

BRESCIA E PROVINCIA

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Linee, bus a chiamata, fermate: la nuova geografia dei trasporti per «salvare» le valli

Più corse, snodi strategici, un censimento: l'accordo tra Broletto, Tpl e Comunità montane

SERVIZI

NURI FATOLAHZADEH

n.fatolahzadeh@giornaledibrescia.it

C'è un punto, nelle discussioni infinite sulle aree interne, in cui le parole smettono di bastare. Dove non servono più i convegni, gli slogan sulla montagna che vive, i patti per i territori. C'è un punto in cui si porta il servizio, oppure si perde il cittadino. È da questa consapevolezza che nasce il nuovo accordo siglato tra il Broletto, l'Agenzia del Trasporto pubblico locale e le Comunità Montane di Valle Trompia e Valle Sabbia. Un'intesa che coinvolge dieci Comuni e che, al netto della sua sigla istituzionale, rappresenta un passo pratico per riportare centralità ai territori montani attraverso una delle infrastrutture insieme più invisibili e decisive: il trasporto pubblico.

«Questo accordo nasce dall'ascolto dei territori e dalla volontà di mettere a sistema le risorse disponibili per offrire un trasporto pubblico più vicino ai cittadini», sintetizza il presidente della Provincia, Emanuele Moraschini, che parla di un momento importante in cui «si inizia a ragionare su un progetto più organico» per i territori. Fare rete, insiste, è «sempre la soluzione migliore per risolvere i problemi». La rete, stavolta, si muove lungo i tragitti quotidiani di chi vive le due valli, con interventi che riguardano collegamenti tra comuni, accessi scolastici, nodi di interscambio e l'adeguamento delle fermate. Si parla di corse aggiuntive, di nuova geografia delle fermate messe in sicurezza, di attraversamenti più funzionali, di stazioni da ripensare per evitare che un cambio bus si trasformi in un'odissea. È su questi dettagli che si gioca la tenuta di un territorio.

Cosa cambia e da quando. Non è la prima volta che si interviewe, ma la portata dell'accordo è nuova, anche secondo il vicepresidente del Broletto con delega al Tpl, Fabio Rolfi: «È un'intesa più strutturata e allargata, con una visione politica ed economica concertata. Durerà fino a fine 2026 ed è prorogabile: vogliamo dare risposte a esigenze vere, portate dagli amministratori locali». L'elemento guida, dice, è «rafforzare i collegamenti nelle valli», perché «servizi cari rischiano di compromettere l'accesso alle scuole, ai presidi sanitari, ai luoghi del lavoro».

Da cosa si parte, però, concretamente? È già stato avviato il censimento delle fermate esistenti nelle due valli per scattare un'istantanea sullo stato dell'arte (dalla sicurezza alla funzionalità), una mappatura che terminerà a giugno. Nel frattempo, le prime azioni scorrono parallele. La linea LN031, ad esempio,

che collega Gardone Val Trompia a Vestone, allo scoccare del cambio orario di dicembre, consentirà di avere lungo tutto l'arco della giornata (dalle 5 alle 19) una corsa ogni due ore, in coincidenza con i centri di interscambio con le linee di base. Questo servirà ad agevolare gli spostamenti tra le due valli e, quindi, quelli di una platea di 24mila utenti. La linea scolastica LN023 tra Tavernole, Marmentino e Pertica Alta (Nofio) è già stata potenziata in modo mirato per garantire il diritto allo studio anche nei giorni «di mezzo», un servizio fondamentale per gli studenti di Marmentino. A Vobarno, l'obiettivo è far passare il servizio ordinario anche davanti all'Istituto Perlasca (frequentato da ben 700 ragazzi e ragazze), senza costringere gli studenti a corse speciali, frammentate e scomode.



«L'obiettivo è dare risposte concrete alle esigenze che sono state poste dai territori»

Fabio Rolfi

VICEPRESIDENTE DEL BROLETTO

Anche le infrastrutture si preparano a cambiare: si pensa a un nuovo nodo a Tormini (Roè Volciano), oggi inadeguato, e a un centro di scambio a Sarezzo, punto nevralfico per chi si muove tra la Valtrompia e Brescia e dove pure sono in agenda anche opere di viabilità. Qui il disegno sarà funzionale anche al futuro raccordo autostradale Ospitaletto-Lumezzane e comporterà un riassetto complessivo delle fermate. A Vestone, invece, nascerà una nuova autostrazione, ripensata come vero hub di interscambio. Per queste progettazioni servirà circa un anno di lavoro.

Poter scegliere. Il tutto si muove su un budget condiviso: oltre 115mila euro tra progettazione, corse aggiuntive e contributi specifici, finanziati dalla Provincia e dalle due Comunità Montane. «Una sinergia e un modo pragmatico di operare» spiega ancora Rolfi, che rivendica la coerenza di un metodo in cui «si danno risposte specifiche a problemi specifici». E il problema, come ben sanno gli amministratori locali, è mantenere i servizi dove i numeri non fanno gola ai gestori, ma dove ogni corsa può fare la differenza tra rimanere o andarsene. Lo ricorda il presidente della Comunità Montana della Valle Sabbia, Giovanmaria

Fiocchini: «Non siamo i territori deigrandi numeri, ma questi sono servizi essenziali, soprattutto per i ragazzi, che devono poter scegliere quale scuola frequentare senza farsi condizionare dai trasporti assenti». La tranvia per il Garda - dice - andrà avanti, ma nel frattempo servivano risposte alle esigenze di oggi. A sottolineare il valore del dialogo tra livelli istituzionali è anche il sindaco di Roè Volciano, Mario Apollonio: «C'è soddisfazione per la capacità degli enti sovracomunali di ascoltare le esigenze del territorio. Questa è la buona politica».

Gli studi sul tavolo. La vice della Comunità Montana della Valtrompia, Mirella Zanini, va dritta al punto: «Abbiamo trovato attenzione verso le comunità più emarginate. L'unico modo per non far abbandonare la montagna è offrire servizi. Altrimenti, non restano che le parole». E aggiunge: «Il servizio a chiamata sarebbe un supporto importantissimo, soprattutto per gli anziani».

Non è un caso che la richiesta di ripensare i servizi in ottica flessibile, aprendo anche alla possibilità del Tpl «a chiamata», come viene fatto a Sirmione, sia sempre più ricorrente. Non è parte dell'accordo siglato, ma è un'esigenza che cresce. L'Agenzia del Tpl, in effetti, ci sta lavorando. «È necessario pensare a modalità nuove - conferma il presidente Giancarlo Gentilini -. Ci scontreremo inevitabilmente con la questione delle risorse: un servizio a chiamata ha costi molto diversi rispetto al trasporto tradizionale. Ma in alcune zone decentrate può essere una soluzione innovativa. Non ci sono grandi masse di utenti, ma ci sono bisogni reali». Per questo, dalla prossima estate, il servizio verrà strutturato per l'area di Tremosine-lago (come richiesto anche dal Comune). Per il Sebino, poi, ci sono già le risorse a bilancio, «ma è un lavoro

L'attività «a chiamata» è allo studio per le zone Sebino (con Bergamo), Tremosine e Valtrompia

che dovremo strutturare insieme all'Agenzia di Bergamo» ricorda Rolfi, mentre per la Valle Trompia un'ipotesi è sul tavolo ma ancora in fase di studio.

La chiusura più incisiva la dà l'intervento simbolico del sindaco di Casto, Fulvio Freddi, che si è rivolto ai giovani presenti per ringraziare chi ha reso possibile il protocollo. «Vorrei far capire a questi ragazzi che noi grandi, ogni tanto, ci fermiamo e ragioniamo su come risolvere i problemi». Niente effetti speciali, nessuna promessa epocale. Piccoli passi. Perché a volte il cambiamento passa da una fermata posizionata nel posto giusto. Senza rumore. Ma dove serve.



Insieme. Da sinistra Freddi, Apollonio, Moraschini, Zanini e il presidente dell'Agenzia Tpl Gentilini



Dalle valli. Raggiungere la scuola è spesso un'impresa

Settimana corta a scuola, scatta lo studio di fattibilità

Coinvolti dodici istituti superiori della Pianura
Al vaglio l'impatto sugli orari del trasporto pubblico

HUB DELLA CONOSCENZA

È entrata in una fase che si può definire «di studio tecnico» la possibilità che la settimana breve, ovvero dal lunedì al venerdì con il sabato libero, divenga realtà per gli istituti scolastici superiori della Pianura. Prosegue, infatti, a ritmo serrato l'interlocuzione tra le scuole dell'Ambito 10, l'Agenzia del trasporto pubblico locale, gli enti provinciali e locali con la regia dell'Hub della conoscenza. Dopo l'avvio del dialogo a fine estate, si è entrati nel vivo, nelle scorse settimane, dello studio di fattibilità per adottare un modello orario delle lezioni che sia sostenibile e possa attuare la settimana corta. Ad ora i dodici istituti scolastici coinvolti hanno elaborato una proposta condivisa tra loro e l'hanno sottoposta a Tpl e alla Provincia. A breve partirà lo studio di fattibilità.

«Il lavoro sinergico avviato in prima battuta tra le scuole e, in seconda istanza, con le istituzioni preposte ha prodotto un risultato significativo, ovvero



Il direttore. Giuliano Noci

la formulazione di un modello orario funzionale e replicabile su tutte le realtà scolastiche.

Ora si entra nella fase cruciale, che è quella della verifica della sostenibilità da parte del trasporto pubblico locale», sottolinea il direttore dell'Hub della conoscenza Giuliano Noci. E anche Gianmarco Martelloni, dirigente scolastico dell'istituto Capirola di Lenno e coordinatore dei presidi dell'Ambito 9, evidenzia come «già esserci accordati tra le scuole è un primo significativo passo per entrare nel merito della proposta». E di «necessità di affrontare la que-

stione in modo sinergico e strategico» parla Cristina Tedaldi, sindaco di Lenno e presidente di Acb. Direttamente chiamata in causa, l'Agenzia Tpl risponde per voce del suo direttore, Giancarlo Gentilini: «Occorre mappare in maniera puntuale e sistematica tutte le corse degli autobus, sia in orario scolastico che non, comprese quelle nelle zone di confine con altre province, il che chiama in causa anche altre Agenzie del tpl, per verificare la sostenibilità del progetto. È il lavoro che ci attende nelle prossime settimane».

Tutto ha preso le mosse dai dati di uno studio del Politecnico di Milano sul trasporto locale della Bassa, da Orzinuovi a Montichiari fino a Lonato, commissionato all'ateneo meneghino dall'Hub: il report, che si è concentrato su 12 istituti scolastici, ha sottolineato i limiti di una rete troppo orientata verso il capoluogo e carente nella copertura di tratte tra comuni limitrofi. Da qui la proposta per un'azione condivisa sulla mobilità scolastica.

UMBERTO SCOTUZZI

Settimana corta a scuola, scatta lo studio di fattibilità

Coinvolti dodici istituti superiori della Pianura
Al vaglio l'impatto sugli orari del trasporto pubblico

HUB DELLA CONOSCENZA

■ È entrata in una fase che si può definire «di studio tecnico» la possibilità che la settimana breve, ovvero dal lunedì al venerdì con il sabato libero, divenga realtà per gli istituti scolastici superiori della Pianura. Prosegue, infatti, a ritmo serrato l'interlocuzione tra le scuole dell'Ambito 10, l'Agenzia del trasporto pubblico locale, gli enti provinciali e locali con la regia dell'Hub della conoscenza. Dopo l'avvio del dialogo a fine estate, si è entrati nel vivo, nelle scorse settimane, dello studio di fattibilità per adottare un modello orario delle lezioni che sia sostenibile e possa attuare la settimana corta. Ad ora i dodici istituti scolastici coinvolti hanno elaborato una proposta condivisa tra loro e l'hanno sottoposta a Tpl e alla Provincia. A breve partirà lo studio di fattibilità.

«Il lavoro sinergico avviato in prima battuta tra le scuole e, in seconda istanza, con le istituzioni preposte ha prodotto un risultato significativo, ovvero



Il direttore. Giuliano Noci

la formulazione di un modello orario funzionale e replicabile su tutte le realtà scolastiche. Ora si entra nella fase cruciale, che è quella della verifica della sostenibilità da parte del trasporto pubblico locale», sottolinea il direttore dell'Hub della conoscenza Giuliano Noci. E anche Gianmarco Martelloni, dirigente scolastico dell'istituto Capirola di Leno e coordinatore dei presidi dell'Ambito 9, evidenzia come «già esserci accordati tra le scuole è un primo significativo passo per entrare nel merito della proposta». E di «necessità di affrontare la que-

stione in modo sinergico e strategico» parla Cristina Tedaldi, sindaco di Leno e presidente di Acb. Direttamente chiamata in causa, l'Agenzia Tpl risponde per voce del suo direttore, Giancarlo Gentilini: «Occorre mappare in maniera puntuale e sistematica tutte le corse degli autobus, sia in orario scolastico che non, comprese quelle nelle zone di confine con altre province, il che chiama in causa anche altre Agenzie del tpl, per verificare la sostenibilità del progetto. È il lavoro che ci attende nelle prossime settimane».

Tutto ha preso le mosse dai dati di uno studio del Politecnico di Milano sul trasporto locale della Bassa, da Orzinuovi a Montichiari fino a Lonato, commissionato all'ateneo meneghino dall'Hub: il report, che si è concentrato su 12 istituti scolastici, ha sottolineato i limiti di una rete troppo orientata verso il capoluogo e carente nella copertura di tratte tra comuni limitrofi. Da qui la proposta per un'azione condivisa sulla mobilità scolastica.

UMBERTO SCOTUZZI