

# **LO SVILUPPO DEI SERVIZI E DELLA RETE INFRASTRUTTURALE DEL TRASPORTO PUBBLICO A BRESCIA**

Brescia, 21 settembre 2015

*Relazione di apertura*

Federico Manzoni

Assessore alle Politiche della Mobilità e ai Servizi Istituzionali del Comune di Brescia

Benvenuti e grazie per aver accolto l'invito dell'Amministrazione comunale di Brescia e del Gruppo Brescia Mobilità a partecipare a questa mattinata di riflessione sul tema dello sviluppo dei servizi e della rete infrastrutturale del trasporto pubblico a Brescia.

Un grazie particolare ai relatori, che poi presenterò, che ci hanno raggiunto anche da lontano.

Come sapete, siamo nel pieno della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile e l'iniziativa odierna rappresenta senza ombra di dubbio il fiore all'occhiello di questa settimana.

Un'iniziativa nella quale abbiamo voluto da un lato coinvolgere tutti gli attori istituzionali e tecnici che, a diverso titolo, concorrono nella definizione delle scelte strategiche della mobilità pubblica del territorio bresciano e, dall'altro, ospitare alcuni significativi contributi circa esperienze meritevoli di essere presentate all'opinione pubblica bresciana e da cui intendiamo trarre ogni spunto utile per le scelte che saremo chiamati a fare da qui in avanti.

Entro subito nel merito del tema del convegno, anche perché il parterre dei relatori di stamane è particolarmente nutrito.

Brescia, nella sua dimensione non soltanto urbana ma di area vasta, si trova al centro di due fondamentali innovazioni infrastrutturali di mobilità pubblica ed è attorno ad esse e alle necessarie reciproche sinergie derivanti che si snoda la nostra riflessione odierna.

Mi riferisco, evidentemente, alla metropolitana leggera automatica, entrata in servizio poco più di due anni e mezzo fa e con all'attivo importanti e positivi risultati in termini di passeggeri trasportati, e all'alta velocità ferroviaria Treviglio-Brescia – primo lotto funzionale del più ampio progetto TAV Milano-Verona – i cui lavori di realizzazione sono in avanzato stato di realizzazione in vista dell'attivazione dei nuovi servizi veloci

per l'ormai prossimo dicembre 2016.

La connessione tra questi due fondamentali innovazioni non si limita al pur rilevante e simbolicamente emblematico collegamento diretto tra il nuovo sottopasso viaggiatori ferroviario e la limitrofa stazione della metropolitana, un intervento per il quale – condivisa con Rete Ferroviaria Italiana una soluzione progettuale – Brescia Infrastrutture, d'intesa con l'Amministrazione comunale, sta alacremente lavorando con i referenti ministeriali e del CIPE per una positiva e auspicabilmente rapida conclusione dell'istruttoria, ma prefigura quello che immaginiamo come la chiave di volta per un efficace e vincente riequilibrio modale nel nostro territorio: ovvero la mobilità su ferro come asse privilegiato (e, laddove tecnicamente ed economicamente possibile, da espandere), asse attorno al quale riordinare e organizzare non solo il trasporto pubblico, ma l'intera mobilità dei nostri territori (dai parcheggi scambiatori alle reti ciclabili e pedonali fino agli innovativi servizi di *bike sharing* e di *car sharing*).

La metropolitana, dicevo, ha registrato sin dal suo esordio un apprezzamento da parte dell'utenza, con 12 milioni di passeggeri trasportati nel 2013 e 15 milioni nel 2014, tali da portare complessivamente i passeggeri nell'area urbana di Brescia (città + 14 comuni dell'hinterland) alla cifra (dati sempre del 2014) di 49 milioni, ovvero il 20% in più della situazione precedente all'entrata in funzione della metropolitana.

L'avvento della metropolitana ha consentito di operare già all'interno dell'area urbana alcune importanti operazioni di razionalizzazione e di riorganizzazione del servizio, in quanto si è da un lato soppressa la principale linea bus che aveva un percorso per buona parte in sovrapposizione alla metropolitana e dall'altro attivato, al fine di limitare quanto più possibile il *gap* tra aree servite dalla metropolitana e ad aree non servite, un significativo potenziamento e incremento del servizio nei quartieri non serviti dalla metropolitana (*in primis* l'Oltremella cittadino, ma non solo) e un'estensione dell'orario di servizio della rete bus analoga a quella praticata dalla metropolitana (5-24).

Ciò, naturalmente, è quanto era ed è possibile fare a contesto infrastrutturale e viario invariato. Ma la domanda della cittadinanza e la necessità di offrire uno standard di servizi il più possibile omogeneo all'interno del territorio comunale ci richiamano all'esigenza di un salto di qualità.

Un salto di qualità per il quale la variante generale al Piano di Governo del Territorio, recentemente adottata, individua alcune linee di forza del trasporto pubblico sulle quali

investire anzitutto in termini di velocità commerciale. In vista del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), che contiamo di approvare nel corso del prossimo anno, come Amministrazione comunale, assieme al Gruppo Brescia Mobilità, stiamo conducendo studi in tal senso e valutando diverse ipotesi, senza preclusioni o vincoli di sorta. Ciò che tuttavia è trasportisticamente fondamentale evidenziare è la necessità che le linee di forza si possano sviluppare il più possibile in sede propria, evitando di risentire dell'intasamento del traffico automobilistico privato, garantendo così *standard* di regolarità e di velocità più elevati.

In tal senso, il convegno di oggi offrirà sicuramente spunti di interesse con la relazione dell'ing. Marco Bardazzi, che ci descriverà il caso della città di Friburgo in Germania, città di poco più popolosa di Brescia e dotata di quattro linee tramviarie.

Accanto a tali azioni ricadenti sui servizi di area urbana, lo sforzo di questo biennio è stato altresì volto a ricercare assieme all'Amministrazione provinciale le condizioni per introdurre l'integrazione tariffaria tra i servizi urbani (bus e metropolitana) e quelli extraurbani su gomma.

In tal senso, facendo tesoro dell'esperienza avviata sin dalla fine degli anni Novanta per quanto attiene gli studenti, si è giunti a realizzare un processo di integrazione tariffaria esteso anche ai lavoratori (o meglio all'utenza diversa da quella studentesca) e ai viaggiatori occasionali (muniti di biglietto e non di abbonamento). Per far questo, lo voglio ricordare, nel luglio 2013 il Consiglio provinciale ha stabilito l'introduzione – in sostituzione dei precedenti titoli di viaggio – di nuovi titoli integrati per le relazioni aventi origine o destinazione dalla città capoluogo; nell'agosto 2014 la Giunta provinciale ha stabilito le tariffe da praticare all'utenza per i titoli di viaggio integrati e ha preso atto dell'accordo di *clearing* stipulato tra le aziende del servizio urbano e quelle del servizio extraurbano; nel febbraio 2015, superando alcune problematiche operative derivanti dai differenti supporti di bigliettazione attualmente esistenti (magnetico/elettronico nell'area urbana; cartaceo nell'area extraurbana), i nuovi titoli sono effettivamente entrati in circolazione.

Questa operazione, che pure è stata oggetto di qualche polemica, è stata ed è per noi fondamentale per le sfide che ci attendono e che postulano da un lato una piena integrazione tariffaria anche con gli altri vettori (principalmente la ferrovia) e dall'altro lo sviluppo di una vera integrazione di rete, che elimini sovrapposizioni sia tra ferro e

gomma sia tra servizi urbani e servizi extraurbani. In tal senso, la nuova organizzazione dei servizi della direttrice Mantova-Castiglione-Carpenedolo-Montichiari-Castenedolo, ora attestanti presso Sant'Eufemia-Buffalora (capolinea sud-est della metropolitana di Brescia), non sarebbe stata evidentemente possibile senza l'esistenza dei titoli integrati e, anzi, rappresenta l'anticipazione di quanto si realizzerà anche per le altre direttrici dei servizi extraurbani con ingresso in città che intersecano la metropolitana (Valtrompia, Garda e Valsabbia, *in primis*). Ma su questo non aggiungo altro per non rubare spazio agli interventi di Diego Peli, consigliere provinciale con delega ai trasporti pubblici, e di Corrado Ghirardelli, presidente dell'Agenzia del TPL del bacino di Brescia, che interverranno dopo di me.

E' evidente che il lavoro anticipatorio di questi due anni – l'integrazione tariffaria e l'integrazione dei servizi, di cui dicevo prima, ma anche l'elaborazione di un progetto di bigliettazione elettronica sull'intero territorio provinciale – sarà portato a regime dalla neonata Agenzia di bacino del TPL, che gli enti locali bresciani hanno sostenuto come scelta strategica per l'efficientamento e il miglioramento del comparto del trasporto pubblico locale nella nostra Provincia.

Tuttavia, e qui non posso esimermi da una considerazione critica – lo dico rivolgendomi all'assessore regionale Alessandro Sorte, che ringrazio per la sua presenza qui oggi – dicevo, considerazione critica in relazione ad alcune inopportune forzature da parte degli uffici regionali nell'interpretazione e nell'applicazione della recente legge n. 19/2015. Su questo punto non entro nel merito, anche perché a breve avremo un incontro con Lei Assessore, proprio per discutere e affrontare le problematiche connesse.

Certo è, lo voglio chiarire con forza, noi abbiamo sempre più bisogno di un'Agenzia che, in considerazione dei contratti di servizio ormai scaduti e ripetutamente fatti oggetto di proroghe, si possa dedicare e concentrare preminentemente nella redazione del Programma di Bacino e nell'espletamento della gara per la selezione dei nuovi gestori del servizio.

A valle, non certo a monte, di tali fondamentali appuntamenti avrà senso che l'Agenzia si occupi anche di contratti di servizio (a questo punto nuovi e perfettamente coerenti con la pianificazione contenuta nel Programma di Bacino), del loro monitoraggio e controllo, con relativa attribuzione delle risorse.

Forzature e scorciatoie che non seguissero questo naturale *iter*, rischierebbero soltanto di complicare un quadro già di per sé non semplice e di dilazionare ulteriormente il varo di quelle novità trasportistiche che tutti ci prefiggiamo e auspichiamo.

Viceversa, Assessore, ci permettiamo di sollecitare la Sua attenzione sul tema di una previsione, ad oggi rimasta inattuata, della legge di riforma del 2012, in tema di costi *standard*. In un quadro di risorse sempre più scarse, diventa fondamentale che la ripartizione delle stesse avvenga secondo criteri oggettivi e dimostrabili, non secondo il criterio storico del “chi prima arriva meglio alloggia”. Siamo al suo fianco, Assessore, nella sacrosanta battaglia romana di spuntare, a favore della Regione Lombardia, quote più elevate delle attuali in tema di ripartizione tra le regioni del Fondo Nazionale Trasporti, superando il costo storico consolidato. Ma chiediamo coerenza nell'applicare, anche all'interno del territorio regionale, analogo criterio e analogo approccio.

In questo senso, non possiamo non evidenziare come con riferimento al bacino bresciano resti tuttora problematicamente aperta una questione fondamentale e non più dilazionabile, quale il finanziamento ordinario (il famoso corrispettivo chilometrico) della metropolitana leggera automatica.

La dorsale, il perno del trasporto pubblico bresciano rischia infatti di non poter adempiere a tale compito se l'onere del suo funzionamento continuerà a gravare (unico caso sul territorio regionale lombardo) sul bilancio della sola Amministrazione comunale.

Non si chiedono trattamenti di favore né alchimie particolari, ma di fruire del corrispettivo chilometrico che Regione riconosce al tpl su ferro, in un *range* collocabile tra la tramvia Bergamo-Albino e le metropolitane di Milano. E' un tema questo, Assessore, che Le è ben noto e sul quale attendiamo segnali concreti, tangibili e soddisfattivi di tale istanza.

Dicevo in apertura che la riflessione odierna prende le mosse dai due principali interventi di investimento infrastrutturale in tema di mobilità pubblica che hanno riguardato Brescia in questi anni: la metropolitana, di cui ho detto prima, e la TAV Treviglio-Brescia, su cui voglio ora soffermarmi.

Questo secondo intervento, attualmente in fase di avanzata realizzazione, è carico di grandi aspettative per l'opinione pubblica bresciana. Certamente lo è per la possibilità di

realizzare nuovi collegamenti passeggeri tra Brescia e Milano in soli 34 minuti di viaggio. E lo è altrettanto per gli importanti miglioramenti nella funzionalità della stazione di Brescia che l'AV Treviglio-Brescia recherà con sé, con il nuovo piano regolatore di stazione, il nuovo sottopasso ferroviario, l'ampliamento e il completamento del sottopasso esistente, la riqualificazione delle banchine e degli spazi a servizio dei viaggiatori.

Interventi necessari per una stazione che, già prima dell'avvio della metropolitana, registrava flussi di circa 10 milioni di passeggeri all'anno e che ospita, accanto al servizio regionale sull'asse Milano-Verona e le direttrici per Bergamo, Cremona, Parma e Iseo-Edolo, servizi pregiati nazionali (Torino-Trieste, con rispettivamente 10 collegamenti/giorno e 4 collegamenti/giorno; Milano-Venezia, con ulteriori 13 coppie giornaliere; Firenze-Roma, con due coppie giornaliere di Frecciargento) e internazionali (collegamento diurno con Ginevra e notturno con Monaco di Baviera, Parigi, Vienna).

L'aspettativa legata alla conclusione della Treviglio-Brescia, dicevo, è grande.

Ed altrettanto grande è l'attenzione da parte del territorio bresciano, che, memore delle vicende del cambio orario 2008/2009, è sempre più consapevole che l'investimento infrastrutturale è condizione necessaria, ma non sufficiente, perché quanto auspicato possa realizzarsi.

Mi spiego meglio. Sul tratto Treviglio-Milano Lambrate, nel 2007 come noto è stato completato l'atteso quadruplicamento, che ha peraltro consentito lo sviluppo dei servizi suburbani nell'hinterland milanese (le famose linee S, su cui poi tornerò) e la velocizzazione dei collegamenti ferroviari Bergamo-Milano. Altrettanti vantaggi significativi non si può dire che siano andati a beneficio dell'utenza bresciana, poiché il ridisegno del servizio che ne è seguito, distinguendo nettamente il traffico pendolare tradizionale da quello a medio-lunga percorrenza, ha comportato l'eliminazione di alcuni preziosi collegamenti interregionali (dapprima il *no-stop* Brescia-Milano delle 7:28, poi più recentemente le quattro coppie Milano-Venezia), l'introduzione di una nuova fermata in quel di Pioltello-Limito e la complessiva dilatazione dei tempi di percorrenza, la trasformazione di tutti gli *Intercity* in *Eurostarcity* prima e in *Freccia Bianca* poi, con complessivo sensibile aumento tariffario, a fronte di tempi di percorrenza sostanzialmente invariati e di materiale rotabile meramente rewampizzato.

Dal completamento dell'alta velocità Treviglio-Brescia è dunque lecito aspettarsi

sicuramente condizioni di circolazione più regolare per tutti i flussi interessati sull'asse Brescia-Milano (passeggeri/merci, servizi regionali e servizi a mercato) e la possibilità di un potenziamento dei servizi della direttrice ovest, in ragione del fatto che i servizi a mercato potranno essere instradati sulla nuova linea alleggerendo i traffici sulla storica. Ma l'ambizione di fondo, che qui voglio ribadire, è quella che con l'entrata in servizio dell'AV Treviglio-Brescia possano essere complessivamente riorganizzati i servizi afferenti il nodo di Brescia.

In tal senso, pur non essendo ancora disponibili informazioni aggiornate sull'offerta a mercato che si intende avviare sull'asse Milano-Venezia a seguito del completamento dell'AV Treviglio-Brescia, come Amministrazione comunale abbiamo elaborato una proposta organica di ridisegno servizio ferroviario che coinvolge tutte le direttrici afferenti il nodo di Brescia e che si basa su alcuni elementi qualificanti.

Tale proposta è stata assunta come riferimento di base dell'apposito tavolo di lavoro che Regione Lombardia, su nostro impulso, ha attivato nei mesi scorsi, coinvolgendo, oltre al Comune di Brescia, le imprese ferroviarie, i gestori delle reti, la Provincia di Brescia e l'Agenzia del TPL.

Anzitutto, quale premessa necessaria, vi è l'esigenza fondamentale di un complessivo rinnovo del materiale rotabile circolante, attualmente in condizioni critiche per quanto attiene il *comfort* (che in termini di immagine e di *appeal* gioca un ruolo tutt'altro che trascurabile nelle scelte di spostamento delle persone) e le stesse *performances* di esercizio ferroviario (in termini di regolarità e di velocità). L'esempio a cui tendere è peraltro sotto gli occhi di tutti ed è quello della linea Brescia-Iseo-Edolo, che negli anni scorsi è stata oggetto di un *turn-over* (per la verità parziale e che occorre completare) del materiale rotabile circolante, con l'acquisto di nuovi treni Stadler, dalle *performances* e dalle qualità molto positive, tra le quali mi pare doveroso ricordare – per l'importanza del tema dell'accessibilità – il pianale ribassato che consente un agevole ingresso a disabili e, più in generale, utenti deboli. Sui treni Stadler non aggiungo nulla, perché poi immagino il presidente Widmann potrà aggiungere alcune riflessioni al riguardo dall'alto dell'esperienza delle valli Venosta e Pusteria.

Accanto al fondamentale aspetto del materiale rotabile, il salto di qualità del servizio ferroviario sul territorio bresciano passa a nostro avviso da una riorganizzazione dell'offerta che si basi sull'adozione di un modello suburbano imperniato sul nodo di

Brescia, con caratteristiche di cadenzamento più frequente, di orario di servizio più ampio (specie sul fronte serale/notturno) e di maggiore capillarità, ovvero con l'individuazione di nuove fermate a beneficio dei territori attraversati (a tale riguardo sulla direttrice per Iseo abbiamo proposto di individuare una fermata a ridosso del quartiere Violino e una, con annesso parcheggio scambiatore, tra la Mandolossa e il comune di Castegnato; sulla direttrice per San Zeno, comune alle linee per Cremona e Parma, una fermata in zona Porta Cremona; sulla direttrice per Verona, il ripristino della fermata presso la stazione di Rezzato).

Preciso subito che quello che in termini di tempo di percorrenza si perderebbe con l'individuazione di nuove fermate potrà certamente essere guadagnato (con un saldo finale peraltro positivo) sia con materiale rotabile più performante sia con interventi sulla rete ferroviaria.

Coerentemente con le aspettative, le elaborazioni e le interlocuzioni di cui si è dato conto, il nuovo contratto di servizio 2015-2020, che Regione Lombardia ha siglato con Trenord all'articolo 6 contempla espressamente la possibilità di prevedere, tra i servizi aggiuntivi rispetto all'offerta attuale, l'attivazione di servizi suburbani sul nodo di Brescia.

Da tale potenziamento e riorganizzazione del servizio ferroviario immaginiamo tra l'altro possano derivarne condizioni favorevoli anche per una diversa configurazione dei servizi automobilistici extraurbani, che spesso presentano numerose sovrapposizioni con la ferrovia.

A tale riguardo, mi sono peritato di effettuare una semplice verifica dei programmi di esercizio per comprendere quante corse, allo stato attuale, vengano effettuate mediante autolinee tra la città di Brescia e alcuni importanti comuni del territorio provinciale dotati di stazione ferroviaria. I risultati sono particolarmente significativi e si riferiscono a una giornata feriata in periodo scolastico:

- Ghedi (comune servito dalla linea ferroviaria Brescia-Parma) ha 18 coppie di corse bus al giorno dirette a Brescia;
- Manerbio (comune servito dalla linea ferroviaria Brescia-Cremona) ha 14 coppie di corse bus al giorno dirette a Brescia;
- Chiari (comune servito dalla linea ferroviaria Brescia-Milano) ha 12 coppie di corse bus al giorno dirette a Brescia;

- Iseo (comune servito dalla linea ferroviaria Brescia-Edolo) ha 16 coppie di corse bus al giorno dirette a Brescia;
- Lonato (comune dotato di stazione sulla linea ferroviaria Brescia-Verona, ove tuttavia effettuano fermata pochissimi convogli, nonostante si tratti di comune con più di 15 mila abitanti) ha 18 coppie di corse bus al giorno dirette a Brescia.

Ciò, evidentemente, per non parlare di quei comuni dell'immediata cintura dotati di stazione ferroviaria, come Ospitaletto, Castegnato, San Zeno, Rezzato...

Certo, sarebbe semplicistico dire che tutte queste corse debbano essere soppresse o tradursi in servizio ferroviario, ma è evidente che i margini di manovra per un'eliminazione delle sovrapposizioni ferro-gomma sono tutt'altro che accademici!

E' sull'onda di tali riflessioni che abbiamo ritenuto importante che al convegno di oggi potessero intervenire alcune voci qualificate, che potranno ben sviscerare gli snodi che ho brevemente accennato:

- l'ing. Elena Foresti, della D.G. Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia, potrà dare conto dell'esperienza ormai consolidata delle linee S sul nodo milanese e di come, fatte naturalmente le debite proporzioni, un simile modello potrebbe essere replicato sull'altro nodo AV del territorio lombardo, ovvero Brescia;
- il dott. Thomas Widmann, che ringrazio particolarmente per la disponibilità che da subito ha espresso nel prendere parte al nostro Convegno, attualmente presidente del Consiglio provinciale di Bolzano, è stato per dieci anni l'assessore provinciale ai Trasporti ed è negli anni del suo mandato nella Giunta Durnwalder, che si sono registrati importantissime innovazioni sulla mobilità pubblica nell'Alto Adige, dalla riapertura al traffico della ferrovia Merano-Malles, al potenziamento infrastrutturale e alla riqualificazione della linea della val Pusteria, che ha consentito – lo voglio ricordare avendolo sperimentato personalmente – di introdurre nuove fermate (sia a favore di comunità locali prima bypassate sia a favore di collegamenti con importanti impianti di risalita per il turismo estivo e invernale) e di più che raddoppiare il numero dei treni circolanti, senza aumentare i tempi di percorrenza complessivi ed anzi introducendo intelligenti coincidenze con i servizi automobilistici delle valli laterali;

- l'ing. Giampiero Strisciuglio, Direttore centrale della Direzione Commerciale ed Esercizio Rete di Rete Ferroviaria Italiana, che sul suo tavolo ha ben presente il tema del nodo di Brescia e con il quale in questi mesi si sono attivate importanti interlocuzioni al riguardo (vorrei ricordare, da ultimo, quella del treno Trento-Expo), che ci darà conto delle potenzialità e delle prospettive che l'AV Treviglio-Brescia andrà ad aprire sul nodo di Brescia.

Grazie dell'attenzione e buon lavoro.