

Bergamo, 17 maggio 2020

Sintesi videochiamata promossa da Ing. Grassi per confronto dopo lettera Vado a Scuola Sicuro e CoorCoGe con adesione Comitati/Associazioni genitori – 14 maggio 2020

Presenti: Grassi (ATPL), Aziende di servizio (Locatelli, SAB, ATB), CoorCoGe (Marilisa Zappella e Monica Ravasio), Vado a scuola sicuro (Luciano Corlazzoli), genitori della Commissione trasporti per gli Ambiti (Giovanna Chiodaroli e Valentino Gervasoni).

I punti del confronto sono stati:

1. Tavolo attivato dalla Prefettura per consentire la sinergia tra il sistema scolastico e quello dei trasporti con tutte le garanzie di sicurezza per gli studenti e condizioni di fattibilità per la ripresa a settembre.

Un paio di incontri sono stati realizzati con la presenza istituzionale di ATPL¹, Prefetto, Ufficio Scolastico (dott.ssa Graziani), Università (dott. Morzenti), aziende di trasporto, ATS (Azienda Sanitaria, dott. Piazzolla) per le condizioni sanitarie.

Le preoccupazioni per settembre sono notevoli e si è deciso di indire momenti di confronto e definizione di regole comuni in sei zone territoriali (seguendo non tanto gli ambiti scolastici, quanto le linee servite dai trasporti) con i Dirigenti degli istituti interessati e Aziende che sono direttamente coinvolte.

- Bergamo e l'Area urbana:
 - Istituti di Bergamo, Alzano, Seriate, Nembro;
 - Università Città Alta, Caniana.
- V.Cavallina e Laghi
 - Istituti di Sarnico, Lovere, Trescore.
- Val Seriana/Scalve
 - Istituti di Albino, Gazzaniga, Clusone, Vilminore.
- Val Brembana:
 - Istituti di Zogno, S.Pellegrino.
- Isola Bergamasca (allargata)
 - Istituti di Dalmine, Presezzo,
 - Università Dalmine.
- Pianura Bergamasca
 - Istituti di Treviglio, Romano, (Palazzolo, Trezzo)

I primi due incontri sono già fissati: Isola-Dalmine (lunedì 18 maggio) e Val Brembana (Martedì 19 maggio), seguiranno momenti di ulteriore incontro per analizzare ipotesi e soluzioni.

Abbiamo chiesto di autorizzare la presenza di un genitore a questi Tavoli: accolta da ATPL, la proposta è stata fermata da alcuni dirigenti che preferiscono iniziare il confronto conoscitivo fra loro. Ci dobbiamo adeguare con rammarico (speravamo che i tempi della collaborazione fossero più maturi), ma abbiamo certezza che ci sarà una rendicontazione puntuale.

Le criticità del sistema scolastico

Mancano ancora indicazioni e procedure dal Governo e dalla Regione per la riapertura, continua l'incertezza della situazione Covid a settembre e oltre.

¹ ATPL: Agenzia per il Trasporto Pubblico, che autorizza e gestisce le tratte e i km/bus nella provincia, in base alle risorse disponibili

Ogni Istituto deve fare i conti con i propri spazi, il personale disponibile e la sua organizzazione, l'esigenza formativa irrinunciabile in presenza (ad es. per i laboratori, ma anche -aggiungiamo noi- degli studenti più fragili, oppure meno attrezzati o semplicemente di prima che devono conoscersi ed essere conosciuti),....

Le ipotesi iniziali

-mix tra didattica in presenza e a distanza

-accesso e uscita da scuola in due o tre turni (**problema lunghe distanze nelle Valli e nella loro parte alta**, che difficilmente potranno consentire agli autobus di fare staffetta)

- decentramento di alcune attività nei luoghi più vicini alla residenza degli studenti (opzione di cui non abbiamo ben compreso la fattibilità organizzativa)

-l'università implementerà le lezioni on line, adotterà orari flessibili in ingresso e uscita e potenzierà in alcune sedi la mobilità soft

Ogni istituto dovrà vagliare le opzioni e definire la propria organizzazione in modo coordinato rispetto ai trasporti disponibili ENTRO GIUGNO.

Le criticità del sistema dei trasporti

Con la ripresa della fase 2 il trasporto deve garantire il distanziamento minimo di un metro e quindi ha una capacità di trasporto del 20% (mezzi urbani), del 35% (mezzi interurbani) e del 50-55% per il treno; è sul tavolo del Ministero la richiesta di ampliare la portata massima al 50%, **diversamente il servizio non potrà essere erogato per tutti nemmeno differenziando corse e orari.**

Le tratte verso e da gli istituti devono considerare il numero massimo di autobus/autisti disponibili, per cui i turni devono calcolare il tempo di andata e ritorno tra istituto e capolinea (l'autobus diventa una navetta che serve più scuole della tratta: **ESIGENZA DI COORDINAMENTO**)

Le necessità

1. Conoscere per tempo i numeri in gioco: i 44 mila studenti delle scuole superiori, ai quali vanno aggiunti gli studenti delle scuole paritarie (circa 3mila) e degli istituti di formazione professionale per una quantità complessiva dell'ordine di 50 mila studenti, da dove partono? Utilizzano i mezzi? Dove sono diretti? Potranno essere tutti portati a scuola e a casa?

Ipotesi di lavoro: entro giugno

1. Sviluppare un questionario simile a quello ipotizzato da ATB da sottoporre **prima della fine dell'anno scolastico agli studenti e alle loro famiglie per mappare in modo massivo numeri, provenienza/destinazione, uso dei mezzi e linee utilizzate, intenzioni/esigenze per settembre. Il questionario sarà unico per tutte le aziende, saranno coinvolte le scuole per la diffusione agli studenti, quindi occorre un impegno di verifica anche da parte dei genitori (Consigli di istituto o comitati perché tutto possa avere successo)**. Infatti i dati in possesso delle aziende sono parziali, essendo riferibili solo agli abbonamenti annuali. Non sono identificabili gli studenti che utilizzano gli abbonamenti mensili o settimanali. **I dati degli studenti non sono centralizzati presso l'ufficio scolastico, ma ogni istituto ha i suoi. Quindi è indispensabile lavorare a quel livello: i dati serviranno a costruire un database unico e programmare meglio, pur calcolando una certa franchigia di errore.**
2. Tenendo conto delle criticità del trasporto (e facendo la scommessa di poter arrivare al 50% di capacità a bordo!), determinare con il maggiore dettaglio possibile, per ciascun istituto:
 - gli orari di ingresso ed uscita giornalieri,

- i flussi associati a ciascun turno di ingresso /uscita (con le relative origini/destinazioni),
 - il numero di corse del trasporto pubblico necessarie (e possibili) in relazione ai flussi stimati.
3. Ragionare attentamente sul primo periodo di settembre, quando storicamente gli orari sono provvisori per mancanza di personale. **Occorre già metterlo in conto.**
4. Si potrà così delineare il quadro completo dei fabbisogni in base ai dati per ciascun istituto, definire corse e orari comunicandole all'utenza, avviando la campagna di abbonamenti.

ABBONAMENTI

I dati rilevati con il questionario saranno una base molto importante per l'organizzazione del servizio, oggi pensato in base al numero di abbonamenti ed allo storico dei flussi con aggiustamenti in corsa, perché il sentore è che le famiglie tenderanno a non scegliere l'abbonamento annuale ma ad attendere l'assestamento organizzativo sia della scuola che delle corse. Dimezzando poi la necessità della presenza fisica a scuola ogni giorno, l'abbonamento sarà valutato molto criticamente.

La vicenda delle problematiche di rimborso per la parte non fruita aumenta i timori verso questo titolo di viaggio. L'evoluzione del virus è totalmente incerta e se si dovesse ripresentare può ancora esistere l'opzione chiusura delle scuole.

Viene chiesto se è possibile una qualche forma di diritto all'utilizzo dell'autobus da parte dei detentori di un abbonamento annuale rispetto a titoli di viaggio più brevi, ma viene risposto no, perché ogni titolo di viaggio dà all'utenza pari diritti d'uso del servizio. Il vantaggio è dato dalla scontistica.

RIMBORSO ABBONAMENTI NON FRUITI

Le diseconomie delle imprese non possono essere pagate dagli utenti con abbonamento annuale. Le norme dei normali regolamenti non sono adatte ad assicurarli, serve una precisa norma governativa a garanzia del presupposto giuridico. Nell'ultimo decreto sono inseriti riferimenti al rimborso per i trasporti mirati all'emergenza Covid, ma ancora non si conosce ad oggi la formulazione/interpretazione precisa rispetto alle varie forme di abbonamento annuale in essere, né il periodo effettivo da rimborsare. Si sta interrogando il ministero per avere interpretazione autentica che consenta scelte omogenee per tutte le aziende, almeno a livello regionale.

FORME DI PRENOTAZIONE: impraticabile, particolarmente in ambito urbano

E' stata valutata questa ipotesi, ma le aziende non sono tutte attrezzate per farlo. La prenotazione obbligherebbe l'utenza a prendere quella corsa a quella specifica fermata, quell'autobus prenotato e non un altro, con il problema che ci sono posti a sedere ma anche posti in piedi, Se fattibile con investimenti in provincia, in città è assolutamente improponibile.

Non è tema percorribile ora, anche perché è estremamente difficile valutare quali saranno i comportamenti delle persone rispetto all'utilizzo dei trasporti. Si ipotizza che ci sarà paura, che si partirà in sordina, che l'utilizzo cambierà purtroppo per mesi anche a favore dei mezzi privati (con tempi di percorrenza allungati, inquinamento e quant'altro).

RISORSE ECONOMICHE

Il problema esiste, ma in questo momento è "secondario". Sarebbe un successo avere una forte sincronia tra sistema scolastico e dei trasporti a settembre e su questo obiettivo si concentreranno gli sforzi, per il

diritto degli studenti di arrivare a scuola e tornare a casa. Non dovrà succedere che si presentino 150 studenti a fronte di pochi autobus disponibili. Non si potranno trasportare i numeri precedenti, raddoppiare gli autobus è impossibile, coinvolgere gli istituti da subito è un imperativo categorico. Tutti dobbiamo essere responsabilizzati. Sarebbe stato già necessario per efficientare le condizioni di viaggio prima, il coordinamento è una necessità inderogabile e urgente oggi. Ed interesse di tutti per poter fare scelte meno penalizzanti possibile.

EVOLUZIONE DEL VIRUS

Si tratta di una variabile importante, già le condizioni sembrano cambiate per possibilità di cura e pericolosità del virus. Si spera che ci sia un arretramento della pericolosità, ma non possiamo sapere. Ciò che si può fare ora è lavorare su ipotesi di distanziamento in essere, affrontando lo scenario ad ora probabile in termini prudenziali.

NECESSITA' da subito

1) agire localmente con i dirigenti e le aziende (questionario ed ipotesi organizzative): azioni già operative. Occorre non aspettare a causa delle incertezze, che nessuno si può permettere. Le scuole, soprattutto quelle con grande utenza, a partire dalle criticità in essere in termini di spazi (tutti gli spazi occupati, aule con 27/30 alunni, distanziamento obbligatorio), devono trovare risposte eccezionali e nuove presto. Se si aspetta, le singole scuole comunque si organizzeranno, le aziende anche, le famiglie si adatteranno... se si prova a coordinarsi potrà esserci qualche elemento utile per evitare il caos e avere un servizio meglio rispondente ai bisogni.

2) agire verso la Regione ed il Governo perché rapidamente definiscano criteri e linee guida, perché se le decisioni arrivassero ad agosto (come temiamo purtroppo) sarà sicuramente caos. A meno che si provi a scongiurarlo arrivando comunque preparati.

Alla Regione è presente un tavolo di lavoro sui tempi e gli orari per trasporti, mondo del lavoro e scolastico: il problema è quello della tempistica perché la riorganizzazione dei servizi non può essere fatta così rapidamente.

PROSPETTIVA DEL SERVIZIO PUBBLICO

Le aziende da febbraio hanno trasportato tra il 5 e il 10% dei viaggiatori rispetto allo scorso anno, con una perdita di ricavi immensa che i 500 milioni stanziati dallo Stato nell'ultimo decreto coprono minimamente. Se nella cifra dovessero essere compresi anche i rimborsi degli abbonamenti, a settembre molte aziende si troverebbero a non poter pagare i loro dipendenti pur dovendo fornire il servizio.

Il problema è questo per il 2020, ma sarà peggiore per il prossimo anno e gli anni successivi. Se l'utenza si assestasse anche solo con un 20% in meno rispetto alla storica, significherebbe un ammanco di 7-8 milioni di euro mai bilanciabile da risorse pubbliche. Anche una organizzazione diversa della scuola potrebbe mantenersi nel tempo ed incidere sull'utilizzo dei mezzi.

Il tema dell'equilibrio finanziario tra abbonamenti, risorse pubbliche, servizio erogato è sempre stato in essere. Oggi e per il futuro l'ammanco peserà fortemente, chiedendo nuovi e più profondi ragionamenti che investono il senso stesso e la volontà politica dell'avere un servizio di trasporto pubblico, tutto da ridisegnare, e con quale livello di qualità:

- Il servizio pubblico deve rispondere a tutti i bisogni? Deve essere disponibile per tutti in tutte le ore del giorno e dell'anno? Quanto costa? Quanto si incassa? Quante sono le risorse invece necessarie? Come pagarlo?

- Deve essere un servizio mirato a dove c'è domanda? E allora scordiamoci le valli e le aree periferiche
- Deve dare servizi anche nelle aree più fragili? Con quale livello di frequenza? Con molte o poche corse al giorno? Con quali risorse?

Questo ragionamento urgente potrà e dovrà essere fatto quando la situazione sanitaria sarà assestata, certo prima dell'assestamento delle abitudini dei viaggiatori e delle nuove modalità organizzative del mondo del lavoro e della scuola per i prossimi anni.

La prospettiva ci dice che l'emergenza del trasporto pubblico durerà oltre l'emergenza sanitaria.