardi che gli stessi producono sulla linea, un’ipotesi che proporrei potrebbe essere quella di migliorare la trasmissione delle ordinanze da parte dei Comuni e ciò non solo per la parte generale di cantierizzazione ma anche con riguardo a eventi e iniziative che richiedono la necessità di modifiche della viabilità. Vista la grande evoluzione dal punto di vista della digitalizzazione, potrebbe essere studiata una app nella quale inserire il caricamento di eventuali programmazioni di eventi e iniziative. Quest’idea nasce dalla volontà di sperimentare e valutare eventuali miglioramenti e spero possa portare una riflessione in tema. Grazie a tutti per l’attenzione e buon lavoro”

Prende la parola il Presidente, sig. Giancarlo Gentilini

“Ringraziamo il Sindaco Franzelli per il contributo sempre finalizzato al miglioramento e al perseguimento di una gestione ottimale del rapporto tra Agenzia e Comuni. Sicuramente le tecnologie verranno sfruttate al fine di migliorare le comunicazioni e i rapporti in generale.”

Prende la parola la Professoressa Monica Buizza

“Mi unisco ai ringraziamenti a TPL per il lavoro svolto e mi scuso per l’annoso problema degli orari provvisori. Le supplenze vengono confermate a inizio anno inoltrato e, pertanto, l’orario provvisorio si estende in modo problematico verso il mese di novembre e non vi è modo di essere precisi circa l’adozione dell’orario definitivo. Altra problematica con la quale ci scontriamo riguarda il numero delle nuove iscrizioni, stante l’assenza di riferimenti precisi. Problematiche che si ripropongono annualmente e che, purtroppo, sono complesse da gestire e risolvere.”

Prende la parola la dott.ssa Paola Tagliavini

“Buongiorno a tutti sono Paola Tagliavini, di Arriva Italia. Vi ringrazio per l’incontro e chiedo un chiarimento circa il titolo che sarà oggetto di aumento, “Io viaggio in famiglia”. Approfitto e chiedo, inoltre, in che termini era stata valutata la nostra richiesta di sperimentare in app l’introduzione di un biglietto “a tempo”. Sul tema riteniamo, infatti, che lo stesso possa essere un importante metodo di contrasto all’evasione.”

Prende la parola il Presidente, sig. Giancarlo Gentilini

“Con riguardo all’introduzione del biglietto a tempo e, così come in generale l’introduzione dei sistemi di gestione elettronica, abbiamo evidenziato con l’esperienza dei servizi a chiamata che l’utenza è sufficientemente evoluta nell’utilizzo degli strumenti elettronici, in particolare dei cellulari. È altrettanto vero che la popolazione sta invecchiando sempre più e il trasporto pubblico locale deve in qualche misura farsi

carico anche delle fasce di popolazione più bisognose di assistenza. Dobbiamo, pertanto, prestare attenzione alle fasce di popolazione più debole che incontrano difficoltà nell'utilizzo degli strumenti elettronici; è assolutamente indispensabile conservare un occhio di riguardo a queste necessità della popolazione.”

Prende la parola il Direttore, dott. Massimo Lazzarini

“Con riguardo al titolo “*a tempo*”, è in corso un dibattito all'interno delle varie agenzie e la posizione delle stesse è differenziata. Sul tema riteniamo che in questo momento non ci siano le condizioni per poter applicare questo tipo di manovra. Le discussioni devono ancora essere approfondite, tuttavia, osservando l'orientamento delle discussioni preliminari presumo che la risposta non sarà positiva. Con riguardo all'evasione e all'elusione tariffaria gioverebbe, a mio parere, un sistema più semplice e facile da controllare.”

Prende la parola il Presidente, sig. Giancarlo Gentilini

“Tornando al tema del nuovo anno scolastico, sia in termini di scuola sia in termini di servizio di trasporto, la collaborazione tra scuole e Agenzia è prioritaria.”

Prende la parola la dott.ssa Michela Bono, giornalista

“Buongiorno, sono una giornalista di Brescia. Chiedo, gentilmente, chiarimenti con riguardo al biglietto io viaggio in famiglia.”

Prende la parola il Direttore, dott. Massimo Lazzarini

“Il biglietto io viaggio in famiglia è una agevolazione che riguarda gli abbonamenti relativi ai figli successivi al primo. Poiché i titoli di viaggio che hanno una componente ferroviaria (come il treno città Brescia) subiranno un leggero incremento per effetto dell'aumento dello 0,588% deliberato dalla regione, anche queste tipologie di biglietti che usufruiscono della scontistica io viaggio in famiglia saranno incrementati della medesima percentuale.”

Risponde la dott.ssa Michela Bono, giornalista

“Ecco, quindi, mi scusi, non ho capito la cifra.”

Risponde il Direttore, dott. Massimo Lazzarini

“Il calcolo preciso andrà fatto sul valore complessivo dell'abbonamento, tenuto conto del meccanismo degli arrotondamenti tale calcolo, verosimilmente, non determinerà un reale incremento su molti titoli di viaggio. Infatti, il meccanismo prevede l'applicazione della percentuale di incremento e poi una serie di scaglioni in cui si arrotonda alla cifra piena più prossima. Se, ad esempio, applicando l'incremento deliberato dalla regione, si resta all'interno dello scaglione dei 5 centesimi, non viene fatto alcun incremento del titolo di viaggio.”

Constatato che non si registrano ulteriori richieste di interventi, il Presidente ringrazia per la partecipazione e la collaborazione e chiude la seduta alle ore 13:30.