

L'intervista - **Claudio Bragaglio**, *Presidente dell'Agenzia del Trasporto pubblico locale*

«SERVE UN TPL DI QUALITÀ: GARA NEL 2019 MA VOGLIAMO GARANZIE SULLE RISORSE»

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. 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 tariffare: 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».

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

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

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 può 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"». //

DAVIDE BACCA



Peso: 27%