



Incontro con Dott. Grassi, AGENZIA TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Presenti: Lussana, Belotti, Natta, Pesenti, Riva, S. Pellegrino, Romero, CoorCoGe
27 febbraio 2017

Tutti abbiamo concordato sulla disponibilità del responsabile dell'ATPL ad ascoltare, a prendere in carico i problemi, a impegnarsi per la ricerca di soluzioni possibili in un quadro però per niente roseo, carico di problemi e incertezze.

LE DIREZIONI DI LAVORO che abbiamo condiviso

1. **le prospettive di lungo periodo, connesse al bando europeo** che disegnerà per un tempo lunghissimo il trasporto locale e non può esimersi da un ampio ragionamento sui cambiamenti attesi, nel mondo della scuola, nel mondo sociale ed economico, nelle prospettive di sviluppo: l'offerta formativa vedrà indirizzi e scuole nuove? le scelte come saranno modificate? lo sviluppo sarà per 'moda', per richiesta del mercato, orientato a cosa? Scuole disposte dove? quanta fluidità ci sarà nel sistema? come sarà governata? **Ogni decisione sull'offerta formativa e gli indirizzi impatta sulle scuole, sull'utenza, sui trasporti** (vedi il caso dell'alberghiero al Galli)

Basta questo per sottolineare alcune questioni:

- sulla prospettiva del mondo della scuola e della sua offerta formativa intervengono esigenze di comprensione, di **riflessione sistemica**, di **regia**, di **governance**, di accompagnamento, di orientamento su cui sono chiamati ad un ruolo forte (al momento poco visibile) provincia, ufficio scolastico, ambiti, dirigenti scolastici. Questa profonda riflessione sulla scuola per preparare il futuro deve tenere aperta una finestra anche sui trasporti. Sul lungo periodo non potremo continuare mettendo pezzetti, inseguendo le emergenze, se davvero la formazione ha e dovrà avere un ruolo fondamentale nello sviluppo non solo bergamasco.
- nel bando dovranno essere inseriti **forti elementi di flessibilità** rispetto al servizio pubblico per gli studenti, che consentano di seguire l'evoluzione delle iscrizioni e le trasformazioni delle scuole da un anno all'altro.
- un limite evidente riguarda la **mancanza di dati da cui partire**: il numero dei fruitori, la provenienza e la destinazione, l'uso effettivo (per stagioni, per mesi, per orari, per assestamenti nelle iscrizioni, per scelte interne agli istituti, per modalità personali ...). Un servizio con dinamiche di flessibilità importanti come quello per gli studenti necessiterebbe di non lavorare solo su macrodati astratti ma di avere riscontri da elementi particolari ed elaborazioni scuola per scuola.
- per quel che possiamo, abbiamo **intenzione di stimolare, da diretti interessati e da cittadini, i diversi attori**. Al momento il trasporto locale ha il 60% della sua utenza negli studenti, le cui famiglie diventano quindi interlocutore primario



2. **le prospettive di breve termine, legate all'attualità e con un orizzonte temporale di circa 3 anni**, che evidentemente necessita di interventi e coinvolge gli studenti nell'immediato. Le abbiamo analizzate sotto tre punti: **risorse** (incerte e in calo costante); **nodi critici** (evidenti); **cosa possiamo fare**

RISORSE:

- si stanno per tagliare migliaia di km di percorrenza perché **già ora mancano all'appello 500 mila euro**: sentiti gli enti locali, l'agenzia sarà costretta alla riduzione già da ora, per non arrivare verso fine anno a dover effettuare tagli più drastici in tempi ridotti.
- si spera non avrà seguito l'informazione degli **ulteriori tagli ai trasferimenti dallo stato**, che si tradurrebbero in una mancanza di risorse ulteriore **per il 2017 (!)** di un milione e mezzo di euro: significherebbe il collasso del sistema. Si dovrebbe sapere entro fine marzo.
- è da valutare la ricaduta di una **delibera regionale** che stanziava le **risorse alle Agenzie territoriali in funzione di costi standard**, per cui l'85% delle risorse sono garantite, mentre il 15% verrà definito a SETTEMBRE, in maniera maggiore o minore rispetto a quanto la spesa provinciale si discosterà dal costo standard regionale. Potrebbero mancare alcune centinaia di migliaia di euro ulteriori, oppure arrivare risorse aggiuntive, a quel punto da riprogrammare ma probabilmente inefficaci. Infatti, mentre è scontato che la mancanza di servizio obbliga l'utenza a trovare velocemente alternative a cui si abitua, il percorso inverso dal privato al pubblico diventa lungo e impervio.

La coperta è decisamente corta e l'incertezza è grande, pianificare risulta arduo

NODI CRITICI EVIDENTI	COSA POSSIAMO VALUTARE E FARE
<p>- sovraffollamento: tocca tutte le corse degli studenti in modo cronico ma in particolare nei primi mesi dell'anno scolastico. Da gennaio in poi il problema diminuisce: perché? Ipotesi: crescita dell'alternanza? corsi pomeridiani? mezzi privati o scooter in aumento? migliore assetto degli autobus sui percorsi per aggiustamenti successivi? migliore utilizzo da parte degli utenti? I dati d'uso dei mezzi di trasporto non sono ancora sufficientemente esplorati. Tutti si lamentano e chiedono verifiche sul numero legale di utenti a bordo degli autobus, viceversa protestano se l'autista lascia a terra gli studenti. Il servizio non sembra calibrato sul numero effettivo degli studenti. Sono penalizzati gli studenti con tratte lunghe (se perdono l'autobus perché riempito</p>	<p>Si tollerano e tamponano situazioni, pur di arrivare a scuola o a casa. La regola dovrebbe essere che sale solo il numero legale (dipende dal mezzo, ma di solito è 75). Se 20-30 ragazzi rimanessero a piedi ogni giorno, il problema risulterebbe evidente e costringerebbe a ideare soluzioni.</p> <p>Una proposta già presentata non è stata adottata da tutte le aziende: invertire le partenze, lasciando per ultima quella a</p>



<p>dagli studenti di fermate intermedie, rientrano ore dopo oppure non hanno altri mezzi).</p>	<p>più lunga percorrenza</p>
<p>- inefficienze (ritardi, mancate fermate, numero insufficiente autobus, coincidenze saltate...) tutte le segnalazioni vengono attentamente vagliate e hanno maggiore peso se trovano riscontro o perché provengono da più reclami singoli, oppure perché vengono da gruppi, comitati, scuole... Non sempre si trova la soluzione (aumentare le corse o il numero di autobus significa impiegare risorse, che non ci sono) ma in qualche caso (vedi ultimamente Zanica) qualcosa si riesce a fare o almeno è possibile conoscere le motivazioni dei dinieghi</p>	<p>Raccogliere e inviare all’Agenzia tutte le segnalazioni dei disservizi rilevati o comunque delle problematiche più evidenti, perché possano essere esplorate soluzioni (spostamenti di orari, variazioni di percorso, aggiustamenti tra coincidenze...) o comunque si conoscano le motivazioni che non consentono variazioni. In alcuni casi è possibile individuare forme di flessibilità dell’istituto per diminuire le difficoltà (scuole che aprono per accogliere chi arriva con largo anticipo; posticipo orario inizio lezioni, permessi specifici sono i più conosciuti)</p>
<p>- disomogeneità negli orari di uscita/ di chiusura, articolazione differente degli orari in giorni diversi della settimana. Difficili da gestire le situazioni quando una sola scuola decide l’uscita ritardata rispetto agli istituti cointeressati, a volte solo per alcuni giorni la settimana. Risolvere i problemi di trasporto degli studenti in questi casi comporterebbe di ritardare il servizio per tutti, con ripercussioni sulle coincidenze varie, oppure di replicare ad orario diverso le corse solite, a volte solo per alcuni giorni la settimana, con costi insostenibili. La variazione dell’orario per una corsa impatta su tutti gli istituti interessati a quel tragitto e sugli orari delle coincidenze.</p> <p>Non aiuterebbe invece la chiusura di tutti gli istituti il sabato, perché si avrebbero punti di picco ancora più diffusi e concentrati</p>	<p>Variando gli orari e dilatandoli è importante che gli istituti verifichino l’impatto sul ritorno a casa degli studenti, eventualmente contattando l’Agenzia per una valutazione preliminare. Ogni istituto sta dentro un sistema scolastico che tutto insieme usufruisce del sistema dei trasporti, per cui ogni forma di coordinamento è funzionale all’efficienza, ogni disomogeneità comporta problemi.</p> <p>L’apertura pomeridiana è in crescita, sia per un utilizzo ottimale degli spazi, che per attività diverse degli studenti, in qualche caso per doppi turni. Scelte orarie condivise da parte degli istituti aiuterebbero una migliore pianificazione . L’ampliamento dell’offerta formativa può essere attivato meglio in un’ottica sistemica (gli stessi pomeriggi, le chiusure condivise...)</p>
<p>Illegalità : non tocca direttamente l’Agenzia, ma è interesse delle aziende di trasporto recuperare le quote di evasione. I controlli esistono ma per le aziende i vigilantes sono un costo: fanno i controlli</p>	<p>Alcuni istituti/aziende sul tema della legalità sono intervenuti, coinvolgendo gli studenti e le scuole, con progetti e comunicati.</p>



<p>se la valutazione costo-beneficio pende dal lato del beneficio. C'è un tema di equità a cui l'Azienda è sensibile, ma l'unica azione che può compiere è un piccolo premio a chi dimostra di aver attivato i controlli</p>	<p>L'atteggiamento è culturale ed educativo.</p>
<p>I costi : le aziende coprono con il costo dei biglietti la percentuale di finanziamento diretto stabilita per contratto e ogni aumento è autorizzato dalla Regione, quando il finanziamento pubblico viene a mancare. Sono in aumento le famiglie che ricorrono agli abbonamenti mensili, per frazionare la spesa, ma anche perché l'uso dei mezzi non è continuativo su tratte rigidamente determinate</p> <p>Autobus a noleggio con conducente: secondo l'Agenzia scatenerebbe contenzioso certo con le aziende di trasporto perché impatta sui contratti in essere. Consiglia di verificare, e lo farà anche nella sua funzione, esattamente quali sono le condizioni per la realizzazione di questo sistema privato di trasporto, prima di attivarlo.</p>	<p>Nel calcolo costi-benefici delle famiglie stanno avanzando ragionamenti sfavorevoli all'utilizzo dei mezzi pubblici locali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - abbonamenti mensili e non annuali, anche perché il mese di alternanza scuola-lavoro non si sa se si svolgerà sulla tratta consueta. - mezzi privati (scooter, auto, mamme-taxi,...) <p>Utilizzo della carta regionale IO VIAGGIO, nel caso che con poche decine di euro in più consenta di viaggiare trasversalmente su più mezzi e tragitti La spinta è forte ad esplorare l'ipotesi dell'autobus privato, che l'Ufficio legale della Regione ha dichiarato possibile per le associazioni genitori. Riverificheremo il tutto e chiederemo, come l'Agenzia, dichiarazione scritta e riferimenti normativi precisi (NOTA: la richiesta è stata avviata, ma non è ancora giunta risposta). Siamo consapevoli che sarà anche questa una pezza di fronte a situazioni insoddisfacenti, che acuirà il rischio di indebolimento del trasporto pubblico e potrà sollevare problematiche legali e sociali (vedi situazione dei taxi a Roma): speriamo tutti non si debba arrivare lì.</p>
<p>Mancanza di dati numerici specifici verificati Mancanza grave, nel momento in cui si chiede una pianificazione già difficile di suo. L'Agenzia chiederà il coinvolgimento diretto della Provincia, come sentirà i dirigenti degli istituti dove le problematiche risultano più presenti. Non sa nemmeno quante sono le scuole attive di anno in anno in provincia, tra statali e professionali regionali e con quali variazioni numeriche.</p>	<p>Per la raccolta dati possiamo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sottolineare alla scuola l'esigenza di porre attenzione alle dinamiche dei trasporti degli studenti e alle richieste di informazione provenienti dalle aziende e/o dall'Agenzia. Più le informazioni vengono erogate in modo particolareggiato e nei tempi richiesti, meglio è possibile programmare il servizio; più si concordano con Aziende e Agenzia le condizioni per attivare un orario differenziato, meglio se ne conosce

Settembre e ottobre sono difficilmente programmabili, solitamente si ripropone il servizio precedente e si assesta poi nei mesi successivi per aggiustamenti empirici.

Le scuole a volte avvertono come limitazione della loro autonomia il problema del trasporto degli studenti. Di fatto è un elemento da considerare tra i possibili ostacoli, data la situazione. Ma non è cattiva volontà, sono le condizioni oggettive a rendere difficoltoso un servizio su misura per esigenze che si diversificano.

la fattibilità

- **Chiedere e/o raccogliere: i dati degli studenti divisi per provenienza** (ma usano o no il mezzo pubblico? sempre? ...). Al momento sono certi i dati numerici degli studenti attuali, ma ancora in ampia evoluzione i numeri degli studenti delle prossime prime.

- **Chiedere di coordinare le giornate facoltative di chiusura** degli istituti a livello provinciale, come lo scorso anno.

- **Lavorare sugli orari delle lezioni (giorno per giorno) comunicando per tempo** all'Agenda e alle Aziende le variazioni e le esigenze, ai fini della programmazione delle corse.

- **Comunicare i numeri dei permessi di entrata posticipata ed uscita anticipata** (meglio se dichiarando la provenienza/destinazione)

- **Inviare come studenti/genitori/scuola un report sulla situazione dei trasporti da e verso l'istituto, segnalando le maggiori criticità, le difficoltà connesse e i passi già adottati per risolverle.**

Tutto sarà attentamente vagliato fino a prendere contatti diretti nel caso di situazioni complicate.

Possiamo inoltre chiedere ai referenti d'ambito di predisporre un invito ai loro colleghi al miglior coordinamento possibile, oltre che ad inserire nel dibattito sull'offerta formativa territoriale richiesto annualmente prima della delibera provinciale di ottobre una visione sistemica dei cambiamenti e l'invito istituzionale a promuovere piani di trasporto e azioni di orientamento adeguati.