

TRASPORTO PUBBLICO. Sono mesi decisivi per l'assegnazione del servizio a livello provinciale

Atpl, si lavora per essere pronti in vista della gara

La prima scadenza importante sarà l'attivazione della Conferenza locale del trasporto pubblico
Il rischio da scongiurare è l'aumento delle tariffe

Lisa Cesco

Saranno mesi decisivi per l'Agenzia del Trasporto pubblico locale, alle prese con gli adempimenti in vista della gara per l'assegnazione del servizio. Un percorso che presenta non poche incognite, prima fra tutte l'esito del referendum di dicembre e le ripercussioni che potrebbe avere sull'operazione. Per garantirsi la piena operatività in vista di queste sfide la governance dell'Agenzia si è completata, lo scorso ottobre, con l'ingresso in Cda dei consiglieri Michèle Pezzagno e Diego Peli. La prima scadenza importante sarà l'attivazione della Conferenza locale del trasporto pubblico: è stato approvato il regolamento per la costituzione della conferenza, che sarà partecipata dai principali stakeholders del territorio, fra cui una rappresentanza di sindaci, associazioni di categoria, sindacati, imprese, mobility manager e utenti.

«Il confronto con il territo-

rio è importante, la conferenza è un organo consultivo che si riunirà almeno due volte l'anno - prima riunione il prossimo gennaio - e discuterà gli aspetti più rilevanti del trasporto pubblico locale, a partire dalla preparazione del Programma di bacino», spiega il presidente dell'Agenzia del Tpl di Brescia, Corrado Ghirardelli. Il cronoprogramma prevede per marzo 2017 la discussione del programma del trasporto pubblico di bacino, passaggio necessario per chiedere in aprile-maggio la validazione da parte della Regione, e procedere con l'estate al bando di gara per l'assegnazione del servizio di trasporto pubblico locale. Si prevede un bacino unico con la suddivisione in 8 macroaree, e 7 anni di assegnazione. «Non nascondiamo, tuttavia - dice Ghirardelli -, che c'è ancora molta confusione sul futuro del trasporto pubblico, e questo ci preoccupa in vista della gara: se è vero che l'esito del referendum, che comprende anche il futuro delle Province, e la conseguente redistribuzione delle deleghe, non dovrebbe creare problemi a livello locale, potrebbe innescare invece

una serie di ricadute a livello nazionale e sulle normative generali».

Già oggi con l'attuale legislazione le gare sono complesse, con molti ricorsi e poche aggiudicazioni. Il timore è di ulteriori incertezze normative che potrebbero complicare il quadro: se tutto andasse liscio i contratti di affidamento del servizio nel Bresciano sarebbero operativi da settembre 2018, diversamente i tempi si prolungherebbero (diverso invece il parere del vicepresidente Claudio Bragaglio, convinto che non ci saranno ripercussioni sulla gara). Sullo sfondo rimane anche la questione della Valle Canonica, di cui si ventilava un possibile sganciamento dal bacino bresciano di trasporto pubblico. «Questa scelta sarebbe un suicidio», commenta Ghirardelli.

IN PREPARAZIONE del bando di gara bisognerà concentrarsi sugli aspetti quantitativi - il chilometraggio e il costo per km - ma anche su quelli qualitativi come la scelta se rafforzare determinate dorsali o concentrare l'offerta dove

la domanda è più forte. Centrale anche l'aspetto economico: oggi la partita del trasporto pubblico locale a Brescia si gioca su 30 milioni di km da coprire (con trasporto su gomma) e 100 milioni di costo annuale del servizio (di cui 50 milioni finanziati dal pubblico, e circa altrettanti coperti con l'importo di biglietti e abbonamenti). Oggi la Regione assicura contributi tramite trasferimenti dello Stato, ma i tagli sono nell'aria e ci si chiede se Comuni e Provincia, che mettono sul tavolo qualche decina di milioni per il tpl, potranno continuare a farlo anche in futuro. Il rischio da scongiurare è l'aumento delle tariffe. «La logica più generale che ci guiderà sarà l'integrazione con la rete delle ferrovie e con il metrobus per evitare ogni tipo di sovrapposizione - annuncia Alberto Croce, direttore dell'Agenzia Tpl -. Puntiamo alla semplificazione attraverso la riorganizzazione del sistema che conta ogni giorno 1300 corse extraurbane, la valorizzazione dell'interscambio con i nodi ferroviari più importanti». •



Da sinistra Peli, Bragaglio, Croce, Ghirardelli e Pezzagno



Peso: 30%