

# ANAV Lombardia

Sezione Regionale della Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori

Egregi Sigg.ri  
**Presidente e Direttore**  
Agenzia TPL Bergamo

Milano, 21 luglio 2025  
Prot.n. 2134/PED/GRO

In oggetto alla bozza del piano di Bacino, propedeutico alla indizione della prossima gara, in lavorazione e a cura di questa rispettabile Agenzia, ringraziando per l'opportunità di comunicare il punto di vista associativo, in particolare sotto il profilo della rappresentanza delle imprese sul territorio trasmettiamo come segue alcune nostre osservazioni.

## RISORSE

Partendo dalla considerazione obiettivamente di base, vale a dire il *quantum* di pubbliche risorse da dedicare al TPL, segnaliamo come sia di fresca e recente presentazione, in occasione dell'ultima Assemblea Nazionale di ANAV (giugno 2025), l'analitico studio elaborato dalla Università La Sapienza di Roma in cui viene certificato che, a livello nazionale, mancano circa 830 mil. € per finanziare un TPL adeguato alle necessità trasportistiche allo stato individuate.

Nella realtà questo si traduce nella necessità di + 16% sull'attuale monte del FNT.

Se riproporzioniamo il dato a livello di Lombardia (e quindi a livello della nostra Agenzia di Bergamo), ricordando fra l'altro l'annoso problema, già indicato a suo tempo (ormai da 12 anni) proprio dalla nostra Associazione, della non corretta, ma errata ripartizione del FNT tra le regioni ci accorgiamo che la Lombardia "dovrebbe" essere beneficiaria di risorse aggiuntive

variabili tra 150 e 400 mil € (e di conseguenza Bergamo di una somma tra 15 e 35 mil €).

La mancanza di risorse già attualmente individuata (e quindi, in difetto di interventi *ad hoc*, attendibilmente non diversa per il futuro) è del resto oggettivamente evidenziata dai vigenti contratti di servizio che hanno visto, nel corso degli anni, ridursi le risorse disponibili a causa dei tagli nazionali e dei mancati adeguamenti Istat (e di conseguenza il servizio reso agli utenti) nella misura del 15% circa con conseguenti tagli (in alcuni casi anche la totale soppressione) del servizio festivo, del servizio estivo ed ormai anche del servizio non asservito al trasporto scolastico.

Di conseguenza si è prodotta una rilevante diminuzione del servizio reso alla popolazione utente che ha visto, né poteva essere altrimenti, la fuga dei clienti “ordinari” perché non più soddisfatti dal servizio offerto.

Peraltro lo studio di ISFOR presentato da questa Agenzia nel Settembre 2024 è fedele testimone e interprete della sempre minore attrattività del servizio TPL verso lavoratori e utenti ordinari con conseguente loro trasferimento al mezzo privato in netto contrasto, fra l'altro, con le politiche ambientali e infrastrutturali giustamente considerate preferibili da parte delle pubbliche Amministrazioni.

Ma la preferenza senza possibilità economica di sua pratica realizzazione è destinata a rimanere sulla carta: sfortunatamente solo teorica.

In attesa quindi di un auspicabile (e riteniamo possibile) adeguamento delle risorse a livello nazionale/regionale è opportuno verificare se e dove sia possibile recuperarne.

Se è certamente lodevole l'idea di aumentare la disponibilità finanziaria a livello locale sollecitando un contributo alle aziende del territorio in cambio di un maggiore servizio di TPL più adeguato alle esigenze lavorative delle aziende e, non ultimo, di flussi turistici benefici per il territorio in genere, è per noi opportuno lavorare affrontando anche altre strade come:

1. Trasformazione del Gestore del Contratto di servizio (Agenzia TPL) da Ente pubblico economicamente rilevante ad "Agenzia Pesante", vale a dire a soggetto fiscale a tutti gli effetti,

con la conseguente possibilità del recupero fiscale dell'IVA erogata per i contratti (recupero risorse stimate in circa 4 mil. €).

2. Con adeguata identificazione del modello organizzativo di "Agenzia Pesante" (a esempio società di capitali a partecipazione pubblica), la stessa potrebbe gestire anche le strutture indispensabili per il trasporto pubblico locale (a esempio stazioni e strutture per multimodalità e parcheggi oltre a gestire risorse provenienti da aziende produttive del territorio senza aggravio di Iva).

Ulteriore recupero di risorse si possono ottenere nella più efficace ed efficiente programmazione dei servizi della nuova prossima gara.

Attualmente (e ci sembra di capire che sarà così anche nella prossima gara) il servizio Urbano e Extraurbano non sono di fatto integrati con il conseguente difetto di inefficienza di risorse o comunque di minore servizio offerto a parità di risorse.

Lo studio ISFOR già citato ha evidenziato come la scarsità di servizio extraurbano abbia di fatto demotivato gli utenti "ordinari" (lavoratori e occasionali) all'utilizzo del TPL dirottandoli sul mezzo privato con conseguente aumento del traffico, particolarmente in entrata, nei poli attrattori e inevitabile intasamento degli spazi auto per tutta la giornata.

L'istituzione di linee radiali (su modello R-Link) cadenzate e con frequenze maggiori in fase di avvicinamento alla città, possono agevolmente sostituire/integrare parte del servizio urbano con recupero di risorse e miglioramento del servizio offerto.

È evidente come una Gara unica, come era stato prospettato nella prima ipotesi di gara, piuttosto che per bacini radiali rispetto al capoluogo Bergamo (o comunque rispetto ai principali poli attrattori) comporterebbe possibilità di integrazione in un servizio unico con ottimizzazione delle risorse, oltre a una più omogenea ripartizione degli introiti da documenti di viaggio con riequilibrio tra le zone a domanda forte e domanda debole, zone di per sé ineliminabili in un servizio pubblico.

Analogo discorso sarebbe obbligatorio nei confronti del servizio su ferro, in molti casi sovrapposto e non integrato al servizio gomma, là dove le corse su ferro effettuate presentano un grado

di riempimento che non arriva alla capienza di un normale autobus di linea.

#### SISTEMA TARIFFARIO

Un capitolo a parte merita il sistema tariffario preannunciato, ma a nostro avviso non chiarito a sufficienza.

La ripartizione della provincia in più zone tariffarie (diverse?) con accorpamento della attuale zonizzazione, potrebbe provocare notevoli squilibri con innalzamento tariffario delle tratte brevi a scapito delle tratte lunghe.

L'attuale sistema tariffario (ormai rodato e sperimentato) presenta a nostro avviso la necessità di avere un sistema integrato con il servizio urbano (come sopra indicato) facoltativo e non obbligatorio, oltre a un allineamento (atteso ormai da 30 anni e, del pari, motivatamente da tempo richiesto dall'Associazione) con le tariffe ferroviarie (anch'esso servizio di TPL e finanziato con le medesime risorse della gomma).

Il resto di eventuali squilibri verranno necessariamente assorbiti dalla gara unica, dal Sistema di Bigliettazione Elettronica in fase di completamento e dalla realizzazione del progetto di digitalizzazione di Regione Lombardia.

#### STAZIONE AUTOLINEE BG

Resta da definire inoltre il problema logistico (non esaminato) relativo al nuovo posizionamento della Stazione Autolinee di Bergamo e dei relativi spazi.

Riguardo alle necessarie o più opportune variazioni di percorso delle linee o di nuova istituzione prospettato, oltre che alla loro frequenza, potranno di certo essere più precise, in base all'esperienza e al rapporto diretto con la clientela, le aziende del territorio anche se comunque il problema di base, come dianzi sottolineato, è -e rimane- la certezza e la quantità delle risorse a disposizione.

Con riserva di ulteriori contributi e in anticipo grati per l'attenzione che ci vorrete riservare, porgiamo i migliori saluti.

ANAV Lombardia  
Il Presidente  
Massimo Locatelli