

Allegato 1

IL TRASPORTO SCOLASTICO

INQUADRAMENTO

Un ciclo di incontri riguardanti le tematiche del trasporto collettivo e le previsioni di riorganizzazione delle competenze dovute alle riforme della normativa nazionale e regionale, organizzato dall’Agenzia del TPL e dalla Provincia a favore degli comuni bresciani, ha rivelato da parte degli Amministratori locali un diffuso interesse per il trasporto scolastico, ed in particolare per il servizio a favore degli alunni della scuola dell’infanzia, della scuola primaria e di quella secondaria di primo grado (poco autonomi negli spostamenti domicilio – sede scolastica, a differenza degli studenti degli istituti superiori).

In particolare, gli Amministratori, anche in riferimento agli obblighi dei Comuni connessi al c.d. “*diritto allo studio*” hanno evidenziato l’esigenza di esplorare le azioni possibili per migliorare l’efficienza e/o ridurre gli oneri di bilancio relativi a tale tipologia di trasporto collettivo¹.

In assenza di un quadro conoscitivo della situazione del trasporto scolastico in provincia e considerato che le informazioni esistenti in materia, oltre ad essere del tutto parziali, risultano assolutamente datate,² si è giudicato necessario avviare un’indagine conoscitiva con lo scopo di conoscere le dimensioni, i caratteri e - se possibile - le specifiche modalità di organizzazione del trasporto scolastico, tenuto conto che esso risulta essere svolto con larga autonomia gestionale.

A tale scopo l’Agenzia ha predisposto un questionario che è stato inviato a tutti i comuni del bacino di competenza. In sintesi, è stato chiesto agli Enti di indicare se sostenessero economicamente un servizio di trasporto scolastico e, in caso affermativo, di specificarne le modalità di svolgimento per ciascuna annualità del quinquennio 2010-2014 (modalità di affidamento del servizio, tipologie di gestione) ed i principali parametri descrittivi, anche economici (percorsi, numero di linee, utenti serviti, percorrenze chilometriche, tariffe applicate, costi, ricavi).

I dati forniti dalle Amministrazioni hanno permesso di realizzare una *base di dati* di una certa importanza e significatività rispetto all’intero territorio provinciale, sebbene non esaustiva.

¹ Per la tematica dei trasporti in relazione al *diritto allo studio*, che fonda i suoi principi direttamente sulla Costituzione e sullo Statuto della Regione Lombardia, si veda in particolare la norma attuativa L.R. 20.03.1980 n. 31 “*Diritto allo studio – Norme di attuazione*” e, riguardo ai parametri organizzativi – quali distanze e tempi di percorrenza massimi in relazione alle modalità di spostamento ed ai tipi di scuola - anche il D.M. 18.12.1975, aggiornato dal D.M. 13.9.1977 “*Norme tecniche relative all’edilizia scolastica ivi compresi gli indici minimi di funzionalità didattica, edilizia ed urbanistica, da osservarsi nell’esecuzione di edilizia scolastica*”.

² Le informazioni più recenti risalgono all’anno 2006 in cui circa una settantina di comuni beneficiarono di un contributo economico per i servizi scolastici da parte di Regione Lombardia e la Provincia di Brescia provvide a raccogliere le relative informazioni.

Escludendo il capoluogo, **i comuni rispondenti all'indagine conoscitiva sono stati 130 su 205** nel periodo giugno-ottobre 2015, per un totale complessivo di circa 742.000 cittadini amministrati (poco meno del 70% dei residenti, capoluogo escluso). Considerando anche il capoluogo i cittadini salgono a quasi 940.000, pari al 74,2 % dei residenti dei 206 comuni dell'intera provincia³.

L'elaborazione dei dati forniti dalle Amministrazioni ha permesso di delineare un quadro di buona diffusione del servizio.

Fra la minoranza di enti che non organizzano alcun servizio si annoverano comuni che, grazie alla specifica distribuzione dell'abitato rispetto alla collocazione degli edifici scolastici non evidenziano diffuse esigenze di organizzare il trasporto collettivo da dedicare alle fasce d'età meno autonome (ad esempio, si citano i comuni di Ono San Pietro e Quinzano d'Oglio) e comuni che hanno stabilito di privilegiare forme alternative di mobilità per raggiungere gli edifici scolastici (come nel caso del "*pedibus*" attivato ad Odolo)⁴.

Nella maggioranza dei casi, invece, le Amministrazioni si fanno carico di agevolare con servizi collettivi finalizzati gli spostamenti casa – scuola, dedicando le percorrenze alle aree periferiche o alle frazioni più lontane dai plessi scolastici. Monte Isola e Salò rappresentano delle eccezioni, in quanto non organizzano uno specifico servizio per i soli alunni ma garantiscono comunque i trasporti grazie alla modulazione del servizio urbano ad accesso generalizzato di cui dispongono.

Pochi comuni infine (tra essi Rovato), pur non organizzando uno specifico servizio finalizzato per studenti e non disponendo di TPL urbano, vedono garantiti gli spostamenti grazie all'utilizzo del trasporto di linea extraurbano che attraversa il loro territorio. Soluzioni di tal fatta costituiscono una risposta organizzativa valida ma realisticamente non sempre percorribile o pienamente adeguata.

I casi degli enti che non hanno ritenuto (o hanno cessato) di fornire il servizio scuolabus è normalmente motivato dall'onere sempre più elevato che il servizio comporta, specie se associato in al trend di marcata riduzione del numero di utenti che ne usufruiscono o ne fanno richiesta.

³ Il Comune di Brescia, *unicum* provinciale per caratteristiche territoriali e socio-economiche, in conseguenza del peso demografico esercita un rilevante impatto sulle elaborazioni statistiche provinciali. Per meglio inquadrare la situazione d'area vasta si è ritenuto di elaborare alcuni dati anche in forma disaggregata rispetto al capoluogo.

⁴ La formula del *pedibus* ("*bus a piedi*") prevede che gli alunni si facciano trovare in punti di ritrovo concordati ("*fermate*", spesso individuate da una vera e propria segnaletica verticale) ad orari prestabiliti e da queste, accompagnati in gruppo da volontari adulti con funzioni di guida e vigilanza, si rechino a scuola a piedi seguendo percorsi fissi e il più possibile protetti. Il servizio, diffuso dal nord Europa, promuove l'attività fisica e contribuisce a ridurre il carico viabilistico e soprattutto la concentrazione di veicoli motorizzati presso le scuole con i connessi fenomeni di congestione e inquinamento localizzato.

Tabella A.1 - Diffusione dei servizi di trasporto scolastico nei comuni del Bacino di Brescia (capoluogo escluso)

SUDDIVISIONE		COMUNI	POPOLAZIONE		TERRITORI O
			N° abitanti	%	Km ²
Organizzano servizio di trasporto scolastico		113	661.708	61,9	2.802
NON organizzano servizio di trasporto scolastico		17	80.624	7,5	282
Comuni "rispondenti" all'indagine		130	742.332	69,4	3.084
Totale comuni del bacino (*)		205	1.069.019	100,0	4.695

(*) escluso Brescia

In definitiva, tra i residenti dei comuni della provincia di Brescia, capoluogo escluso, circa il 62% può accedere a forme di trasporto scolastico sostenute economicamente dagli Enti locali; considerando anche il Comune di Brescia (196.058 residenti al primo gennaio 2015), il dato sale a più dei 2/3 dei residenti (857.766, corrispondenti al 67,8 % del totale di 1.265.077). Questo dato è evidentemente da intendersi come una soglia minima, in quanto i comuni che non hanno risposto all'indagine conoscitiva non necessariamente sono da intendersi come sprovvisti del servizio.

MODALITÀ ORGANIZZATIVE E GESTIONALI DEL SERVIZIO SCOLASTICO E ANALISI DELLE INFORMAZIONI RACCOLTE

L'indagine condotta permette di delineare un quadro di una certa variabilità nelle procedure di affidamento e nelle modalità di svolgimento del servizio.

Sulla base delle mutate esigenze in termine di numero e localizzazione degli alunni interessati (esigenze che si rappresentano con differenti articolazioni ad ogni avvio dell'anno scolastico), gli enti pianificano il servizio di trasporto anche in considerazione delle risorse interne, umane e strumentali, che possono essere utilmente destinate allo scopo.

A grandi linee, fra i 113 comuni del bacino di Brescia (capoluogo escluso) che dichiarano di disporre di un servizio di trasporto scolastico promosso e sostenuto economicamente dall'Amministrazione, si possono distinguere tre tipologie basilari. E precisamente enti che:

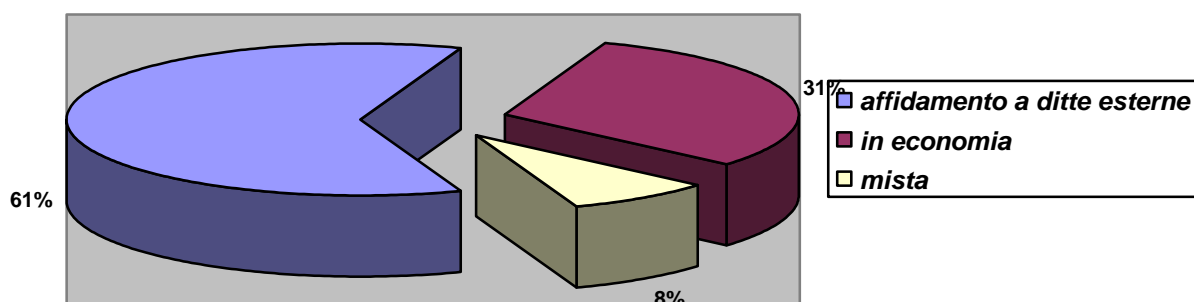
1. affidano il servizio a ditte esterne (con procedure negoziate o affidamenti diretti).
2. scelgono modalità di svolgimento *in economia* (i mezzi utilizzati sono di proprietà comunale e gli autisti sono dipendenti dell'Ente, oppure mezzi e personale sono garantiti da volontari di associazioni *no profit*, od utilizzano formule intermedie tra i due ovvero, ad esempio, con il ricorso a mezzi di proprietà comunale e personale volontario).
3. si avvalgono di una tipologia di svolgimento *'mista'* che prevede l'apporto sia di ditte esterne che di professionalità o mezzi comunali (appalto del solo servizio di conducente per i mezzi che sono di proprietà del Comune, oppure percorrenze effettuate parte in economia, parte con affidamento esterno).

Di seguito si riporta il grafo che evidenzia la distribuzione percentuale degli Enti in funzione delle categorie sopra descritte.⁵

⁵ Si è scelto di collocare l'unico Comune tra i rispondenti al questionario che ha affidato il servizio alla propria società municipalizzata interamente partecipata (Comezzano Cizzago) fra gli Enti che si avvalgono di modalità di svolgimento *in economia* e di inserire nella categoria di 'affidamento a ditte esterne' anche i comuni -ad esempio Lumezzane e Ponte di Legno- che si avvalgono di dipendenti per percorrenze residuali rispetto al monte chilometri complessivo).

Grafico A.1 - Modalità di organizzazione del servizio di trasporto scolastico nei comuni del bacino di Brescia.

Modalità di organizzazione del servizio



La ripartizione in termini di percorrenze riflette sostanzialmente le medesime proporzioni.

Nel complesso si evidenzia una decisa preferenza degli enti per l'affidamento del servizio a ditte esterne, in particolare nelle realtà territoriali caratterizzate da maggior densità abitativa (e maggior *taglia* media)⁶.

Tabella A.2 - Caratteristiche dei Comuni e percorrenze chilometriche del trasporto scolastico in funzione della modalità di organizzazione del servizio.

Modalità	Comuni		Popolazione	Superficie	Densità	Percorrenze	
	N°	%	N° residenti	km ²	ab./km ²	km/anno	%
Affidamento ditte esterne	69	61	443.745	1.685	263	1.394.945	62
In economia	35	31	131.884	746	177	533.870	24
Mista	9	8	86.079	371	232	324.728	14
Totale	113	100	661.708	2.802	-	2.253.543	100

5

Le modalità di affidamento dell'appalto evidenziate dall'indagine contemplano, anche in funzione degli importi del servizio, molte delle possibilità offerte dalla normativa in materia: affidamento diretto (Cedegolo, Irma, Urago d'Oglio ecc.), procedure ristrette (Polaveno, Pompiano), negoziate /cottimo fiduciario (Cazzago San Martino, Darfo Boario Terme, Erbusco, ecc.) ed "aperte" (Coccaglio, Mazzano, Palazzolo sull'Oglio, ecc.).

In caso di gara, il criterio di aggiudicazione più frequente è quello del massimo ribasso, più limitato il ricorso al criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa (come nei casi di Gussago e Sarezzo). Un certo numero di procedure negoziate è stato avviato a seguito di gare andate deserte. Le gare sono state svolte anche tramite piattaforma telematica (Bagnolo Mella, Ome, Pompiano, ecc.).

In calce al testo si riportano alcune Tabelle con l'elencazione dei comuni che hanno risposto all'indagine conoscitiva sul trasporto scolastico - distinti tra gli enti che sostengono economicamente il trasporto scolastico (secondo le differenti modalità di organizzazione del servizio) e gli enti che non organizzano alcun servizio - nelle quali si riportano informazioni di maggior dettaglio ed alcune note esplicative.

⁶ La taglia media del gruppo dei comuni che si avvalgono dell'affidamento è di 6.431 abitanti, mentre quella dei comuni che organizzano il servizio in economia è di 3.768 abitanti.

CONSIDERAZIONI DI SINTESI E PROPOSTE SULL'ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO SCOLASTICO

Le informazioni raccolte, per quanto non consentano di ottenere una base dati esaustiva e si basino su dati non sempre omogenei (riferiti, *di norma*, all'anno scolastico 2014-2015 e a percorrenze stabilite contrattualmente), consentono di delineare un quadro sufficientemente indicativo degli aspetti quantitativi in gioco, delle problematiche e delle tendenze in atto.

Per quanto concerne il *livello di economicità*, ossia il **rapporto tra ricavi e costi**, emerge un dato che, con poche significative variazioni in funzione della modalità di organizzazione del servizio, **si attesta mediamente sopra il 20% (0,21 per l'esattezza)**⁷. Il dato medio nasconde però forti differenze tra i vari Enti: un discreto numero di comuni (ad esempio Angolo Terme, Cimbergo, Irma, Maclodio, Pozzolengo) ha infatti scelto di offrire del tutto gratuitamente il servizio ai propri residenti o ai cittadini interessati, ottenendo dunque ricavi - e livello di economicità - nulli.

La restante parte dei comuni, pur prevedendo forme di sostegno come la modulazione delle tariffe legate all'indicatore ISEE, al numero di viaggi settimanali, al numero di fratelli trasportati o alla contemporanea fruizione del servizio mensa, ottiene una compartecipazione delle famiglie degli utenti alle spese. In questi casi il livello di economicità si attesta su valori talvolta superiori al 50% (si citano, ad esempio, i comuni di Orzivecchi, Cazzago San Martino, Lodrino, Ome).

Le modalità di riscossione delle tariffe contemplano bonifici bancari, bollettini postali e versamenti in tesoreria; spesso è ammessa la facoltà di rateizzare gli importi.

Per altri parametri si osserva una certa variabilità nel tempo, da un anno scolastico all'altro: in primo luogo **non è stabile il numero di alunni trasportati**, probabilmente a causa di aspetti demografici combinati al mutare delle esigenze di trasporto (origine-destinazione degli spostamenti ed orari) che, come già accennato, impongono revisioni anche importanti del servizio ad ogni avvio di anno scolastico. Ad esempio, il comune di Nave, nell'ultimo quinquennio, ha visto dimezzare il numero di alunni trasportati, o – caso limite- a San Zeno Naviglio l'insufficiente numero di pre-iscritti non ha permesso l'attivazione del servizio per il corrente anno scolastico 2015-2016.

In generale, **si osserva un trend decrescente del numero di alunni iscritti al trasporto scolastico** che non riflette solo l'andamento demografico dei comuni interessati ma va fatto risalire anche a cause indirette – come si è accertato nella interlocuzione con gli uffici dei comuni contattati – quali la presenza di familiari accompagnatori ora disponibili perché espulsi dal mercato del lavoro o la presenza di forme spontanee di reciproco aiuto tra famiglie con figli in età scolare per il loro trasporto in autonomia (*car pooling*).

Secondariamente i contratti di affidamento, per gli enti che si avvalgono di ditte esterne, hanno normalmente una durata limitata e solo in pochi casi prevedono una durata di cinque-sei anni (con la formula di tre anni più altri tre di eventuale rinnovo). La mediana della durata è di due-tre anni (circa il 50% degli affidamenti) ma quasi il 40% dei Comuni sceglie di stipulare contratti di durata inferiore, annuali o per i soli mesi di calendario scolastico.

Gli enti che utilizzano la formula della gestione *in economia* o ricorrono a forme *miste*, risentono di un altro genere di incertezza: la periodica ricognizione delle risorse interne destinabili al servizio può evidenziare mutate composizioni dell'organico (ad esempio la perdita di figure professionali con le qualifiche adatte al trasporto di persone) o obsolescenze dei mezzi⁸, tali da obbligare alla revisione della forma organizzativa fino ad allora utilizzata.

⁷ Considerando i costi sostenuti per mezzi ed autisti. Si veda in merito anche la successiva nota 10.

⁸ Da notare, a questo proposito, quanto viene spesso segnalato dai referenti con cui si sono avuti contatti diretti, e cioè l'aumento dei costi manutentivi dei mezzi che, all'aumentare dell'anzianità dei veicoli, diventa sempre meno sostenibile.

Ipotizzare l'adozione di forme differenti di gestione ed erogazione del servizio su base di adesione volontaria degli Enti competenti, nello specifico supporre una centralizzazione delle funzioni organizzative⁹, porterebbe ad un aumento del volume di chilometri medio da affidare per ciascuna gara, con conseguenti possibili benefici, riguardanti in particolare la possibilità di maggiori economie di scala e più ampie prospettive temporali per il rientro dagli investimenti (utilizzabili, ad esempio, per il rinnovo del parco mezzi).

D'altro canto, una razionalizzazione operativa potrebbe, almeno sul breve periodo, comportare un impatto indesiderato sugli attuali *elevati livelli di flessibilità e personalizzazione* del servizio che sono indispensabili per adattarsi alle diverse situazioni ambientali e, in definitiva, rispondono alle particolarissime esigenze di questa tipologia di trasporto e risultano particolarmente apprezzate, come è emerso in modo evidente dall'interlocuzione diretta con le Amministrazioni interpellate.

Un parametro 'grezzo' su cui si ritiene possibile basare un primo orientamento può essere rappresentato dall'ampiezza dei margini di compressione dell'attuale spesa, in quanto espressione sintetica delle risorse che sarebbe possibile indirizzare agli investimenti. Con tutte le approssimazioni del caso (i dati economici forniti dagli Enti non sempre si riferiscono ad annualità omogenee, le condizioni contrattuali scontano la variabilità di cui si è detto in precedenza, il conteggio delle percorrenze contiene talvolta fattori di approssimazione) **la spesa chilometrica media che si ricava dall'indagine è di 3,04 Euro¹⁰**. I dati disaggregati per tipologia di organizzazione del servizio sono riassunti in Tabella A.3 seguente.

Tabella A.3 - Spesa media chilometrica per il trasporto scolastico.

Tipologia di organizzazione del servizio / affidamento	Spesa media unitaria [Euro / Km]
IN ECONOMIA	2,60
FORMA "MISTA"	2,69
AFFIDAMENTO CON APPALTO A DITTE	3,33

Fonte: Elaborazioni su dati Indagine Agenzia del TPL di Brescia (Giugno-Ottobre 2015)

La motivazione delle differenze è spiegabile, nel caso dell'organizzazione *in economia*, in parte per il maggiore ricorso a prestazioni con rimborsi forfetari o a forme di volontariato, in parte per la probabile sottostima (o mancata inclusione) degli ammortamenti dei mezzi.

Il valore medio riferito al complesso del servizio sopraindicato risulta sostanzialmente in linea con il costo chilometrico medio indicato cui sono pervenuti i modelli che le principali Associazioni di categoria (ASSTRA e ANAV) hanno separatamente elaborato per affrontare la tematica dei cosiddetti "*costi standard*" dei servizi di TPL. In particolare, si è ritenuto di scegliere come titolo di confronto per i servizi scuolabus quelli di carattere extraurbano (per la loro maggiore analogia), il cui costo è stato stimato – con riferimento alla data del 2010 - situarsi nella *forchetta* tra 3,0 e 3,7 Euro/Km, al netto dei profitti.

⁹ Alcune esperienze di gestione associata delle funzioni, pur limitate ad ambiti di marcata omogeneità territoriale, sono già in essere: l'Unione dei Comuni dell'Alta Valle Camonica, comprendente i Comuni di Ponte di Legno, Temù, Vione, Vezza d'Oglio, Incudine e Monno, gestisce dall'anno scolastico 2013-2014 il servizio di trasporto scolastico per tutti gli Enti aderenti, fungendo anche da stazione appaltante. Negli anni precedenti la gestione avveniva in forma mista e, ad oggi, alcune percorrenze residuali restano ancora in capo ad alcuni dei comuni aderenti.

¹⁰ Il dato medio contempla le spese per mezzi ed autisti. Non è stata inserita la spesa riferita ai cosiddetti *accompagnatori*, spesso individuati nell'ambito di associazioni di volontariato, in quanto non sempre disaggregabile dalla spesa comunale per altri servizi di assistenza alla persona. Gli accompagnatori, normativamente previsti solo per gli alunni delle materne (si veda il Decreto Ministeriale 31.01.1997 "*Nuove disposizioni in materia di trasporto scolastico*"), sono in realtà irrinunciabili anche per i servizi scuolabus dedicati all'utenza che frequenta i cicli dell'istruzione obbligatoria. Alcune sentenze della Corte di Cassazione intervenute sulla materia esaltano infatti il principio dell'obbligo, da parte dell'Ente gestore, di adottare le occorrenti cautele per la tutela della sicurezza dei minori trasportati (si vedano, ad esempio, le sentenze n. 2380/2002 e n. 23464/2010).

In base a questi riferimenti emerge come – almeno sotto il profilo meramente economico - **non sussistano rilevanti marginalità positive**, potenzialmente ottenibili da una riorganizzazione funzionale con centralizzazione dell’assetto organizzativo di questi servizi.

Anche la valutazione dei costi medi giornalieri per ciascun alunno trasportato pare avvalorare questa tesi. Considerando, ove non diversamente specificato dagli enti, un periodo di effettuazione del servizio di 210 giorni all’anno (sei giorni a settimana per 35 settimane annue), **si ottiene un costo pro-capite giornaliero pari a 3,41 Euro.**

Trascurando il fatto che alcuni comuni, quando non è fornito il servizio mensa in caso di lezioni pomeridiane, assicurano quattro passaggi giornalieri, il costo è riferito ad almeno due viaggi giornalieri; se ne deduce pertanto un costo medio per passaggio di circa 1,71 Euro (approssimato per eccesso in relazione a quanto accennato prima).

Il costo risulta del tutto in linea con le tariffe (che solo parzialmente coprono i costi industriali) oggi previste per il TPL su gomma del bacino bresciano (1,40÷1,90 Euro per il trasporto in Brescia o nei comuni immediatamente contermini, 1,30÷1,90 Euro per il trasporto extraurbano nell’ambito di 1 o 2 zone tariffarie).

I dati disaggregati per tipologia di organizzazione del servizio sono riassunti nella successiva Tabella A.4.

Tabella A.4 - Costo medio giornaliero per alunno iscritto al servizio.

Tipologia di organizzazione del servizio / affidamento	Costo medio giornaliero per utente [Euro/giorno pro-capite]
IN ECONOMIA	3,02
FORMA “MISTA”	3,09
AFFIDAMENTO CON APPALTO A DITTE	3,57

Fonte: Elaborazioni su dati Indagine Agenzia del TPL di Brescia (Giugno - Ottobre 2015)

Va aggiunto che anche l’obiettivo di contenimento dei costi attraverso una riduzione del numero di mezzi circolanti non è intrinsecamente ottenibile, stante la peculiarità di questi servizi, che si svolgono nella medesima e ristretta fascia temporale - in quanto strettamente vincolati agli orari scolastici - e, nel contempo, sono prodotti in luoghi fisicamente distanti.

Al fine di raggiungere gli obiettivi auspicati dagli amministratori locali, cioè per conseguire un miglioramento dell’efficienza e/o una riduzione degli oneri di bilancio relativi al trasporto scolastico, si valuta più promettente l’ipotesi di implementare servizi innovativi, centralizzati, ad adesione volontaria, **ove risultino più consistenti le economie di scala e, specularmente, ove risultino più evidenti le diseconomie connesse alla ridotta taglia dell’appaltatore.**

Ad esempio, l’opportunità di **disporre di una centrale di acquisto dei mezzi**, od anche solo di una struttura in grado di fornire garanzie finanziarie sussidiarie a quelle comunali, o di sgravare le singole amministrazioni da compiti burocratici connessi alla fornitura dei servizi o, ancora, di una rete di operatori convenzionati per la revisione e la manutenzione, sono ipotesi di lavoro che potrebbero agevolare le Amministrazioni locali in un settore che, anche dal punto di vista normativo, è soggetto ad una speciale, stringente e particolareggiata disciplina¹¹.

I benefici di una simile operazione potrebbero estendersi al di là della rete di operatori effettivamente organizzata (aderente all’iniziativa), costituendosi *di fatto* una struttura con effetto di calmiera dei prezzi su un vasto ambito territoriale.

¹¹ Si vedano, ad esempio, il Decreto Ministeriale 31.01.1997 “Nuove disposizioni in materia di trasporto scolastico” e la Circolare n. 23 del Ministero dei Trasporti del 11.03.1997.

APPENDICE

Tabelle relative ai Comuni che hanno risposto all'indagine conoscitiva sul trasporto scolastico promossa dall'Agenzia del TPL di Brescia (giugno – ottobre 2015).

Tabella A - Comuni che NON organizzano o NON sostengono economicamente servizi di trasporto scolastico.

	COMUNE	Popolazione	Superficie	Densità	Note
		abitanti	Km ²	abitanti/Km ²	
1	Alfianello	2.536	13,75	184	
2	Berzo Inferiore	2.470	21,92	113	
3	Bienno	3.521	30,54	115	
4	Bione	1.408	17,29	81	
5	Caino	2.169	17,31	125	
6	Cellatica	4.999	6,55	764	
7	Gavardo	12.051	29,8	404	
8	Gianico	2.135	13,38	160	
9	Isorella	4.116	15,33	269	
10	Odolo	2.017	6,54	308	Dal 2014-15 attivato il "pedibus" con 35 alunni aderenti.
11	Ono San Pietro	997	13,78	72	Utilizzo del trasporto di linea (FNMA Autoservizi) per gli alunni delle scuole medie inferiori e superiori, gli alunni delle elementari e della scuola d'infanzia non necessitano di scuolabus.
12	Paderno Franciacorta	3.763	5,61	671	
13	Prevalle	6.987	9,99	699	
14	Quinzano d'Oglio	6.355	21,45	296	Utilizzo del trasporto di linea per gli alunni delle scuole superiori, gli alunni delle elementari e delle medie non necessitano di scuolabus.
15	Rovato	19.218	26,09	736	Utilizzo del trasporto di linea (SIA S.p.A.).
16	Verolavecchia	3.854	21,06	183	
17	Visano	2.028	11,22	181	
	TOTALE	80.624	282	286	

Tabella B - Comuni che sostengono economicamente un servizio di trasporto scolastico affidato a ditte esterne

	COMUNE	Popolazione	Superficie	Densità	Ditta	Note
		Abitanti	Km ²	Abitanti/Km ²		
1	Acquafredda	1.611	9,55	169	APAM	
2	Bagnolo Mella	12.829	31,35	409	Ecoal srl	
3	Calcinato	12.861	33,3	386	Ditta Crescini Marco	
4	Calvagese Riviera	3.521	11,74	300	Eredi Caldana	
5	Capo di Ponte	2.480	18,11	137	Maroni Turismo srl	La linea Capo di Ponte-Cemmo-Pescarzo è anche TPL (solo in periodo scolastico).
6	Capriolo	9.433	10,6	890	Autonoleggio ValCalepio	
7	Castegnato	8.317	9,21	904	3A Servizi Globali s.r.l.s. -	
8	Castel Mella	11.077	7,53	1.471	Autonoleggio SALVI	
9	Cazzago San Martino	10.967	22,34	491	AUTOSERVIZI Fratelli Manenti	
10	Cedegolo	1.233	11,08	111	Eredi BELOTTI	
11	Cimbergo	547	24,71	22	ditta Andrea Viaggi (Niardo)	
12	Coccaglio	8.772	12,05	728	FENI Autoservizi	
13	Collio	2.128	53,48	40	Autoservizi La Valle	
14	Concesio	15.442	19,08	810	BRESCIA Trasporti	Gli utenti utilizzano direttamente titoli tariffari BS Trasporti. Il Comune fornisce contributi all'acquisto titoli
15	Corte Franca	7.220	13,97	517	SAIA Trasporti S.p.A.	
16	Corzano	1.427	12,3	116	Ditta COLOMBO Emanuele	10
17	Darfo Boario T.	15.627	36,07	433	BONOMI s.r.l.	
18	Dello	5.687	23,32	244	STORNATI Viaggi	
19	Erbusco	8.660	16,24	533	Autoservizi F.IL MANENTI snc	
20	Gardone Val Trompia	11.737	26,66	440	Autoservizi LA VALLE	Servizio utilizzato anche come TPL
21	Gussago	16.786	25,09	669	Ungaro Giovanni Autoservizi	

	COMUNE	Popolazione	Superficie	Densità	Ditta	Note
		Abitanti	Km ²	Abitanti/Km ²		
22	Incudine	393	19,67	20	Maroni Turismo s.r.l. e Cirillo Bus s.a.s.	Ente associato all'Unione dei Comuni dell'Alta Valle Camonica.
23	Irma	128	4,93	26	Autoservizi La Valle in subappalto da SIA S.p.A.	
24	Lodrino	1.692	16,5	103	SIA S.p.A.	
25	Lumezzane	22.980	31,72	725	Alberti Bus s.r.l.	Una tratta di ridotta importanza chilometrica è effettuata da un autista dipendente comunale.
26	Maclodio	1.467	5,1	288	Autoservizi CORMORANO snc	
27	Magasa	140	19,11	7,32	Autoservizi Rigetti s.r.l.	
28	Mairano	3.460	11,53	300	"Consorzio in rete"	
29	Manerbio	13.075	27,88	469	Autoservizi PINI srl	
30	Marcheno	4.408	22,74	194	ALBERTI Bus s.r.l.	
31	Mazzano	12.160	15,73	773	TRA.VE.CO. S.c.ar.l.	
32	Monno	555	31,03	18	SAB Autoservizi, Maroni Turismo s.r.l. e Cirillo Bus s.a.s.	Ente associato all'Unione Comuni dell'Alta Valle Camonica. Residua una percorrenza affidata a SAB Autoservizi.
33	Nave	11.054	27,21	406	STORNATI Viaggi srl	
34	Ome	3.196	9,85	325	Ditta Archetti Daniele	
35	Orzinuovi	12.603	47,87	263	Autonoleggio VENTURINI srl	
36	Paisco Loveno	184	35,87	5,13	Autoservizi GELMI srl	
37	Palazzolo s/Oglio	20.088	23,04	872	SAIA Trasporti	11
38	Passirano	7.141	13,39	533	Autonoleggio CASTELLO F.lli Ghirardi snc	_____
39	Pian Camuno	4.622	10,95	422	Bonomi s.r.l. e Autonoleggio Piali Loretta	
40	Pisogne	8.055	49,23	164	Mabb s.r.l.	
41	Polaveno	2.592	9,2	282	Autotrasp. MENSI	
42	Pompiano	3.882	15,27	254	Eredi QUARANTA sas	

	COMUNE	Popolazione	Superficie	Densità	Ditta	Note
		Abitanti	Km ²	Abitanti/Km ²		
43	Ponte di Legno	1.748	100,43	17	Maroni Turismo s.r.l. e Cirillo Bus s.a.s.	Ente associato all'Unione Comuni Alta Valle Camonica. Una parte di gestione in economia è on dipendente comunale.
44	Pontevico	7.162	29,21	245	ECOAL srl	
45	Pontoglio	6.981	11,09	630	Autoservizi Brescianini	
46	Provaglio d'Iseo	7.320	16,16	453	Autonoleggio CASTELLO	
47	Puegnago s/Garda	3.420	10,97	312	Autolinee NICOLINI Luigi e figli	
48	Remedello	3.380	21,46	157	APAM Esercizio	
49	Rodengo Saiano	9.465	12,86	736	DANESI Faustino	
50	Roè Volciano	4.550	5,82	782	Autolinee NICOLINI Luigi e figli	
51	Roncadelle	9.553	9,39	1.017	Autonoleggio SALVI	
52	Sabbio Chiese	3.918	18,45	212	Autoservizi Pellegrini	
53	Salò	10.669	27,31	391	Ditta Pellegrini Paolo	L'Ente si avvale del trasporto urbano.
54	San Felice Benaco	3.391	20,22	168	Autolinee NICOLINI Luigi e figli	
55	San Zeno Naviglio	4.686	6,25	749	Brescia Trasporti	
56	Sarezzo	13.589	17,68	769	SIA Autoservizi	
57	Sonico	1.269	60,89	21	CIRILLO BUS sas	
58	Temù	1.103	43,26	25	Maroni Turismo s.r.l. e Cirillo Bus s.a.s.	Ente associato all'Unione dei Comuni dell'Alta Valle Camonica.
59	Tignale	1.274	45,86	28	MIKITOURS	12
60	Torbole Casaglia	6.539	13,44	487	Autonoleggio COLOMBO	_____
61	Toscolano-Maderno	8.083	58,17	139	Caldana Travel Service S.p.A.	
62	Tremosine s/Garda	2.124	72,69	29	MIKITOURS	
63	Urago d'Oglio	3.949	10,68	370	BERTINOLI Nicola	
64	Valvestino	194	31,12	6,23	Righetti	
65	Veza d'Oglio	1.465	54,15	27	Maroni Turismo s.r.l. e Cirillo Bus	Ente associato all'Unione dei Comuni dell'Alta

	COMUNE	Popolazione	Superficie	Densità	Ditta	Note
		<i>Abitanti</i>	<i>Km²</i>	<i>Abitanti/Km²</i>		
					s.a.s.	Valle Camonica.
66	Villa Carcina	10.983	14,22	772	Autoservizi MENSI	
67	Villanuova s/Clisi	5.778	9,1	635	LAGHI Solidarietà -Cooperativa Valle Sabbia Garda Consorzio di Coop sociali	
68	Vione	691	35,27	20	Maroni Turismo s.r.l. e Cirillo Bus s.a.s.	Ente associato all'Unione dei Comuni dell'Alta Valle Camonica.
69	Vobarno	8.224	53,22	155	Autoservizi PELLEGRINI	
	TOTALE	443.745	1.685	263		

Tabella C - Comuni che sostengono un servizio di trasporto scolastico svolto in economia.

	COMUNE	Popolazione	Superficie	Densità	Note
		Abitanti	Km ²	abitanti /Km ²	
1	Angolo Terme	2.459	30,56	80	
2	Bagolino	3.924	109,21	36	
3	Bassano Bresciano	2.307	9,42	245	
4	Berzo Demo	1.689	15,46	109	
5	Borgosatollo	9.249	8,42	1.098	
6	Braone	654	13,36	49	
7	Capriano del Colle	4.673	13,97	335	
8	Castelcovati	6.611	6,14	1.077	
9	Cevo	907	35,47	26	
10	Comezzano-Cizzago	3.783	15,44	245	Svolto da Società municipalizzata SMCC srl (Servizi Municipali Comezzano Cizzago)
11	Fiesse	2.096	16,02	131	
12	Gardone Riviera	2.661	21,39	124	
13	Gottolengo	5.219	29,28	178	
14	Iseo	9.202	28,42	324	
15	Limone sul Garda	1.176	23,03	51	
16	Longhena	584	3,47	168	Servizio in convenzione con il Comune di Brandico, che lo organizza in economia.
17	Malonno	3.305	31,46	105	
18	Monte Isola	1.767	12,61	140	
19	Montirone	5.211	10,52	495	
20	Mura	798	12,51	64	
21	Muscoline	2.640	10,08	262	
22	Nuvolento	3.986	7,46	534	
23	Orzivecchi	2.524	9,94	254	
24	Ospitaletto	14.362	9,29	1.546	
25	Pavone del Mella	2.792	11,61	240	
26	Pertica Bassa	655	30,13	22	
27	Piancogno	4.722	14,3	330	
28	Pozzolengo	3.469	21,33	163	
29	Prestine	382	16,26	23	
30	Rezzato	13.510	18,21	742	
31	San Gervasio Bresciano	2.527	10,5	241	
32	Saviore Adamello	929	84,27	11	
33	Seniga	1.519	13,57	112	
34	Sirmione	8.128	26,25	310	
35	Villachiarà	1.464	16,87	87	
	TOTALE	131.884	746	177	

Tabella D - Comuni che sostengono un servizio di trasporto scolastico svolto in 'forma mista'.

	COMUNE	Popolazione	Superficie	Densità	Note
		Abitanti	Km ²	abitanti/Km ²	
1	Barbariga	2.338	11,34	206	Il mezzo è di proprietà comunale, esternalizzato il servizio di conducente
2	Borgo San Giacomo	5.512	29,53	187	Una parte delle percorrenze è effettuata in economia, la restante è affidata a ditta esterna
3	Corteno Golgi	1.978	82,61	24	Una parte delle percorrenze è effettuata in economia, la restante è affidata a ditta esterna
4	Desenzano /Garda	28.312	59,26	478	Una parte delle percorrenze è effettuata in economia, la restante è affidata a ditta esterna. I dati economici si riferiscono alla sola parte in appalto.
5	Ghedì	18.985	60,84	312	I mezzi sono di proprietà comunale, in convenzione uno dei conducenti
6	Montichiari	24.953	81,66	306	Una parte delle percorrenze è effettuata in economia, la restante è affidata a ditta esterna
7	Pertica Alta	571	20,92	27	Il mezzo è di proprietà comunale, esternalizzato il servizio di conducente
8	Sellero	1.476	14,47	102	Una parte delle percorrenze è effettuata in economia, la restante è affidata a ditta esterna
9	Sulzano	1.954	10,44	187	Il mezzo è di proprietà comunale, esternalizzato il servizio di conducente
	TOTALE	86.079	371	232	