



Brescia, 7 ottobre 2022

COMUNICATO STAMPA

Le difficoltà del Tpl

Nota del Presidente dell’Agenzia del TPL di Brescia Giancarlo Gentilini

Il trasporto pubblico locale continua a richiamare l’attenzione dei Media che, giustamente, raccolgono e pubblicano rilanciando reclami, segnalazioni e proteste evidenziando sempre più come la Brescia dal trasporto pubblico virtuoso da anni stia attraversando periodi difficili, costretta ad assaggiare il dolore dei tagli.

L’inizio dell’anno scolastico rappresenta per tutti noi un momento di complessivo “rifasamento” di comportamenti, abitudini, impegni, attività economiche e scolastiche che interagiscono tra loro; da come si organizzano i diversi sistemi, nessuno escluso, principalmente quello del Trasporto Pubblico Locale (TPL) con quello scolastico ma anche, necessariamente, con il traffico e le abitudini d’uso degli studenti e viaggiatori e l’assetto degli orari di lavoro.

Il “sistema del TPL”, per tradizione ed anche per mandato istituzionale, è divenuto sempre più un “trasporto rivolto alle esigenze di mobilità degli studenti” dedicato a soddisfare, a volte neppure interpellato, le esigenze di una Scuola che è pure obbligatoria fino ai 16 anni. Non può, quindi, non essere considerato, e trattato, per ciò che è: un servizio pubblico essenziale. Quindi se di servizio essenziale parliamo – come definito dalla legge - dovrebbero esserne (ri)valutati i bisogni di offerta di servizio, stabiliti i costi corrispondenti, e conseguentemente messe a disposizione le risorse economiche necessarie.

Quello che da qualche anno non funziona più è la quantità effettivamente disponibile di risorse economiche, ed è noto a tutti, anche se poi ciascuno vede i propri bisogni come prioritari, mentre il resto “non esiste”. Risorse che, nonostante il contributo di Comune di Brescia e Provincia, di Regione e del Fondo Nazionale Trasporti, risultano sempre più inadeguate a garantire l’offerta che sarebbe opportuno mettere in campo, in quanto erose dall’inflazione.

Negli anni del COVID l’Agenzia ha potuto disporre di risorse aggiuntive, che ora non sono più disponibili, per incrementare i servizi e, grazie al lavoro di coordinamento svolto dal Tavolo trasporti coordinato dalla Prefettura, aveva potuto organizzare il doppio ingresso generalizzato in tutte le scuole superiori della provincia; ciò aveva consentito di diminuire sensibilmente l’affollamento delle corse scolastiche.

L’esperienza non si è potuta replicare quest’anno per l’indisponibilità degli istituti scolastici ma ciò ha determinato la necessità di riproporre un programma d’esercizio che aveva già raggiunto i suoi limiti nel 2019 ed oggi non è ulteriormente implementabile senza adeguate risorse tecniche ed economiche.



L'Agenzia del TPL è quindi giornalmente impegnata per utilizzare “al meglio” le risorse economiche, le persone e i mezzi disponibili, ricercando continuamente il miglior compromesso tra le diverse esigenze. Questo lavoro certosino di analisi e modifica delle corse, è svolto in collaborazione con le aziende di trasporto, che vanno ringraziate per la disponibilità a introdurre, pressoché in tempo reale, continui aggiustamenti ai programmi d'esercizio e, conseguentemente, all'organizzazione interna della produzione. In particolare, il mio ringraziamento va a tutte le persone che in provincia si occupano di TPL, tra cui anche gli oltre 700 autisti impegnati a svolgere giornalmente un lavoro gravoso e sempre più difficile.

Uomini, mezzi e strada. Cosa lega tra loro i fatti segnalati e pubblicati sui giornali? Apparentemente poco, in realtà molto. Soprattutto in termini strutturali del servizio e quindi di risorse.

Partiamo da più recente gravissimo fatto di cronaca avvenuto a Remedello alla fermata dell'Istituto Superiore Bonsignori lo scorso 6 ottobre, che ha per protagonista un diciottenne denunciato per tentate lesioni personali, danneggiamento aggravato, interruzione di pubblico servizio.

Un episodio sicuramente riconducibile a un comportamento personale e *delittuoso*, frutto di maleducazione, aggressività, mancanza di rispetto e delle regole ma (e nulla toglie alla gravità dei comportamenti) che si è inserito in un contesto che non funziona pienamente come invece dovrebbe: due scuole limitrofe (le quali, in parte, faticano a rapportarsi col territorio) che alla fine delle lezioni riversano quasi contemporaneamente 1500 studenti su spazi esterni non sufficienti a contenerli. E quel che avviene all'arrivo degli autobus, è quanto di più pericoloso e ingestibile si possa vedere: assalto ai mezzi, liti e colluttazioni, invasione di carreggiate e stalli all'arrivo e con i mezzi in movimento... nessun senso del limite, per nessuno, ragazzi inclusi.

Tanto è che i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza e le Organizzazioni Sindacali ventilano la sospensione del servizio a quelle scuole.

Il Comune di Remedello si è attivato per riorganizzare gli spazi di fermata (approvando anche una variante al PGT) per alleviare il tema dell'assembramento ma servirà tempo per l'iter urbanistico (salvo impedimenti) e per la realizzazione. Al momento, la situazione viene già tamponata con la presenza in loco della Polizia Municipale (ma non risulta sufficiente) e da oggi con la presenza di Vigilantes dell'Azienda sui mezzi di trasporto per alleviare almeno in parte la situazione.

Ciò che invece avviene a Monticelli Brusati, a Montirone, a Molinetto/Rezzato e in generale alle fermate dei Comuni intermedi delle linee di ingresso in città, piuttosto che nell'Alto Garda, a Bedizzole, in Vallecamonica o sulla tratta Brescia – Orzinuovi dipende essenzialmente dalla limitatezza delle disponibilità economiche specifiche del nostro ambito, ma più in generale da un progressivo impoverimento del sistema del TPL avviato una decina di anni fa e, forse, ora in timido (e assolutamente insufficiente) recupero.



Inoltre, altro contesto che va considerato è che così come il Governo e Regione sostengono con importanti risorse economiche il rinnovo del Parco Mezzi, per renderlo più moderno e meno inquinante, dovrebbero altrettanto pensare a (ri)destinare risorse ad hoc per la sistemazione di quello che può essere definito come il “lato terra”: la messa in sicurezza delle fermate e dei punti di interscambio, che fanno parte del “Sistema del TPL” al pari della flotta circolante.

A tal proposito l’Agenzia di Brescia aveva già svolto una analisi di rischio delle oltre 4.000 fermate dislocate in provincia, individuando le priorità di intervento dal punto di vista della sicurezza ma la possibilità di usufruire di fondi dedicati non si è concretizzata.

Cosa stiamo facendo quindi? Stiamo continuamente valutando i problemi, per come ci vengono proposti e per come è possibile gestirli. Stiamo ascoltando e incontrando gli Amministratori locali per condividere i percorsi, ove possibili. Stiamo anche raccogliendo parziali disponibilità delle Amministrazioni a farsi carico di parte dei costi per servizi dedicati.

Questo è il nostro impegno in una condizione in cui anche le Aziende reclamano l’esplosione dei costi, la carenza di personale, il danneggiamento delittuoso di un numero significativo di mezzi (vedasi Remedello ma anche i furti e i danneggiamenti degli scorsi giorni).

In ogni caso, e concludo, le priorità di intervento devono necessariamente essere inquadrare in una visione complessiva dell’organizzazione del servizio che appartiene solamente all’Agenzia del TPL di Brescia, pur nella disponibilità al confronto con gli Enti Locali, in virtù delle sue attribuzioni istituzionali e alle sue competenze tecniche, della complessità delle problematiche e della conoscenza di tutte le segnalazioni. Senza farsi suggestionare, mi sento di aggiungere, da chi promuove petizioni e raccoglie più firme di protesta o da chi alza più la voce.

**CON GENTILE RICHIESTA DI PUBBLICAZIONE
E DIFFUSIONE NELLE VOSTRE EDIZIONI**