

Bus, Bergamo non più l'unico centro di gravità

Ma Atb storce il naso. Oltre alla città, i poli di riferimento delle linee saranno Treviglio, Dalmine, Ponte San Pietro, Albino e Seriate

di Wainer Preda

(pwi) Una rivoluzione. O meglio, un riassetto necessario, destinato a cambiare la situazione il trasporto pubblico locale. E di conseguenza a scatenare diatribe di potere, finora tenute sotto traccia. L'Agenzia del trasporto pubblico locale ha presentato gli orientamenti con cui sarà elaborato il nuovo Piano di bacino. Ovvero, lo strumento di pianificazione più importante del settore, volto a ridisegnare il servizio del prossimo decennio in Bergamasca e, successivamente a indire le gare di affidamento dei servizi.

Non solo studenti

Un assaggio di quel che verrà era già emerso dal convegno del 20 giugno scorso al Centro congressi. In quell'occasione, davanti a istituzioni e operatori del settore, il direttore dall'Agenzia **Marcello Marino** era stato chiaro: «Siamo a un punto di svolta, dettato anche dagli enormi investimenti infrastrutturali (da un miliardo di euro) piovuti su città e provincia». Solo che per sopravvivere e prosperare, il trasporto pubblico locale ha la necessità di modificare i suoi connotati. Da grande scuolabus, dedicato essenzialmente agli studenti, a servizio allargato anche a imprese e lavoratori.

Secondo i dati dell'Agenzia, ogni giorno in Bergamasca si registrano due milioni di spostamenti. Di questi, 360 mila coperti dal servizio pubblico. A fronte di 90 mila posti dedicati agli studenti sui mezzi, concentrati soprattutto nei mesi invernali e nella fascia oraria del mattino, ci sono 460 mila lavoratori "trascurati" e costretti a far ricorso al mezzo privato, l'auto, per recarsi al lavoro. Con tutte le ricadute che ciò comporta, in termini di traffico.

L'esigenza di un riequilibrio e la necessità di ampliare il bacino economico del servizio pubblico, diventano dunque impellenti. L'Agenzia ha provato a ipotizzare due scenari. Uno "minimo", grossomodo equivalente all'attuale dotazione di servizi e chilometraggio. Uno invece "ottimale", a cui tendere, con 6 milioni di chilometri in più.

Al momento, con gli introiti dei biglietti ancora sotto il livello del 2019, il maggior contribuente resta Regione Lombardia. Negli anni il suo apporto è rimasto sostanzialmente invariato e oggi è insufficiente per sfide migliorative. Da qui l'ipotesi che anche le aziende, per esempio quelle legate a Confindustria, possano fare in qualche modo la loro parte, sperimentando nuovi servizi di trasporto pubblico dedicati ai loro dipendenti e collaboratori. In quale forma - abbonamenti, contributi, agevolazioni, benefit, accordi bilaterali o addirittura gratuità per i pendolari - è tutto da stabilire. «Ma non si tratterà di navette, quanto di servizi che possano avere ricadute positive anche per le comunità che li ospitano», ha precisato Marino. E' evidente che la sperimentazione avrebbe vantaggi anche dal punto di vista fiscale e degli investimenti in sostenibilità per le aziende. Prima di tutto, però, occorre far quadrare i conti. Tolti pochi colossi come Amazon, il tessuto delle imprese in Bergamasca è variegato e insufficiente a coprire, singolarmente, i costi del servizio. La dislocazione delle aziende, medie e piccole, poi è da "polverizzazione". Tuttavia ci sono poli produttivi, distretti, che potrebbero essere coinvolti nella sperimentazione. Secondo il consorzio Arriva, che ha condotto una ricerca in merito, sarebbero almeno una ventina le aree della provincia nelle quali ci sono da 200 a 600 aziende, concentrate in un chilometro quadrato.

L'aggiornamento del Piano

Anche tenendo conto di questi fattori, l'Agenzia ha elaborato un aggiornamento del Piano di bacino datato 2018 che servirà all'elaborazione di quello successivo. Ebbene, l'idea è quella di dare al servizio di trasporto pubblico una struttura policentrica. Fermo restando l'effetto polarizzante di Bergamo, a cui è stato dedicato il cosiddetto "Ambito urbano", sono stati individuati altri cinque "poli di secondo livello" - Treviglio, Dalmine, Ponte San Pietro, Albino e Seriate - che oltre a essere "passanti" in direzione Bergamo



rappresentano essi stessi il punto da cui si potrebbero diramare ulteriori linee per i paesi limitrofi. Il resto della provincia invece è considerato "Ambito interurbano" e include anche le "zone a domanda debole", come quelle montane, a cui comunque vanno garantiti servizi innovativi, diversi dai bus di linea.

L'obiettivo è realizzare un'unica rete integrata di trasporto e mobilità, portando la qualità e le caratteristiche del servizio cittadino anche fuori del capoluogo, per rendere gli altri altrettanto attrattivi.

Per questo si sta pensando anche a un unico sistema tariffario. Integrato, ovvero valido per tutti i mezzi, dal treno al tram al bus, alle funicolari. Si tratta del cosiddetto "Stibm" in fase d'analisi con Regione Lombardia. La tendenza è a uniformare le tariffe sull'intera provincia. Ciò però avrebbe conseguenze non indifferenti sui gestori. Per questo l'Agenzia ha ipotizzato uno schema intermedio, con cinque macroaree: l'ambito urbano di Bergamo, zona Ovest (Valbrembana, Valle Imagna e Isola), Valsleriana e Val di Scalve, zona Est (laghi e pianura con-

finante con Brescia) e Pianura Ovest (da Treviglio a Dalmine).

I costi d'esercizio sono stati ipotizzati dai 94,7 ai 104,6 milioni di euro l'anno per lo scenario "minimo" (ovvero simile, per volumi di produzione e sbilanciamento dei servizi inverno-estate e feriale-festivo, a quello attuale). Mentre per lo scenario "ottimale" le stime parlano di un costo variabile fra i 115,9 e i 128,1 milioni l'anno. Piccolo problema: gli introiti dei biglietti non arrivano neanche alla metà. Sui 40-45 milioni l'anno in configurazione "minima". Fino a cinquanta, in quella "ottimale". Cifre ben distanti dal punto di equilibrio economico finanziario. Secondo i calcoli dell'Agenzia, per trovare la quadra serviranno corrispettivi fino a 65 milioni nel primo caso, fino a 85 milioni nel secondo. La Regione finora ne ha messi al massimo 53.

Il problema è che la coperta dei finanziamenti pubblici è corta. E non è detto che Palazzo Lombardia e lo Stato siano così accondiscendenti da mettere ulteriori quattrini sulla Bergamasca. Dipenderà dal peso che i politici nostrani sa-

pranno mettere sul tavolo. Da un'unità d'intenti che dalle nostre parti è merce assai rara.

La disputa di soldi e potere

Al di là degli scenari ipotizzati, la rivoluzione rischia di avere ricadute economiche gravose per le aziende e persino per gli utenti. Specie per quelli del capoluogo. Secondo l'amministratore delegato di Teb **Gianni Scarfone** «il sistema rischia di essere iniquo. La tariffa flat, slegata dal chilometraggio e dal tempo di percorrenza, sarà conveniente per chi viaggia dentro le macroaree, ma potrebbe penalizzare l'area urbana, imponendo un adeguamento insostenibile alla tariffa unica provinciale». Non solo. Rendere "autonomi" i nodi secondari dell'hinterland - Ponte San Pietro e Dalmine - corrisponde a togliere una grossa fetta d'utenza ad Atb. O, ancor peggio, obbligarla ad aumentare la copertura oltre i nodi, a paesi considerati finora poco redditizi. Insomma, detto fuori dai denti, il rinnovo del sistema toccherebbe pesantemente le aziende, la loro organizzazione sul territorio e persino interessi economici consolidati (con in-

vestimenti) negli anni.

L'Agenzia, dal canto suo, rivendica il ruolo di soggetto terzo rispetto alle società, con compiti di orientamento, programmazione e coordinamento del trasporto pubblico in Bergamasca. E' partecipata dal Comune e dalla Provincia di Bergamo (che detengono il 40 per cento delle quote a testa), dalla Regione (10 per cento), dal Comune di Albino (9,7), da Romano di Lombardia e Zogno per i decimali restanti. E dunque super partes. Per dirla in sintesi, è la rappresentante del pubblico. La sua forza politica, implicitamente, limita la libertà di manovra delle aziende. Il fatto poi che l'Agenzia punti a rendere più omogeneo il sistema provinciale, alzando l'asticella per rendere i servizi qualitativamente più appetibili («come quelli del capoluogo», ha scritto) lascia intendere che buona parte degli investimenti andrà verso aziende che operano in provincia. Mentre negli ultimi anni, a fare la parte del leone era stata Atb. Forte anche dell'autorevolezza che il sindaco di Bergamo **Giorgio Gori** esercitava sui tavoli che contano. Atb e il suo gruppo, a loro volta, rivendicano una centralità che il nuovo schema "policentrico" riconosce solo in parte e tende a ridimensionare.

Insomma, per dirla come Scarfone, ci sono criticità ancora di risolvere. Anche sulla linea T2 del tram, infrastruttura che cambierà la mobilità della hinterland nord di Bergamo e della città stessa. L'amministratore delegato di Teb nei giorni scorsi ha reso noto che i costi di gestione della T2 assommano a 4,5 milioni di euro l'anno. Soldi che da qualche parte vanno trovati. Teb non pretende il raddoppio dei finanziamenti pur avendo già la T1 che trasporta tre milioni di passeggeri l'anno, ma chiede contributi adeguati da parte del Tpl. L'Agenzia sta facendo valutazioni tecniche. Marino, ha risposto anche che «è impensabile che, una volta realizzata, la nuova linea T2 resti ferma per mancanza di finanziamenti». Solo che la coperta è corta. E i vincoli di bilancio dell'Agenzia stretti. Dunque, come spesso accade, si andrà ai tavoli regionali per trovare la quadra.