

Osservazioni programma di bacino TPL

Premesse

La disamina del programma di bacino Cremona/Mantova, rende chiara la complessità e completezza del lavoro svolto di raccolta dati, che individua e sviluppa tutta una serie di temi le cui problematiche sono sicuramente condivisibili. È opportuno comunque evidenziare, e sollecitare, alcune questioni che sembrano, volontariamente o meno, affrontate in modo generico. Questo al fine di trovare, o quantomeno tentare di **trovare corrette soluzioni, o semplicemente indurre riflessioni** utili ad un approfondimento delle molteplici situazioni che comportano la stesura di bandi di gara, **per un servizio di trasporto pubblico locale che consenta un rilancio della mobilità pubblica e collettiva utile ai viaggiatori e ai cittadini**. Rispettosa delle loro esigenze quotidiane, dell'ambiente urbano, dell'aria che respiriamo (**a partire con l'obbligo ad un ammodernamento dei mezzi a zero o basse emissioni, inserito nel bando di gara**), della salute della popolazione in tutte le sue articolazioni - libertà e tranquillità di movimento - riduzione dell'inquinamento - riduzione dei sinistri stradali - tutto in una visione di economia di scala, con i dovuti e necessari investimenti che garantiscano, nel tempo, sia un ritorno di fondi risparmiati su spese mediche e sociali, relative alle conseguenze delle malattie legate all'inquinamento. Sia riguardo ai costi relativi all'impegno delle forze dell'ordine e sanitarie, nell'intervento negli incidenti stradali e di tutte le successive conseguenze e ricadute economiche e sociali sulle persone, e loro familiari, coinvolti nei sinistri stradali.

Mobilità

La possibilità di muoversi liberamente, con mezzi adeguati e costi sostenibili, deve essere un diritto per ogni cittadino e garantito dalle istituzioni. Su questo principio devono crearsi le prospettive che permettano di realizzare un servizio di trasporto pubblico collettivo non solo adatto alle esigenze attuali, determinate dalla corretta e precisa analisi dell'agenzia, ma con l'obiettivo di incrementare, spostare, invogliare i cittadini all'utilizzo del servizio pubblico. Questo per le finalità riportate nelle premesse.

Per passare dalle dichiarazioni d'intenti alla realtà è utile agire su piani ben definiti:

- da una parte l'istituzione (l'agenzia del TPL) che controlla e interviene in caso di mancato rispetto delle regole previste dal contratto di gara. Dall'altra un unico vettore che fornisce il servizio ai cittadini, sinonimo di razionalità, efficienza e risparmi. Per scongiurare la possibilità che il risparmio passi attraverso il costo del lavoro o la riduzione dei diritti dei lavoratori, **è fondamentale evitare la possibilità di subappaltare e/o subaffidare quote di servizio e/o semplici corse**. In sostanza chi gestisce il servizio deve farlo con personale proprio rispondente alle norme di legge e contrattuali vigenti.
- si ritiene plausibile l'intento, descritto nel piano triennale, di incentivare l'utilizzo di forme alternative di vari mezzi di trasporto (car-pooling, car-sharing, incentivare e coordinare il mobility management, ecc.). Bene anche il rilancio di piste ciclo/pedonali e di tutto quello che si muove in una prospettiva Green con mezzi a

zero o basse emissioni. Ma un ragionamento a parte merita l'attuale sistema ferroviario, con strutture e mezzi non è in grado di soddisfare le esigenze dei cittadini in fatto di orari, tempistiche e confort (Consapevoli anche che la cosa non è risolvibile in tempi brevi). Partendo da ciò, sollecitiamo ad attivare quanto descritto nel piano, quantomeno sulle strutture e i luoghi di interscambio ferro/gomma o gomma/gomma - le stazioni e autostazioni -, in modo da rendere confort e sicurezza la realtà quotidiana. Inoltre, tali luoghi e/o spazi dovrebbero essere interdetti ai mezzi privati, almeno nella parte destinate ai mezzi pubblici (bus, taxi, ecc.), avere dei luoghi al chiuso per i viaggiatori in attesa, la possibilità di punti di informazioni che permettano di conoscere tratte e orari delle località del bacino e limitrofe.

- le questioni affrontate sopra possono essere un piccolo tassello che incide sulla velocità commerciale media. È palese che servirebbero delle decisioni politiche incisive e, appunto, investimenti perchè tale velocità aumenti in modo sostanziale e strutturale per recuperare risorse che permettano un sistema di trasporto pubblico collettivo in grado di sostenersi anche con le attuali risorse. È comprovato che questo può avvenire solo **limitando il traffico privato rendendo, in questo modo, competitivo il mezzo pubblico in fatto di tempi certi di partenza/arrivo, orari congrui alle esigenze, e agendo al contempo, su confort dei mezzi pubblici e nelle strutture ricettive.**

Salute - Ambiente

L'agenzia individua, correttamente, un percorso relativo alla salute e ambiente dei viaggiatori. Si dovrebbe però ampliare la questione a tutti i cittadini, perchè diminuire i mezzi sulle strade significa ridurre in percentuale i sinistri stradali con tutti i costi economici e sociali, pubblici e privati, inerenti. Diminuire i mezzi sulle strade significa meno inquinamento con i benefici che tale riduzione porta alle malattie dell'apparato respiratorio, e ai costi sanitari connessi. **Meno mezzi sulle strade significa aumento della velocità commerciale dei mezzi pubblici (mezzi pubblici che devono essere soggetti al rispetto delle basse o zero emissioni, cosa più complicata per l'istituzione se deve agire sui mezzi privati)**, con gli effetti economici sopra descritti, e con una maggiore garanzia dei tempi di percorrenza.

Proposte per il trasporto su ferro

Riteniamo come premessa, che il trasporto su ferro e in special modo quello pendolare, sia una tipologia di trasporto prioritaria, non solo da mantenere, ma da sviluppare e migliorare fortemente dati i grandi contributi a livello di abbattimento delle emissioni inquinanti e possibilità di utilizzo da parte di tutti, purtroppo scontiamo un evidente gap infrastrutturale e organizzativo rispetto agli altri paesi europei, basti solo pensare che tutta la nostra rete metropolitana nazionale (220Km circa) sia paragonabile per estensione a quella di una grande città europea come Parigi. Partendo da queste considerazioni riteniamo importante quindi sostenere il proposito evidenziato nel Piano Triennale dell'Agenzia del prolungamento della metropolitana della **M3 di San Donato Milanese fino a Paullo**. Segnaliamo altresì la possibilità di sostenere, da parte dell'Agenzia verso le istituzioni preposte, **il servizio di collegamento cadenzato diretto Cremona/Milano e viceversa**. Riprendendo uno

studio di fattibilità che pianificava questo progetto. senza ritenere invece interessante la complicata proposta delle corsie preferenziali nuovamente a vantaggio del trasporto su gomma, ove possibile invece da disincentivare a favore del trasporto su ferro. Riteniamo importante **investire anche sulla ferrovia Cremona Mantova** mentre riteniamo dannoso sulla medesima tratta la realizzazione di una nuova autostrada, sia per il consumo di suolo che per le ulteriori emissioni, mentre una riqualificazione dell'attuale provinciale sarebbe più che sufficiente.

TRENO DIRETTO CREMA-MILANO

È importante concentrare l'attenzione sul progetto di mobilità su ferro denominato "Treno diretto" Cremona-Crema-Treviglio-Milano.

Il progetto vede uno studio di fattibilità (commissionato da Alloni del Pd nel 2012) che prevede l'introduzione di un treno diretto da Cremona a Milano con tutte le fermate attuali senza più rottura di carico nella stazione di Treviglio.

La mobilità su ferro è di particolare importanza per tre punti:

- 1.** E' il mezzo migliore per coprire le medie-lunghe distanze superiori ai 100 km come è appunto la distanza tra Cremona e Milano;
- 2.** l'impatto in termini di consumo di suolo e inquinamento è estremamente ridotto, anche perché la proposta del treno diretto non prevede il raddoppio dei binari tra Cremona e Treviglio, ma prevede il solo raddoppio del tratto tra Olmeneta e Cremona già programmato e atteso da molto tempo, per distinguere i flussi tra Cremona-Treviglio e Cremona-Brescia;
- 3.** il progetto del treno diretto inoltre consente di dare una opportunità di mobilità anche a tutti i paesi del Cremonese e del Cremasco. Infatti con le fermate di Olmentea, Casalbuttano, Soresina, Castelleone e Madignano a tutto il bacino del cremonese può essere assicurato un collegamento diretto da e per Milano; con le fermate di Crema, Casaletto Vaprio e Capralba il Cremasco ottiene un collegamento con il capoluogo milanese che, insieme alle proposte di mobilità del raddoppio e completamento della Paullese e dello spostamento del capolinea della M3 a Paullo realizzerebbe finalmente quel sistema di mobilità integrata di cui c'è assolutamente bisogno.

Non a caso il progetto di treno diretto costituisce il progetto di mobilità più importante per tutta la provincia di Cremona poiché tutte le stazioni interessate potrebbero finalmente avviare un percorso di riqualificazione, coinvolgendo le amministrazioni comunali, non solo della fermata ferroviaria, ma anche quelle limitrofe per consentire ai bacini d'utenza locali di usufruire di un collegamento da e per Cremona e da e per Milano.

Inoltre l'incrocio a Treviglio consente di raggiungere Bergamo e Brescia, e a Cremona di raggiungere Mantova, Fidenza e Piacenza (auspichiamo che venga riaperto il tratto ferroviario tra Cremona e Piacenza consentendo l'aggancio di una stazione di scambio molto importante come Piacenza).

Non servono grandi quantità di risorse economiche, ma solo la volontà politica di realizzare concretamente questo progetto. Il treno diretto rappresenta poi una occasione per introdurre treni nuovi, più puliti e sicuri che sono alla base di un trasporto su ferro che sia più comodo dell'automobile e rappresenti una vera alternativa alla mobilità inquinante migliorando la vita dei pendolari e dei cittadini.

PROLUNGAMENTO MM3 PAULLO

Il prolungamento della MM3 da San Donato a Paullo sembra una chimera. Riteniamo, invece, che l'opera sia fondamentale per molteplici aspetti:

-ECOLOGICO.

E' innegabile che negli ultimi anni la qualità dell'aria nella pianura padana sia notevolmente peggiorata, causando danni all'ambiente e alla salute delle persone.

-VIABILITA'.

Potenziare il trasporto su ferro alleggerirebbe il traffico su gomma, migliorerebbe la viabilità sulla rete stradale, diminuirebbero le code e consentiremmo una vita migliore ai pendolari/cittadini.

Bisogna anche ricordare che la Paullese è l'arteria più trafficata dell'hinterland milanese dopo la MILANO-MEDA, e soprattutto l'unica strada di tale importanza a non avere nessun collegamento parallelo su ferro.

Rammentiamo che nel 2015, all'indomani dell'apertura del casello di Paullo della TEEM, una delle opere compensative pianificate dalla Regione Lombardia fu appunto il prolungamento della MM3 a Paullo.

Rammentiamo inoltre che è del dicembre 2017 una DELIBERA REGIONALE per co-finanziare lo "studio di fattibilità sul potenziamento del trasporto pubblico nella tratta San Donato-Paullo". Dopo una serie di tentennamenti dovuti alla mancata adesione di alcuni Comuni alla compartecipazione delle coperture economiche, il 27 novembre si è raggiunto l'accordo, nel quale il Comune di Milano ha trasmesso i documenti per affidare alla società "MM Spa", l'incarico di redarre un progetto di fattibilità tecnica ed economica. Lo studio contempla anche la possibilità di creare un servizio di BUS RAPID TRANSIT, ovvero bus (elettrici?) su corsie preferenziali.

Riteniamo più moderno e performante, per i motivi sopracitati, un servizio di treni che colleghino i centri abitati, con eventuali navette nel caso le stazioni siano posizionate, per ragioni di territorio distanti dal centro paese. Invece di bus su corsie preferenziali che sarebbero invase dai veicoli privati con le conseguenze di replicare le problematiche esistenti su altre vie.

Proposte sul bando TPL su gomma Cremona- Mantova

Viste le importanti premesse e spunti sopra esposti proviamo a stilare alcune proposte inerenti il prossimo bando su gomma previsto per il 2020.

Sicuramente nel vecchio bando del trasporto pubblico su gomma l'aver consentito il costituirsi di una ATI (Azienda temporanea d'impresa) per l'aggiudicazione della gara, in cui le varie società confluirono il tempo strettamente necessario per aggiudicarsi la gara e poi ridiversi le linee secondo le precedenti assegnazioni e infine sciogliere l'Ati, è stato il ripetersi di un grave storico errore che non ha consentito la programmazione e l'innovazione di un servizio che necessita di una visione omogenea, razionale e con minori sprechi.

- **Quindi la proposta più importante e strategica è che il lotto venga aggiudicato a un solo soggetto**, a maggior ragione in virtù di una gara che vedrà il territorio interessato di gran lunga più esteso e comprendere anche il Mantovano.
Sarebbe importante che il bando assegni quindi il servizio a un unico vettore, un'unica società, fondamentale per un servizio rispondente alle esigenze. Avere un unico interlocutore che riesca a fare le corrette sinergie sia sotto il profilo delle corse – tratte - orari, sia sulla corretta e ampia informazione ai cittadini, che intendono spostarsi all'interno del bacino oggetto

di gara, è la soluzione più consona alle esigenze preposte. L'attuale esperienza di un ATI, dove le aziende coinvolte si sono spartiti i km bus, nella sola logica di salvaguardare ognuno i propri interessi di bilancio, senza un dialogo o un progetto volto al miglioramento o al rilancio del servizio ai cittadini, ma impegnate solo nella spartizione delle rispettive quote economiche, è da considerarsi e augurarsi non ripetibile.

- Che vengano previsti **maggiori stanziamenti di risorse** e non il mero mantenimento di precedenti quote, a dimostrazione di una vera volontà politica di promozione del trasporto pubblico e della risoluzione delle problematiche.

Proposte per un più efficiente e razionale servizio a chiamata urbano ed extraurbano

Uno dei servizi più controverso ma al tempo stesso potenzialmente innovativo che è stato proposto è il bus a chiamata urbano ed extraurbano, effettuato a Crema, Cremona, Mantova.

Un servizio che dovrebbe essere più ecologico ed elastico muovendosi in base a prenotazioni e su percorsi decisi in base alle richieste, eliminando i Km percorsi a vuoto e inutilmente, ma la gestione e organizzazione di questi servizi è stata demandata quasi unicamente alle aziende di trasporto con metodi e risultati spesso molto differenti.

A Cremona il servizio a chiamata urbano è stato sospeso dopo molte proteste di cittadini penalizzati dai disservizi e ripristinato il servizio a orari fissi, mentre quello extraurbano pare funzionare bene, a Crema quello urbano invece pare funzionare bene a parte qualche criticità, mentre quello extraurbano copre il territorio in modo disomogeneo e con disservizi causati da prenotazioni non accettate e saltate.

A Mantova introdotto inizialmente nella zona sud-est nella modalità radio taxi bus, per coprire gli orari di morbida (in cui il servizio è meno richiesto), a seguito anche di tagli di trasferimenti da parte della Provincia, alla fine è stato soppresso dalla Provincia senza reintrodurre le corse a orari fissi negli orari di morbida.

Questo servizio a chiamata potrà ricevere una reale programmazione ed efficientamento solo se l'operatore cui le istituzioni si interfaceranno sarà unico e se si introdurranno dei metodi razionali in cui calcolare la reale necessità di spesa.

Ripensamento e riorganizzazione drastica del servizio bus a chiamata extraurbano e urbano

1. Che non dovrà più prevedere corse rifiutate e non prenotabili anche in giornata
2. Che dovrà avere costi di esercizio certi grazie all'abbinamento del sistema satellitare AVM sui mezzi, in grado di rendicontare i Km effettivi svolti.
3. Che preveda un sistema di prenotazioni corse potenziato e più efficiente oltre che ampliato a modalità diverse come con richieste cartacee, via mail, allo sportello ecc. inoltre l'ufficio prenotazioni dovrebbe essere connesso agli uffici dell'ente che verifica il servizio.
4. Che abbia un orario di esercizio ampliato.
5. Che permetta di prenotare in giornata.
6. Che serva realmente almeno tutti i comuni di prima e seconda fascia intorno ai comuni più grandi Crema, Cremona, Mantova, questo ottenibile evitando che nel bando sia possibile costituirsi in ATI e che l'appalto venga concesso a un solo soggetto e operatore.

7. Che preveda standard chiari dei mezzi da utilizzare, tenendo conto del fatto che per la maggior parte degli orari viaggiano con pochi utenti e quindi basterebbero mezzi, piccoli, che consumano poco e poco inquinanti, come quelli a metano o elettrici.
8. Mantenimento di alcune fasce ad orari fissi a maggior garanzia delle varie esigenze della utenza specie pendolari, studenti, per visite mediche o altro .

Proposte contro i bus sovraffollati e a sostegno di corse scolastiche e pendolari

- Riguardo alle **corse per studenti**, quindi da e per gli istituti scolastici, è opportuno **agire in particolare sulla sicurezza delle fermate in prossimità di tali istituti**. Spesso hanno spazi ridotti per la quantità degli studenti presenti, spesso sono posizionate in luoghi di difficile manovra, i bus si muovono in mezzo al via vai di studenti che cercano i mezzi per le loro destinazioni, o viceversa. Le fermate e le aree di interesse dei bus spesso sono aperte ai mezzi privati che sostano o parcheggiano incrementando caos a discapito della sicurezza e del corretto svolgimento del carico/scarico dei passeggeri. Insomma **si dovrebbero creare delle aree riservate ai mezzi pubblici, quantomeno negli orari di entrata/uscita dagli istituti**.
- Da diversi anni notiamo che resta insoluto il problema di autobus sovraffollati, spesso anche oltre i limiti consentiti di legge, soprattutto su corse scolastiche o di pendolari, con tutti i rischi per la sicurezza che questo prevedibilmente comporta. Questo problema può essere ovviato sicuramente prevedendo **più corse o mezzi più capienti** ma a volte anche solo la **rimodulazione di corse ed orari** riesce ad ovviare a queste problematiche.
- In questo l'agenzia TPL si è dimostrata spesso assente o fidarsi dell'intermediazione delle aziende. Riteniamo che debba essere **creata una reale cabina di regia che vigili e rimoduli il servizio durante tutto l'arco di durata del bando**, in base alle reali esigenze dell'utenza, cabina di regia che dovrebbe trovarsi periodicamente e prevedere la presenza di rappresentanti degli utenti e delle organizzazioni sindacali, oltre che dei comuni interessati.

Costituzione di una cabina di regia che valuti:

1. Le carenze di servizio e loro possibile potenziamento con attenzione agli utenti in special modo scolari e pendolari.
2. Rimodulazione del servizio ricollocando Km da aree in cui risultano essere superflui o sovrapposti ad altre corse, ad aree che necessitano di un potenziamento.
3. Ripianificazioni del servizio che non coinvolgano le prime ed ultime corse del servizio come spesso avvenuto in passato, rendendo quasi impossibile l'usufruire dei mezzi per chi lavora su turni.
4. Tutelare una adeguata copertura del territorio evitando che alcuni comuni vengano lasciati isolati da eccessivi tagli e dal concentrare le risorse ai soli comuni più popolosi.
5. Nella cabina di regia che dovrebbe avere riunioni periodiche andrebbero coinvolti associazioni dei consumatori e utenti, sindacati dei lavoratori, amministratori del territorio oltre naturalmente al gestore ed agenzia TPL.

A mo di esempio richiamiamo un punto del precedente contratto di servizio interurbano del bacino di Mantova inerente al coinvolgimento di associazioni di utenti: ..."**ART. 27 CONSULTAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI DEI CONSUMATORI**

1. *Il Gestore, ai sensi dell'art. 2, comma 461, lettera b) della Legge 244/2007, si impegna a collaborare con la Provincia nelle fasi di consultazione delle associazioni dei consumatori.*

2. *Ai sensi dell'art. 2, comma 461, lettere c) e d) della Legge 244/2007, la Provincia e il Gestore verificano, con la partecipazione delle associazioni dei consumatori, l'adeguatezza alle esigenze dell'utenza dei parametri quantitativi e qualitativi del servizio erogato fissati nel presente Contratto di Servizio e nei relativi allegati. Le rappresentanze degli utenti sono altresì coinvolte attivamente nell'attività di monitoraggio del Contratto di Servizio.*

3. *La Provincia convoca, almeno una volta all'anno, una sessione di verifica del funzionamento dei servizi erogati, cui partecipano anche il Gestore e le associazioni dei consumatori.*

In tale sede si prenderanno in esame i reclami, nonché le osservazioni pervenute e si analizzeranno i risultati forniti dal sistema di monitoraggio.

4. *Ai sensi dell'art. 2, comma 461 della Legge 244/2007, le attività di cui ai commi 1 e 2 del presente articolo sono finanziate con un prelievo a carico del Gestore pari a Euro 40.000,00 annui al netto di IVA."...*

Fasce deboli

- Il nuovo bando dovrebbe prevedere incentivi a rendere il parco macchine e operatori preparati ad accogliere disabili e portatori di handicap.
- Infrastrutture senza barriere architettoniche sia per l'accesso agli stabili che ai mezzi, bus, treni ect.

Personale di settore

- Al fine di evitare quanto successo recentemente in altri territori, in merito alle gare sul TPL, **è opportuno che nel bando di gara, il personale in forza nel settore del trasporto pubblico collettivo e dipendente delle varie società, operanti nel territorio oggetto di gara, sia riconosciuto e quantificato all'atto della presentazione del bando e continui la sua opera nella società che si aggiudicherà il servizio**, nel rispetto della clausola sociale e dei diritti acquisiti, normativi ed economici, (che verranno eventualmente armonizzati) come previsto da leggi e norme contrattuali di settore.
- **E' fondamentale evitare la possibilità di subbappaltare e/o subaffidare quote di servizio e/o semplici corse.** In sostanza chi gestisce il servizio deve farlo con personale proprio rispondente alle norme di legge e contrattuali vigenti.
- Il personale viaggiante sempre più oggetto di casi di violenza dovrebbe essere maggiormente tutelato con la previsione di adeguate protezioni sui mezzi e limitando al minimo l'interazione coi passeggeri, tutela che inoltre accresce la sicurezza anche per l'utenza.

Sistema tariffario

- Il sistema tariffario non dovrebbe più essere lo strumento principe per reperire

risorse necessarie al sostentamento dei bilanci aziendali che, come detto sopra, arriverebbero con le decisioni volte all'aumento della velocità commerciale, ma dovrebbe essere uno degli incentivi all'abbandono del mezzo privato a favore del pubblico. L'idea di introdurre un ulteriore biglietto unico di bacino, rischia di creare confusione all'interno del sistema tariffario regionale, che già comprende tagliandi che permettono di spostarsi in ambito regionale. Sarebbe invece utile **pretendere dal gestore del servizio, le condizioni perchè gli utenti possano acquistare i titoli di viaggio liberamente a terra o con sistemi online, evitando un sovrapprezzo inutile e dannoso per l'acquisto a bordo bus**. L'attuale sistema di vendita a bordo bus è anche causa di continui scontri, che spesso degenerano in aggressioni) tra gli operatori e passeggeri. Le cause documentate sono molteplici, ma il risultato è uno - aumento degli infortuni sul lavoro - blocco e conseguenti ritardi sul servizio - spese legali per denunce - ecc. Insomma peggioramento del servizio. **Sarebbe altresì opportuno orientarsi verso una riduzione delle tariffe per gli studenti** (anche universitari), non solo come incentivo all'utilizzo dei mezzi pubblici, ma anche come forma di sostegno all'istruzione.

Proposte a cura del gruppo di lavoro "Sinistra Unitaria Crema"
(PRC Cremasco, Leu e Si Crema)

Proposte sostenute anche da:

- WWF Cremona (Associazione ambientalista)
 - USB Cremona (Sindacato lavoratori)
 - CUB Crema (Sindacato lavoratori)
 - Barbaglio Roberto (Consigliere Provinciale di Cremona e Sindaco di Pianengo)
 - Dioli Ilaria (Sindaco di Casaletto Vaprio)
 - Coti Zelati Emanuele (Consigliere a Crema)
 - Moroni Melissa (Consigliera e assessore al sociale a Vaiano Cremasco)
 - Grassi Antonio
 - Comitato pendolari in lotta-Paullo
-
- Cremona Cambia musica (Lista per le comunali di Cremona) *sostiene solo le proposte inerenti il bando TPL su gomma Cremona-Mantova*