

SCONTRO DI POTERE Da un lato c'è l'Azienda, che da oltre un decennio la fa da padrona. Dall'altro l'Agenzia, che è un ente pubblico di garanzia

Scintille tra Atb e Agenzia Tpl. In mezzo, noi utenti

Il nuovo Piano di bacino non piace in via Gleno: «Abbassa la qualità del servizio e alza i costi». La risposta del direttore Marino: valutazioni faziose

di Wainer Preda

(pwi) Conta più Bergamo oppure il resto della provincia? È su questo quesito, amletico ma sostanziale, che è in corso un confronto "gentilmente aspro" nel mondo dei trasporti. Da un lato l'Azienda trasporti Bergamo (Atb) e il suo gruppo, emanazione diretta del capoluogo. Dall'altra l'Agenzia del Trasporto pubblico locale (Tpl), ente super partes che deve coordinare e garantire il servizio sull'intero territorio provinciale.

Le due realtà stanno lavorando alla stesura del nuovo Piano di bacino, il documento strategico che riorganizzerà il servizio in Bergamasca. L'Agenzia ha presentato un'ipotesi. Atb, come le altre aziende e realtà del territorio, ha allegato le sue osservazioni. Nei prossimi mesi il Piano definitivo sarà sottoposto all'Assemblea e infine a Regione Lombardia per gli stanziamenti del caso. Le indiscrezioni, tuttavia, dicono che i rapporti fra Atb e Agenzia siano tutt'altro che idilliaci. E si capisce, dal momento che i ruoli e i rispettivi interessi strategici sono agli antipodi.

La posizione di Atb

Da oltre un decennio, Atb (e la consorella Teb del tram delle valli) ha in mano la stragrande maggioranza dei collegamenti e dei passeggeri che vertono sul capoluogo. L'azienda offre, a giudizio degli esperti, un servizio di qualità a cui ambire. Negli anni ha fatto fior di investimenti, frutto di visione e strategia. Lo dicono i 25 milioni di passeggeri trasportati nel 2024, di cui 2 milioni sulle funicolari e 3,2 sul tram. E il bilancio, che si è chiuso con un utile netto di oltre un milione. Numeri che testimoniano la sua centralità nel sistema dei trasporti bergamasco, ruolo che peraltro l'azienda legittimamente

rivendica. Questo le ha permesso di fare da asso pigliatutto nei finanziamenti e negli stanziamenti piovuti sulle nuove infrastrutture con il Pnrr. Ultime, la linea T2 del tram diretta verso la Valbrenbana e la linea di bus elettrici e-Brt.

È l'Agenzia Tpl

Molto diversa la posizione dell'Agenzia Tpl, soggetto pubblico terzo alle società di trasporto, che attraverso il Piano di bacino coordina e garantisce il servizio su scala provinciale, dunque un gradino sopra le aziende. Il che, implicitamente, limita la libertà di manovra delle stesse. «L'Agenzia è un ente pubblico di garanzia - spiega il direttore Marcello Marino - il nostro orientamento istituzionale esula dalle questioni di mercato ed è orientato al miglioramento della qualità del servizio per gli utenti di tutta la provincia. Alla luce della situazione attuale, che vede il servizio pubblico come un grande scuolabus e con i conti riscicati, abbiamo proposto un'ipotesi di riassetto. Poi, è legittimo che ogni azienda presenti le sue osservazioni, secondo i suoi interessi». L'Agenzia non ha mai fatto mistero di puntare a rendere il servizio il più omogeneo possibile in Bergamasca. Alzando l'asticella anche nelle tratte e nei luoghi oggi deficitari. Per renderli più appetibili («al pari di quelli del capoluogo», dice Marino).

Il Piano di bacino

Da qui l'idea di suddividere la provincia in cinque macrozone. L'Ambito urbano (città di Bergamo e hinterland), la zona Ovest (Valbrenbana e Isola), Valseriana e Val di Scalve, zona Est (laghi e pianura confinante con Brescia) e Pianura Ovest (da Treviglio a Dalmine). All'interno di questo sistema, i livelli ta-



Un autobus Atb della linea 8, nel centro di Bergamo e diretto a Seriate

riffari saranno tre: uno per l'Ambito urbano, una tariffa di zona e una tariffa di bacino. La novità è che spostandosi dentro la stessa zona la tariffa sarà una sola, che si tratti della Ponte San Pietro-Piazzatorre o della Ponte San Pietro-Presezzo. Ciò avvantaggia gli utenti che fanno più chilometri. Ma, nel contempo, costringe le aziende a rivedere i piani, l'organizzazione sul territorio e persino costi e ricavi. Lo stesso vale per la struttura multicentrica sottesa dal Piano. Prevede, oltre a Bergamo, cinque poli: Treviglio, Dalmine, Ponte San Pietro, Albino e Seriate. In ognuno avverrà l'interscambio con il sistema

ferroviario. E da qui partiranno le altre linee forti verso il resto della provincia. Insomma una "rivoluzione" che punta a un'unica rete integrata, portando la qualità del trasporto cittadino oltre i confini del capoluogo. Ma, come tutte le rivoluzioni, destinata a toccare investimenti avviati e interessi consolidati.

Atb sul piede di guerra

Gli operatori del settore hanno presentato 43 osservazioni. Atb, in particolare, sostiene che, diversamente da quanto dice il Piano di bacino, «i dati rilevati dalle nostre indagini indicano che non oltre il 51 per cento degli sposta-

menti avviene per motivi scolastici, mentre la restante quota è per lavoro o svago. Ne consegue che l'attuale servizio, pur considerato essenziale, risponde pienamente alle esigenze di trasporto dei cittadini di Bergamo e dei 28 comuni limitrofi». Dunque, come si dice in bergamasco, "toca negot". Anche perché, sempre secondo Atb, lo scenario minimo proposto dal Piano determinerebbe «una sostanziale riduzione della qualità del servizio, delle corse in ambito urbano, dilatazione delle frequenze, riduzione degli orari del servizio e contrazione o, in molti casi, eliminazione completa del servizio festivo». Insomma, secondo l'azienda «l'effetto è il depauperamento della qualità del servizio urbano, in particolare nel comune di Bergamo, e della sua graduale trasformazione a servizio avente caratteristiche sempre più simili a quelle extraurbane». Insomma, il contrario di quanto previsto.

Non solo. Dirottare risorse dalle attuali linee 1, C e 8 a favore dei poli di Dalmine, Seriate e Ponte «andrà a discapito della citata qualità del servizio per i cittadini di Bergamo e dei comuni limitrofi interessati agli spostamenti da e per il capoluogo», continua l'azienda. Dulcis in fundo, «questa impostazione implicherebbe un consistente aumento delle tariffe in ambito urbano». Qui, secondo Atb, la zona tariffaria unica porterà i biglietti «a due euro e cinquanta, pari a un incremento del 50 per cento circa».

Sentito da PrimaBergamo, Marino precisa: «Verifichiamo. Ma al momento non si capisce da cosa derivino queste cifre, visto che l'Agenzia non ha mai fornito dati, né cifre di riferimento. Le tariffe paventate da Atb sembrano solo frutto di loro deduzioni, di parte». E lo stesso vale per i

costi di gestione della nuova linea del tram, cioè quei 4,5 milioni che secondo Teb vanno trovati ogni anno per il funzionamento della T2. «Anche qui, vale il ragionamento di prima - dice Marino - Teb ha messo le mani avanti dando cifre che sono frutto della loro posizione. Noi, dal canto nostro, faremo valutazioni sulla congruità delle richieste. Cercheremo di capire quanto serve per far funzionare il tram in base ai costi standard espressi dal Ministero. Dare cifre anzitempo significa creare ansia, ma equivale a mettere il carro davanti ai buoi».

Palafrazioni in un cul de sac

Il balletto delle cifre paventate, però, è bastato a mandare in fibrillazione la politica. Comune e Provincia di Bergamo si sono affrettati a raccomandare che «la copertura non passi da aumenti per l'utenza». Solo che Palafrazioni si trova in un cul de sac. È azionista della municipalizzata Atb. E nel contempo, con la Provincia, detiene l'ottanta per cento delle quote dell'Agenzia Tpl (quaranta a testa, mentre il dieci è della Regione, il nove circa del Comune di Albino e i decimali di Romano e Zogno). Dunque, da che parte starà Palafrazioni, che oggi è, paradossalmente, controllato e controllore e oltretutto ha perso il peso dell'ex sindaco Giorgio Gori sui tavoli che contano? Dalla parte dell'amata Atb o da quella istituzionale dell'Agenzia? E soprattutto, da dove arriveranno i soldi per garantire il funzionamento del sistema?

Nello scenario minimo ipotizzato dall'Agenzia, per far quadrare i conti servirebbero 65 milioni. Finora la Regione è arrivata al massimo a 53. Solo che anche dalle parti di Palazzo Lombardia sembra arrivato il tempo delle vacche magre.