



La lettera *“Sulle corriere si vedono i tagli non il buon senso”*, pubblicata dal Giornale di Brescia il 22 giugno scorso solleva diverse questioni, alcune di sicuro rilievo riguardo all’organizzazione dei servizi di trasporto pubblico. Meritano doverosamente qualche considerazione.

1. **Riduzione dei servizi in periodo estivo in coincidenza del termine delle scuole.** Questa “manovra” avviene tradizionalmente da sempre. Ciò non significa che sia sempre pienamente giustificata, dato che può comportare talora una rarefazione delle corse tale da rendere il servizio decisamente meno rispondente agli orari di spostamento degli utenti *non studenti*. In tal senso condividiamo la critica, laddove motivata.

Aggiungiamo solo che, nel prossimo futuro, non appena sarà possibile attuare il nuovo assetto integrato dei servizi di TPL dell’intero bacino provinciale studiato nel Programma del TPL di Bacino che l’Agenzia ha messo a punto (approvato lo scorso gennaio e consultabile sul sito dell’Agenzia) questa situazione potrà essere superata. Infatti, lì si prefigura un servizio modulato in modo diverso dall’attuale impostazione di distribuzione dei servizi.

Va detto, in ogni caso, che la riduzione di corse estiva è molto minore delle ben più consistente contrazione di viaggiatori dovuta alla chiusura delle scuole. Ne consegue che il fattore di riempimento dei bus (che dà una misura dell’efficacia del servizio) diminuisce, spesso drasticamente. In sintesi, ciò giustifica gli interventi di limitazione /soppressione estivi, per evitare che gli autobus girino vuoti o quasi.

## 2. Fabbisogni finanziari

Già lo scorso anno l’Agenzia è stata costretta a introdurre delle riduzioni sul servizio estivo extraurbano a causa della insufficienza di risorse finanziarie disponibili per poter chiudere in equilibrio l’esercizio annuale, preso nella sua interezza. Va considerato che i contributi pubblici che vengono da Stato e Regione sono sempre stati integrati in modo significativo (parliamo di milioni di euro all’anno) con fondi propri degli enti locali. In particolare, riguardo al TPL extraurbano, la Provincia di Brescia negli scorsi anni ha sopperito alle spese per l’IVA sui contratti, non riconosciute da Regione (fatto che si configura come un paradossale meccanismo in cui le amministrazioni pubbliche locali pagano un tributo allo Stato centrale su servizi finanziati in larga misura dallo Stato stesso) oltre che al differenziale di spese che si genera (e aumenta ogni anno in modo più o meno consistente) per riconoscere agli Operatori un adeguamento dei corrispettivi chilometrici pattuiti contrattualmente in relazione all’andamento dell’inflazione.

Questi interventi di “soccorso finanziario” locale risultano sempre più difficilmente praticabili; peraltro, non è immaginabile dover fare affidamento su contributi di natura straordinaria come è avvenuto positivamente lo scorso 2018 da parte di Regione Lombardia con un assegno una tantum di quasi 1,1 milioni di euro in virtù del riconoscimento delle esigenze specifiche del territorio bresciano (maggiori percorrenze bus data la maggiore dispersione territoriale dei centri abitati rispetto ad altri territori lombardi).

3. **Allora, quali eventuali alternative per mitigare le riduzioni estive?** Risulta impraticabile l’opzione teorica di bilanciare i maggiori costi derivanti da un servizio estivo più robusto di quello attuale con riduzioni di “servizi scolastici” in tempo di scuola. Stiamo comunque provando ad individuare possibili ottimizzazioni di percorso e di risparmio attraverso un’analisi dettagliata – corsa per corsa – delle svariate centinaia di relazioni che vengono assicurate giornalmente per collegare tutti gli Istituti secondari dispersi sul territorio. In questo non aiutano certo le tendenze demografiche: solo dopo il 2025 la curva degli iscritti alle superiori comincerà a flettere. Tant’è vero che si è registrato un crescente affollamento delle corse utilizzate dagli studenti delle scuole

superiori, fenomeno connesso ad una crescita del 12% tra 2008 e 2017 dei giovani di quella fascia di età.

A ciò si aggiunge la divaricazione degli orari scolastici e la moltiplicazione dei corsi scolastici (stabiliti in autonomia da vari istituti) con le connesse aspettative di nuovi collegamenti bus (che, a risorse date, non è più possibile soddisfare, tenuto conto anche che i movimenti si concentrano in ristrettissime fasce orarie) e si potrà comprendere la complessità del quadro organizzativo ed economico da dover padroneggiare.

4. **Perché affidare servizi bus in appalto a società private?** Forse si immagina che, data la natura del servizio TPL (appunto, *trasporto pubblico*) il medesimo debba necessariamente essere svolto da Soggetti aziendali pubblici, identificando la finalità e la funzione (che resta assolutamente pubblica, tanto da essere qualificati anche come *servizi essenziali*) con la modalità del loro svolgimento/erogazione. Non è così. I servizi sono sì decisi, programmati e controllati dagli enti pubblici locali (funzioni esercitate in virtù della legge regionale 6/2012 in forma associata tramite quel “braccio operativo” che si chiama “Agenzia del TPL di Brescia”, ente pubblico a tutti gli effetti partecipato dai medesimi, ma distinto) ma sono erogati da soggetti economici diversi, selezionati tramite gara, a cui è affidato il loro svolgimento secondo ben definiti *programmi di esercizio* e contratti che disciplinano i rapporti finanziari e prestazionali.

Ad esempio, nella parte sud della provincia, il fornitore del servizio è un Consorzio in cui figurano aziende private (SIA) ed aziende a controllo pubblico (APAM). La legge, come in tutte le forniture di lavori e servizi, consente di far svolgere una parte delle prestazioni in subappalto; nel nostro caso fino al limite del 25% delle percorrenze annue. È una formula vantaggiosa perché consente di ridurre i costi di produzione, specie in quelle parti del territorio dove aziende locali di taglia ridotta e/o a conduzione semi-familiare radicate da tempo sul territorio - ma non per questo inefficienti, anzi - dimostrano una flessibilità operativa maggiore o possono assicurare una qualità del servizio migliore grazie all’impiego di personale più “vicino” alla clientela servita. Non c’è quindi da stupirsi, né deprecare se una certa parte delle corse viene svolta in sub-affido. In ogni caso la nostra Agenzia vigila sulla idoneità dei mezzi utilizzati dai sub-affidatari, verificando che siano tutti rispondenti ai requisiti di sicurezza e di conformità per svolgere il *servizio pubblico* richiesto. Va anche aggiunto che le Aziende sub-affidatarie non possono accedere ai finanziamenti pubblici per il rinnovo delle flotte bus e ciò spiega la presenza di bus mediamente più anziani e magari privi dell’aria condizionata. Una situazione che andrebbe sanata a livello legislativo.

5. **Quanto alla equità nella distribuzione territoriale delle riduzioni di servizi** lamentate, non vi sono affatto intenti discriminatori. È un dato di fatto quello per cui certe direttrici hanno una frequentazione di utenti - in tutti i periodi dell’anno - tale da non poter sopportare riduzioni di offerta; ciò spiega perché certe linee importanti non sono toccate dalle riduzioni o lo sono in modo marginale. Altrove (Valle Camonica) riduzioni sono già state attuate due anni orsono. Riguardo all’area del Garda, gli oneri conseguenti alle intensificazioni di alcuni collegamenti per rispondere in modo adeguato alle esigenze di mobilità turistica sono a carico esclusivo dei gestori. Le Aziende coinvolte, inoltre, propongono formule commerciali vantaggiose nel periodo giugno-settembre (ticket giornaliero “One day” a tariffa fissa di 7.00 euro).

Da ultimo, l’ipotesi paradossale suggerita nella lettera (che immaginiamo formulata solo ironicamente) sarebbe l’applicazione estensiva del principio della *par condicio*: se togli il bus a me di Fiesse, togliilo anche al mio vicino di Pralboino! Su questo non ci stiamo. L’invito a operare “buoni tagli” lo raccogliamo nella misura in cui - oggettivamente - come si è detto sopra, esistono corse praticamente deserte il cui mantenimento sarebbe solo uno spreco di risorse pubbliche. Su questo si



è già intervenuti – doverosamente - con grande attenzione e operazioni “mirate”, ancora negli anni scorsi, ante 2016, quando la competenza del TPL era in capo alla Provincia di Brescia.

Riguardo al collegamento del primo pomeriggio tra Brescia e Fiesse possiamo rassicurare gli interessati che anche nel prossimo mese di agosto il servizio viene garantito, dato che le corse delle 14.05 e delle 14.25 da Brescia della linea LS016 trovano coincidenza a Leno alle ore 15.05 (corsa dedicata della linea LS017).