



Brescia, 06 agosto 2020

Al Ministro delle Infrastrutture  
e dei Trasporti Dott.ssa On. Paola De Micheli

Al Viceministro dell'Economia e  
delle Finanze Dott. Sen. Antonio Misiani

Ai Parlamentari bresciani

**Oggetto: Emergenza TPL-Scuola. Priorità di copertura per costi di esercizio di TPL ed Aziende.**

Gentile Signora Ministro, egregio Signor Viceministro ed egregi Signori Onorevoli,

nel dibattito in corso a livello nazionale, con particolare richiamo al MES, Sure, Recovery Fund e BEI, l'attenzione è sostanzialmente riposta sull'impiego delle risorse per infrastrutture, lavori pubblici, le "grandi opere", oltre che - con riferimento ai trasporti - per investimenti riguardanti il rinnovo del materiale rotabile.

L'impressione che emerge da questo quadro è **la limitata considerazione, per non dire la penalizzazione, che riveste il Trasporto Pubblico Locale in quanto servizio**, salvo alcune situazioni legate allo sviluppo dei servizi su rotaia e altri impianti fissi.

Scelte prioritarie riguardanti il servizio si rendono invece assolutamente necessarie in ragione dell'emergenza Covid-19 e dell'auspicabile mantenimento del distanziamento di sicurezza sui mezzi pubblici, quindi prevedendo un incremento di servizio, con un corrispondente incremento di costi ed una riduzione degli introiti per le Aziende di TPL (che a Brescia per il 2020 è prevista per il 50% ovvero con ricavi che si riducono da circa 40 mln a 20 mln di euro). Immaginando nel 2021 un allarmante peggioramento del TPL a seguito di una preannunciata ed una ulteriore riduzione di risorse economiche da parte degli stessi Enti Locali.

L'emergenza riguardante il tema delle risorse è tanto più evidente in considerazione del "rischio caos" che si preannuncia se non si è in condizione di sostenere il Tpl e l'attività di esercizio delle Aziende, con riferimento alla realizzazione del Piano per le Scuole Secondarie, definito in sede di Tavolo di confronto, promosso dalla Prefettura di Brescia. Una situazione per altro analoga in tutte le Province.

In questa fase, la realizzazione di nuove infrastrutture ha un ruolo molto limitato rispetto alla **esigenza di assicurare un livello di funzionamento del servizio almeno pari a quello attualmente offerto e, auspicabilmente di qualità e standard prestazionali migliori** di quelli esistenti, attraverso un deciso potenziamento e la qualificazione del TPL. Servizio che se non adeguatamente sostenuto in modo costante, convinto e continuativo con rilevanti importi anche



sul fronte delle Aziende, sia private che pubbliche, rischia di avvitarci in una spirale negativa (meno servizi, meno utenti, meno ricavi e dunque, ulteriori riduzioni) e di collassare.

Si tratta quindi di evitare che le scelte indirizzate in via esclusiva o prevalente verso le grandi infrastrutture oscuri – come sta avvenendo – la rilevanza della **mobilità collettiva**, della sua **sostenibilità** (che non si ottiene nell'immediato attraverso la "elettrificazione" del parco dei veicoli motorizzati, siano questi individuali o collettivi), della **accessibilità ai servizi** (si pensi alle aree marginali da rivitalizzare e ripopolare) e del suo intrinseco **valore aggiunto** (ad esempio, come fattore per una più ampia fruizione turistica del nostro Paese).

Al centro delle scelte governative andrebbe auspicabilmente posto il valore specifico del Trasporto Pubblico Locale.

I due aspetti prioritari da considerare per i servizi di trasporto pubblico locale (TPL) riguardano:

1. il livello qualitativo della loro erogazione - in primo luogo in termini di prestazioni;
2. il livello quantitativo del volume di offerta e l'**adeguatezza ai fabbisogni di mobilità** (frequenze, arco temporale di servizio, diffusione territoriale, intensità, continuità stagionale).

Entrambi questi aspetti presuppongono la **disponibilità di un volume di risorse economiche all'altezza delle esigenze** e soprattutto **la stabilità in termini monetari reali nel tempo** per consentire:

- a) di annullare gli effetti inflazionistici (pur modesti ma che cumulati nel tempo sono significativi) che erodono il "poter di acquisto" degli Enti Affidanti;
- b) garantire attraverso il valore del corrispettivo (euro per veicolo-km) un adeguato margine di risorse che permetta investimenti in autofinanziamento da parte dei Soggetti erogatori per il rinnovo del materiale rotabile, riducendo l'entità e la dipendenza dai cicli di finanziamento ministeriale.

Si rende inoltre necessario promuovere l'applicazione effettiva dei costi standard riconoscendo in ogni caso al "sistema TPL" risorse globalmente commisurate al valore economico intrinseco del TPL, ancor più da valorizzare in considerazione degli aspetti di sostenibilità ambientale e di promozione territoriale (sul sistema produttivo e a favore del turismo) che vi sono associati per evitare che il TPL (al di fuori dei grandi centri urbani) si riduca a servizio "marginale" indirizzato prevalentemente solo a soddisfare la mobilità scolastica extraurbana (oggi 35% dei bus-km) per evitare il depotenziando di altre funzioni del TPL.

**Sotto il profilo programmatico e organizzativo** occorre quindi operare una svolta **dedicando attenzione preminente agli aspetti collegati al servizio** e non tanto o solo – in questa emergenza - a quelli connessi alle infrastrutture e alla dotazione di mezzi di produzione (veicoli), tanto più che gli investimenti per infrastrutture/mezzi hanno effetti moltiplicatori e ricadute sull'economia nazionale modestissimi e dilazionati nel tempo (si consideri peraltro come quasi tutto il parco rotabile sia prodotto e acquistato all'estero).

**L'auspicio, motivato dall'emergenza in atto, è quello di modificare e riequilibrare l'asse dei criteri di spesa maggiormente verso sostegno ai fabbisogni legati allo svolgimento dei servizi ed**



alle esigenze immediate delle Aziende di TPL e delle ricadute occupazionali, più che alle infrastrutture di supporto, per quanto necessarie, ma sul lungo periodo.

Si ringrazia per l'attenzione e con l'occasione, porgiamo distinti saluti.

Il Direttore  
*Ing. Alberto Croce*

Il Presidente  
*Prof. Claudio Bragaglio*