



**TRENTINO**

PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

---

## Il Presidente

Preg.mo Signor  
**WALTER KASWALDER**  
Presidente del Consiglio Provinciale

Gentile Signora  
**LUCIA COPPOLA**  
Gruppo consiliare Futura 2018

- LORO SEDI -

Trento, **11 AGO. 2020**

prot. n. A001- 490910/2.5 - 2018-643

Oggetto: interrogazione nr. 1485 di data 19 maggio 2020, presentata dal Consigliere provinciale Lucia Coppola, avente ad oggetto "Riorganizzazione del trasporto pubblico nella fase 2".

Con riferimento all'interrogazione in oggetto, si comunica quanto segue.

1. L'attuale modalità di gestione del servizio di trasporto (in orario invernale non scolastico), eccedente i bisogni in situazione normale tenuto conto che ordinariamente in questo periodo era attivo il servizio in orario estivo, più rarefatto, beneficia (congiuntamente alle criticità legate ai vincoli di distanziamento) di una situazione di carico e anche di traffico cittadino meno intensa, tale per cui le corse possono registrare anticipi che evidentemente non saranno tali con la piena ripresa dei servizi e delle lezioni scolastiche a settembre.

Resta vero che sulla visualizzazione della posizione del bus non solo le paline elettroniche distribuite nelle aree urbane sono utili allo scopo, ma anche e soprattutto la App già pubblicizzata Muoversi in Trentino, che consente ad ogni utente di conoscere la reale posizione di ognuno dei 700 autobus in servizio urbano ed extraurbano.

### 2.3.4.5.

Si ritiene utile portare un quadro generale sui temi della ripresa (anche precisando che le contribuzioni statali per la installazione di divisori non sono disponibili per la Provincia autonoma in relazione allo specifico statuto finanziario della stessa), tenendo conto delle attuali regole sul distanziamento a bordo, a partire dal trasporto di alunni e studenti (che, va ricordato, riguarda poco meno del 50% degli iscritti alla scuola dell'infanzia primaria e secondaria di primo grado e quasi il 100% degli studenti della secondaria di secondo grado).

Si ritiene importante offrire alcuni dati di rilievo (che tengono conto delle attuali disposizioni sul distanziamento -vedasi da ultimo allegato 15 al dpcm 17 maggio 2020 in ordine alla

capacità di carico dei mezzi, che allo stato risulta normativamente più che dimezzata se si tiene conto che, non solo sono inibiti il 50% dei posti a sedere dei bus extraurbani, ma sono anche impediti passeggeri in piedi se non in percentuale molto modesta: a solo titolo di esempio un autobus da 13 metri con 78 posti, precedentemente tutti occupati nelle ore di punta per servizi dalla periferia verso gli Istituti superiori può oggi caricare 25 passeggeri e, solo qualora sia accolta dal Ministero la modifica proposta delle Regioni, un ulteriore 10% di passeggeri, per un totale finale quindi che si aggira sui 33 passeggeri rispetto ai 78 precedenti-). Pare importante sintetizzare le seguenti considerazioni, a partire dagli studenti (25.000 circa) iscritti ed abbonati al trasporto verso gli istituti superiori. Alla luce di quanto sopra, ed anticipando che il contesto più delicato risulta naturalmente quello extraurbano, laddove la frequenza dei mezzi e delle corse non ha le medesime capacità di frequenza dell'ambito urbano che prevede una corsa ogni 20 minuti, si può dire che a settembre ci saranno nella fascia di primo mattino circa 15000 posti che effettueranno il servizio extraurbano con circa 400 mezzi a fronte di una domanda di studenti superiori che una giornata tipica di lunedì ante Covid vedeva circa 11000 ragazzi salire, cui si aggiungevano 11000 ragazzi della secondaria di primo grado e di alcune scuole primarie per un totale di 22000 studenti che, allo stato dell'arte, non troverebbero posto in misura pari a 7000 unità: se poi si dovesse considerare di lasciare sui mezzi una quota residua del 30% circa a beneficio di lavoratori pendolari i posti disponibili per gli studenti scenderebbero a poco più di 10.000, e quindi il numero degli studenti impossibilitati a salire supererebbe le 10.000 unità.

La UMST Mobilità ha avviato una ricognizione con l'offerta sopra indicata mezzo per mezzo e tratta per tratta su tutte le destinazioni extraurbane dell'ora di punta ove dovesse essere utile per una sorta di "prenotazione" dei 10000 posti disponibili (essendo purtroppo vero che non risulta praticabile nel breve medio termine un incremento se non del tutto minimale delle corse, in ragione sia di una impossibile duplicazione dei mezzi -che peraltro comporterebbe investimenti pari a 80 milioni di euro per 400 ulteriori bus, la cui fornitura sarebbe comunque da qui a due anni, e naturalmente relativi oneri gestionali legati al numero di agenti di guida da assumere, 8 mln di euro in ragione d'anno; d'altro canto non risulta nemmeno sfruttabile a beneficio del ciclo Superiore la flotta di 400 mezzi dei vettori privati di CTA, i quali sono vincolati all'esercizio dei servizi con detti mezzi a beneficio di infanzia elementare e secondaria di primo grado, né ditte extra Cta dispongono di un parco che possa garantire un supporto se non minimale).

Pare importante, anche sul ciclo della primaria (dalla materna alla secondaria di primo grado, con 12000 alunni serviti da CTA e 11000 da Trentino trasporti), fornire i dati dei trasporti 2019/2020 dei vettori privati: questi vedevano un indice di riempimento dei mezzi modesto sulla scuola materna, laddove i trasportati sono solo 3000, invece più consistente su primaria e secondaria di primo grado là dove il 60% delle 141.000 corse effettuate registra un coefficiente di riempimento superiore al 60% ed il 30% delle corse un coefficiente di riempimento superiore all' 80%, con conseguente necessità per tutte queste di essere duplicate in ragione anche qui della dimezzata capacità di carico.

In via generale ed in sintesi pare di poter dire che se il servizio per la scuola dell'infanzia (anche in ragione di una diversa modalità oraria) potrebbe essere aproblematico, il servizio con maggiori criticità risulta quello extraurbano di linea, laddove la capacità imporrebbe di avere non più di 5000 studenti del ciclo superiore e 5000 della secondaria di primo grado rispetto ai 22000 che ordinariamente viaggiano (assumendo a riferimento la giornata del lunedì, tipicamente più congestionata).

Le criticità della primaria e nella secondaria di primo grado potrebbero essere parzialmente risolte (essendo non duplicabile anche la flotta privata) da una entrata ed uscita molto "diluata" nei plessi, in un arco orario che dovrebbe essere di circa 1h30' per effettuare più rimesse dalle medesime località presso ogni plesso, processo non funzionale nel ciclo

superiore dove pochi istituti di valle si trovano talvolta a grande distanza dalle residenze degli studenti e che i mezzi non possono percorrere più volte in tempi tali da consentire un arco di entrata diluito per non più di un'ora e trenta.

Sulla scorta degli attuali vincoli di carico la ricognizione sopra ricordata con le scuole sarà funzionale ad una selezione, almeno per il ciclo superiore, di gruppi di studenti beneficiari del trasporto in forma alternata, ma lo scenario potrebbe radicalmente ed auspicabilmente normalizzarsi nel caso in cui la capacità di carico, per effetto di disposizioni statali, potesse tornare ad essere quella ante covid.

- dott. Maurizio Fugatti -

