



Spett.

Ministero delle infrastrutture e della mobilità  
sostenibili

Att. Sig. Ministro Enrico Giovannini

Regione Lombardia

Assessorato infrastrutture e mobilità sostenibile

Att. Assessore Claudia Maria Terzi

Regione Lombardia

V Commissione Permanente

Territorio e Infrastrutture

Att. Presidente Claudia Carzeri

p.c. Provincia di Bergamo

Att. Presidente Gianfranco Gafforelli

Comune di Bergamo

Att. Sindaco Giorgio Gori

Comuni della Provincia di Bergamo

Ai componenti CLTP

Ai Presidenti delle Agenzie della Lombardia

Organi di stampa

**OGGETTO: Azioni a sostegno del Trasporto Pubblico Locale a Bergamo**

L'emergenza sanitaria iniziata nel gennaio 2020 e tuttora in corso ha minato la sostenibilità tecnico-economica del servizio erogato dal *Trasporto Pubblico Locale (TPL)*: in questo periodo il settore viene sostenuto economicamente con contributi straordinari per i servizi aggiuntivi erogati ed a parziale copertura dei mancati ricavi.

Come è noto, il finanziamento del settore è solo in parte coperto dalle entrate provenienti da coloro che effettivamente utilizzano il servizio, cioè dai biglietti venduti, e ricade per oltre il 60% sulla fiscalità generale, cioè sui contributi statali al trasporto pubblico.

**Lo scenario di medio termine, nonostante contributi straordinari, appare problematico** e, in questo contesto, questa Agenzia intende trasmettere a tutti gli interessati le considerazioni e le preoccupazioni emerse nell'ambito della *Conferenza Locale del Trasporto Pubblico (CLTP)* tenutasi il



29.06.2021 alla presenza degli Stakeholders<sup>1</sup> Preoccupazioni che non hanno trovato conforto con l'evolversi della situazione generale da giugno ad ora, pur con i tentativi da parte delle istituzioni di supportare il settore e di aprire la discussione, e si spera anche l'azione, verso scenari strategici in grado di affrontare i principali nodi del settore.

In particolare, ci riferiamo alla recente relazione della *"Commissione di studio sul Trasporto Pubblico Locale istituita con DM 4 gennaio 2021*, che individua le strategie d'intervento per la "rigenerazione" del trasporto pubblico, proponendo la definizione del quadro normativo in relazione agli aspetti economici-finanziari, e apre la discussione su come superare le criticità presenti nel settore, traguardando ad un ruolo potenziato del TPL nell'ambito della mobilità integrata e sostenibile. Come evidenziato nella relazione della succitata Commissione, e come acquisito alla consapevolezza di tutti gli interlocutori presenti, il **TPL resta un elemento essenziale nella transizione ecologico-ambientale**, a supporto delle politiche di gestione della mobilità urbana ed interurbana e per garantire la connessione alle aree più periferiche dei territori.

Il Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) dedica il quaranta per cento degli investimenti previsti agli obiettivi di transizione ecologica, e pone **l'obiettivo dello spostamento di almeno il 10 per cento del traffico dalle auto private al trasporto pubblico**, con lo scopo di una riduzione dell'inquinamento ambientale e, aggiungiamo, dell'incidentalità stradale e dei loro impatti in termini di salute pubblica e di conseguenti ricadute sulla spesa sanitaria nazionale.

Posto che sia obiettivo prioritario, come indicato dalla relazione della Commissione, lavorare a livello normativo e amministrativo sugli ampi margini di miglioramento dei meccanismi di finanziamento del TPL, ciò che emerge è **la necessità imprescindibile di una maggiore quantità di risorse da dedicare al trasporto pubblico locale, risorse attualmente insufficienti**.

Il rinnovo dei *Contratti di Servizio*, programmato per il prossimo biennio, si colloca in un ambito con forti aspettative rispetto alla *"transizione ambientale e tecnologica"* ed alla necessità di investimenti su nuove tecnologie: elementi che richiedono forti risorse economiche, non derivabili dalla sola competizione fra gli Operatori in fase di gara.

Del resto, emerge anche la consapevolezza dei **pesanti limiti storicamente presenti nel sistema**: ancora prima della pandemia (2015-2019) le limitate risorse economiche disponibili hanno portato alla saturazione delle corse nelle fasce di punta ed alla riduzione di servizi nelle aree periferiche.

**Alle Istituzioni Nazionali, Regionali e Locali ed a tutti gli Stakeholder** si chiede pertanto una forte riflessione su questi temi al fine di **attivare tutte le azioni necessarie per sostenere il rinnovamento del Trasporto Pubblico Locale, per assicurare un crescente supporto alle politiche di gestione della mobilità sostenibile**.

Si sottolineano alcune azioni urgenti e rilevanti per il *Bacino di Bergamo* sui quali è necessario un intervento prima del termine dell'emergenza sanitaria:

- ✓ **Potenziare il flusso contributivo pluriennale in conto esercizio** (contribuzioni Ministeriali, Regionali e Locali) per garantire un'offerta coerente con gli sviluppi attesi.  
Per superare i pesanti limiti storici dell'offerta "pre-covid" e ripristinare un adeguato livello di servizio sul sistema *"storico"* **occorre recuperare 5 mln €/anno**, agendo su:

---

<sup>1</sup> Partecipano alla *Conferenza Locale del trasporto Pubblico*: i rappresentanti dei viaggiatori, le associazioni dei consumatori e degli utenti, i *mobility manager*, le organizzazioni sindacali dei lavoratori, le imprese di trasporto pubblico e le loro associazioni. (LR 6/2021)



- l'adeguamento annuale dei contributi stanziati all'inflazione reale;
  - il riesame dell'attuale aliquota IVA sui servizi di TPL, per trasformare in servizi una maggiore quota dei contributi disponibili (oggi il 90% dei contributi genera servizi, mentre il 10% viene rimessa come IVA);
  - la ricerca ulteriori forme di contribuzioni presso tutti i Comuni del Bacino, con lo scopo non solo di reperire ulteriori risorse, ma di allargare il coinvolgimento dei territori nel perseguimento degli obiettivi comuni.
- ✓ Affiancare il necessario **sviluppo infrastrutturale** del sistema (la nuova linea tramviaria T2 e l'asse di autolinee potenziate – BRT – in progetto) alle **contribuzioni necessarie per il loro esercizio**, per evitare che le nuove realizzazioni drenino risorse destinate a gestire i servizi in altre parti del territorio.
- ✓ **Gettare le basi per una politica tariffaria adeguata:** in questa fase transitoria verso un nuovo equilibrio del sistema potrebbero essere necessarie manovre tariffarie a parziale compensazione di costi non coperti da contribuzioni. In questo caso è essenziale liberare i vincoli del *Regolamento Tariffario Regionale* per poter intervenire sui titoli di viaggio in modo articolato e nel rispetto della capacità di pagare degli specifici segmenti di Passeggeri.

**In sintesi, in assenza dei contributi straordinari per il TPL che il nostro territorio ha ricevuto e riceverà, la situazione rischia non solo di tornare ad essere come prima ma di essere peggiorativa rispetto allo scenario pre-covid, con pesanti ricadute sulla capacità del trasporto pubblico di essere attrattivo verso un'utenza che ha espresso sfiducia sull'uso del mezzo pubblico rispetto all'auto privata.**

**I 5 milioni di euro di cui il nostro territorio ha bisogno ogni anno, sono funzionali non solo a non far collassare il TPL, ma anche a convincere gli utenti a spostare le loro esigenze di mobilità dall'auto privata al trasporto pubblico e a poter mettere le aziende in grado di offrire servizi efficienti ed efficaci; si tratta di un'iniezione di fiducia per il "sistema Bergamo", che nel periodo pandemico è riuscito a far funzionare comunque il trasporto pubblico grazie allo sforzo coordinato di tutti gli attori in gioco, dalle famiglie alle aziende alle scuole.**

Certi che questi spunti di riflessione possano attivare presso le vostre Organizzazioni le conseguenti azioni normative che possano anche anticipare la prossima revisione del quadro nazionale del comparto, e in attesa di una risposta in merito, Vi porgiamo i più cordiali saluti,

Bergamo, 07 settembre 2021,

il Direttore  
- Ing. Emilio Grassi -

la Presidente  
- Arch. Angela Ceresoli -

*Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del DPR 445/2000 e del D.lgs 82/2005 e norme collegate*