

# Caro-energia, calo di utenti, nuova mobilità: i conti da far tornare CHI PUÒ SALVARE IL SISTEMA DEL TRASPORTO LOCALE

ALBERTO CROCE - Ingegnere trasportista

**U**n silenzio imbarazzante - e preoccupante - avvolge le vicende e lo stato in cui versa il trasporto pubblico locale (Tpl) nella nostra regione. A fronte dell'impatto che l'aumento dei carburanti sta avendo e avrà anche su questo comparto (per almeno 11-12 milioni di euro solo nel bacino bresciano) Regione Lombardia, cioè l'ente che ha la responsabilità del Tpl, non ha finora espresso proprie valutazioni. Peralto, la gestione finanziaria di questa contingenza è solo parte di una questione strutturale ben più complessa. Infatti, il costo di trazione (gasolio, metano o elettricità) vale solo un 10-15 per cento del costo totale di produzione dei servizi Tpl.

Focalizziamo allora l'attenzione sui costi di esercizio complessivi che i Enti pubblici e gli utenti sostengono, ciascuno per la propria parte, per disporre dei servizi di Tpl. Con riferimento alla provincia di Brescia (un quinto esatto del territorio della Lombardia) ogni anno - incluso anche il metrò - si generano costi per circa 110 milioni di euro, coperti per circa 45 milioni con i ricavi di abbonamenti e biglietti e, per il resto, con sussidi pubblici. Situazione in cui l'equilibrio 40/60 raggiunto nella ripartizione dei «carichi» economici tra utenti e istituzioni pubbliche, a vario livello coinvolte, dal 2020 è stato gravemente alterato dal calo di viaggiatori e non potrà essere ripristinato se non tra qualche anno.

Di fronte allo scenario incerto dei ricavi, all'aumento dei costi di produzione (non solo dei prodotti energetici), all'urgente necessità di recuperare livelli di offerta dignitosi sulle relazioni bus extraurbane (più corse, più confort, più affidabilità) e all'obiettivo di potenziare alcune linee in coerenza con le politiche di mobilità stabilite nei Programmi di Bacino del Tpl, nascono seri interrogativi su come reperire le maggiori risorse. Necessarie fin da subito, in forma continuativa e in quantità stimabile per Brescia in una ventina di milioni di euro all'anno. Risorse che non verranno certo dallo Stato. Problema lasciato alle Regioni e agli Enti Soci delle Agenzie di Trasporto di



A Brescia. Un convoglio della metropolitana

ogni bacino di mobilità, a cui è attribuita la responsabilità di programmare, rispettivamente, il servizio ferroviario e il restante Tpl di livello locale.

In un quadro così critico, come poter far fronte ai fabbisogni generati dalle infrastrutture di prossima realizzazione (tram a Brescia, seconda linea a Bergamo, busvia per Dalmine, ecc.) e i previsti potenziamenti ferroviari (raddoppio frequenza sulla Bergamo-Brescia con proseguimento verso Verona,

cadenzamento a 30' sulla Brescia-Iseo-Breno, con 15' fino a Iseo)? Le risorse correnti per garantire il finanziamento dell'esercizio dei nuovi servizi non sono ancora state quantificate, né risultano

contemplate in un qualche quadro di programmazione economica pluriennale, secondo la pessima, inveterata prassi secondo cui «fatte le infrastrutture» il costo del loro esercizio e manutenzione è «problema di altri»; ovvero, «qualche santo provvederà» a saldare la fattura.

Nuovi cospicui costi sorgenti, aggravati dal fatto che i servizi su rotaia hanno costi operativi ben maggiori di quelli bus: 6 euro al chilometro per i tram, almeno 10 euro per un metro, circa 20 euro ogni chilometro percorso da un treno locale. Per la sola parte bresciana, considerando la linea tram T2 (6,5 milioni di euro/anno) e i potenziamenti ferroviari citati, si arriva a 30-35 milioni di euro aggiuntivi da finanziare ogni anno. Non essendo

plausibile che siano sostenuti con aumenti di tariffe, va individuato un adeguato meccanismo di finanziamento. Un aumento dei trasferimenti regionali è la strada maestra ricordando, tra l'altro, la necessità di correggere il vigente meccanismo di ripartizione delle risorse statali/regionali (considerato che il territorio bresciano è il più «disperso» di tutta la regione e che va rivalutato il peso della mobilità turistica) con il conseguente recupero di 12-15 mln. di euro all'anno di fabbisogni, finora ignorati.

Sembra però altrettanto corretto che alla spesa per il Tpl concorrano anche i Soggetti che oggi ricavano un significativo «valore aggiunto» dal Tpl dove questo è presente. Parlo dei Comuni non capoluogo e delle imprese/entità pubbliche che - al di sopra di una certa dimensione, gli uni e gli altri - dovrebbero essere coinvolti economicamente, se non altro per i riconosciuti benefici che la sola presenza del Tpl apporta loro (accresciuta accessibilità, mercato del lavoro più ampio, valori immobiliari più elevati, minore circolazione auto, ecc.). Si tratta di due opzioni (complementari) da esplorare seriamente. Quella del coinvolgimento degli enti territoriali - in base al principio secondo cui l'autonomia politica comporta parallela assunzione di adeguata responsabilità fiscale /finanziaria - è già stata prospettata in sede di Conferenza del Tpl di Brescia e può assicurare fin da subito risorse per attuare i potenziamenti del sistema bus interpolo del PTB.

Il supporto del mondo produttivo, modellato sul modello francese che funziona egregiamente da quarant'anni, potrebbe fornire quel cospicuo supporto economico aggiuntivo richiesto per sostenere la dilatazione di spesa commessa nel medio termine all'entrata in esercizio delle tramvie e, in particolare, dei servizi ferroviari, l'onere dei quali va necessariamente incluso nel Contratto di Servizio di Trenord, da definire entro fine 2022. Altrimenti, il «sistema» del Tpl sarà costretto, per far spazio ai sistemi e ai servizi «nuovi arrivati» a espellere parte di quelli attuali, con robusti tagli nei territori periferici. Occorre, dunque, che l'apparato tecnico-politico di Regione preposto al governo della mobilità collettiva fomisca risposte - e soluzioni - adeguate, durature e convincenti.