Autorità di Regolazione dei Trasporti

Parere n. 74/2026

Parere reso all'Agenzia per il trasporto pubblico locale del Bacino di Bergamo, ai sensi della Misura 4, punto 11 e Misura 6, punto 2 della delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 in merito alla suddivisione in lotti di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale di competenza.

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 29 ottobre 2026

premesso che:

- l'art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: decreto-legge n. 201 del 2011), che istituisce l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), al comma 2, lettera f), come integrato dall'art. 48, comma 6, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e successive modificazioni (di seguito: decreto-legge n. 50 del 2017), prevede che l'Autorità definisca, *inter alia*, "*i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto della domanda effettiva e di quella potenziale, delle economie di scala e di integrazione tra servizi, di eventuali altri criteri determinati dalla normativa vigente, nonché a definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici*" nonché, con riferimento al trasporto pubblico locale (di seguito: TPL), "*gli schemi dei contratti di servizio per i servizi esercitati da società in house o con prevalente partecipazione pubblica (…) nonché per quelli affidati direttamente*";
- l'art. 37, comma 3, lettera a) del decreto-legge n. 201 del 2011 attribuisce all'Autorità il potere di "*sollecitare e coadiuvare le Amministrazioni pubbliche competenti all'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e dei metodi più efficienti per finanziarli, mediante l'adozione di pareri che può rendere pubblici*";
- l'art. 48, comma 4, del decreto-legge n. 50 del 2017 dispone che il bacino di mobilità sia articolato in più lotti di affidamento, tenuto conto delle caratteristiche della domanda e salvo eccezioni motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica;
- la Misura 4, punto 11, dell'Allegato alla delibera ART n. 48/2017 del 30 marzo 2017 recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento (di seguito: delibera 48/2017) prevede l'invio all'Autorità di una relazione "*pubblicata sul sito* web *del soggetto competente e predisposta prima dell'adozione dell'atto amministrativo di individuazione dei lotti da affidare […], ai fini dell'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni*", nella quale si illustrano e motivano le scelte inerenti a "*le opzioni di finanziamento degli obblighi di servizio pubblic*o";
- la Misura 6, punto 2, del summenzionato Allegato alla delibera 48/2017 prevede che nella citata relazione "*il soggetto competente illustra e motiva anche […] i fattori di mercato considerati ai fini del dimensionamento dei lotti da affidare*"; allo scopo, il punto 1 della medesima Misura 6 specifica

che "*il lotto […] è individuato analizzando la dimensione minima ottimale di produzione del servizio, alla quale conseguono economie di scala e di densità da parte degli operatori ed il numero di concorrenti che possono partecipare alle procedure di affidamento dei servizi*";

- la Misura 2, punto 2, dell'Allegato "A" alla delibera ART n. 154/2019 del 28 novembre 2019, recante le misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società *in house* o con prevalente partecipazione pubblica (di seguito: delibera 154/2019) prevede che l'ente affidante predisponga "*un'apposita Relazione di Affidamento (di seguito: RdA)*" che deve essere "*pubblicata sul sito* web *istituzionale […] e contestualmente trasmessa all'Autorità*";
- l'Agenzia per il trasporto pubblico locale del Bacino di Bergamo (di seguito: Agenzia) – ente preposto dalla l.r. n. 6/2012 all'esercizio, *inter alia*, delle funzioni di programmazione, affidamento, e stipula dei contratti dei servizi di TPL nel bacino di Bergamo individuato, unitamente ad altri cinque bacini di mobilità, con la medesima legge regionale richiamata – con nota acquisita al prot. ART n. 45705/2026 del 2/07/2026 ha trasmesso all'Autorità la relazione prevista dalla delibera 48/2017 (di seguito: Relazione dei Lotti o RdL);
- a riscontro di specifiche richieste di integrazioni, l'Agenzia, con nota acquisita al prot. ART n. 71715/2026 del 22/09/2026, ha trasmesso la RdL aggiornata con approfondimenti e chiarimenti, oltre a inserire alcuni ulteriori elementi di dettaglio nella nota di accompagnamento (di seguito: nota di controdeduzioni);

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le osservazioni riportate di seguito.

Allo stato attuale, l'offerta di servizio di trasporto pubblico nel bacino di Bergamo è erogata nell'ambito di cinque Contratti di Servizio (di seguito: CdS) prorogati fino al 31/12/2026, per un ammontare complessivo pari a circa 21,9 milioni di vetture equivalenti-km/anno, per i quali l'Agenzia si configura anche come Ente Affidante (di seguito: EA); in particolare, il CdS relativo al servizio urbano del Comune di Bergamo con autobus e con funicolare è erogato da ATB Consorzio S.C.R.L. (di seguito: ATB), il CdS relativo al servizio urbano tramviario delle Valli è erogato da Tramvie Elettriche Bergamasche S.p.A. (di seguito: TEB), i tre CdS dei servizi extraurbani con autobus, relativi alla zona est (dove è presente anche la funivia Albino-Salvino in Val Seriana), ovest e sud del territorio provinciale sono erogati da tre consorzi distinti (Bergamo Trasporti Ovest Scarl, Bergamo Trasporti Est Scarl, Bergamo Trasporti Sud Scarl).

L'Agenzia ha sviluppato un'analisi completa e articolata della domanda di mobilità, utilizzando diverse fonti di dati: in particolare, per stimare la domanda totale espressa dal bacino di mobilità ha utilizzato i dati derivanti dalla matrice O-D della Regione Lombardia da ultimo aggiornata al 2020 tramite una proiezione e i dati derivanti da uno studio ISFORT (2024), sul quale tuttavia non sono stati forniti elementi di dettaglio; per stimare la domanda effettiva che utilizza i servizi di TPL, l'Agenzia ha utilizzato i dati della piattaforma regionale "Muoversi in Lombardia", tramite la quale gli operatori che erogano i servizi rendicontano i consuntivi dei passeggeri trasportati annui, dai quali risulta che nel 2024 sono stati trasportati circa 39 mln di passeggeri, mentre nel 2019 ne erano stati trasportati circa 48,8 mln, rivelando un divario non ancora recuperato rispetto al periodo pre-pandemico pari a circa -20%; invece, non è stata approfondita la domanda di mobilità sul TPL espressa dalla componente turistica, pur avendo fornito nella RdL alcune evidenze su arrivi

e presenze turistiche che risultano aver raggiunto e superato i livelli pre-pandemici. La domanda potenziale non è stata analizzata con indagini *ad hoc* e/o modelli matematici, sebbene l'Agenzia ritenga che il recupero della domanda al livello pre-pandemico possa realizzarsi nel corso del primo anno del nuovo affidamento, sviluppando inoltre alcune valutazioni sulla domanda che potrà essere attratta dalle nuove infrastrutture non presenti nell'offerta attuale. Per l'analisi della domanda debole, è stata applicata la metodologia prevista dal d.m. n. 157/2018 ottenendo 96 comuni in area a domanda debole che rappresentano il 55% del territorio e il 12% della popolazione, generando l'11% della mobilità di bacino; tuttavia, non è stata stimata la quota di domanda attualmente servita dal TPL nelle aree a domanda debole e non state indagate le componenti temporali e socioeconomiche della domanda debole.

L'offerta di servizi programmata è stata definita considerando due scenari, uno "minimo" commisurato alle risorse disponibili previste – con un ammontare di servizi pari a circa 23,5 vett. equivalenti-km/anno, che corrisponde a un incremento di circa l'11% rispetto all'offerta attuale, riconducibile prevalentemente all'attivazione della linea tranviaria T2 e del servizio BRT nel Comune di Bergamo – e uno "ottimale a tendere", da realizzare progressivamente in base alle eventuali risorse aggiuntive che potrebbero risultare disponibili in futuro – con un ammontare di servizi pari a circa 29,4 vett. equivalenti-km/anno, che corrisponde a un incremento di circa il 39% rispetto all'offerta attuale – tenendo conto anche dell'impatto sull'offerta di TPL che potranno avere gli interventi infrastrutturali programmati (distinti tra interventi di breve-medio termine con implementazione entro la fase di attivazione del nuovo affidamento e interventi di medio-lungo termine). Invece, per l'individuazione dei servizi finalizzati a soddisfare le esigenze di domanda debole è stato richiamato quanto previsto nel Piano di Bacino, evidenziando che eventuali servizi a chiamata – non soltanto a servizio della domanda debole – potranno essere oggetto di offerta da parte dei partecipanti alla procedura di gara.

Tutti i servizi che ricadono nel bacino di Bergamo sono soggetti ad OSP e sono finanziati tramite risorse pubbliche, per la maggior parte derivanti dai trasferimenti regionali e in piccola parte dai contributi degli enti locali dei comuni afferenti al bacino. Il sistema tariffario è stato compiutamente descritto come anche il metodo per l'aggiornamento delle tariffe che risulta conforme al *price-cap*.

L'Agenzia ha individuato una configurazione per il bacino di Bergamo a 4 lotti – uno dei quali è relativo al servizio urbano di Bergamo per un ammontare di circa 8,8 milioni di vetture equivalenti-km/anno, che ricomprende servizi con autobus, con funicolare e tranvia, e tre relativi ai servizi extraurbani provinciali nell'area est, ovest e sud per un ammontare pari a circa 5 milioni di vetture equivalenti-km/anno ciascuno – da affidare tramite gara a evidenza pubblica in regime *net cost* per una durata dell'affidamento di dieci anni. Al riguardo, si evidenzia che la funivia attualmente esercita nel CdS extraurbano est non risulta essere richiamata nella definizione dei lotti e pertanto sarà necessario chiarire se la funivia sarà mantenuta e in quale lotto dei servizi extraurbani sarà ricompresa.

Per pervenire alla scelta della configurazione a 4 lotti (scenario C), essa è stata confrontata con altri due scenari, rispettivamente a 2 lotti (scenario A) – uno urbano e uno extraurbano – e a 3 lotti (scenario B) – uno urbano e due extraurbani; in esito a tale confronto, l'Agenzia ha ritenuto lo scenario a 4 lotti maggiormente conveniente sotto il profilo dei costi e delle risorse pubbliche necessarie per la relativa copertura, dell'economicità e della contendibilità, con lo scenario a 3 lotti che risulta come il secondo migliore.

Con riferimento alla definizione dei lotti, la soluzione preferita dall'Agenzia consente una riduzione della frammentazione contrattuale nel contesto urbano in quanto i servizi tranviari sono fatti confluire nel lotto

che contiene i servizi con autobus e funicolare, mentre per i servizi extraurbani la soluzione individuata ricalca la situazione vigente con 3 lotti afferenti alle aree est, ovest e sud del bacino di mobilità.

Per quanto riguarda il criterio di economicità, non sono state effettuate analisi sulla dimensione ottima minima di produzione del servizio riferite al contesto specifico, né sono state quantificate le economie di scala a livello di produzione del servizio, che sarebbero state utili per il confronto tra i diversi scenari considerati per la configurazione dei lotti, mentre sono state assunte a riferimento le soglie della – notoriamente non conclusiva – letteratura di settore, evidenziando peraltro che le economie dovrebbero essere verificate a livello di impresa piuttosto che a livello di lotto/CdS; su tale aspetto, pur riconoscendosi l'importanza di valutare anche le economie di impresa, nondimeno il SC deve svolgere analisi di economicità a livello di lotto/CdS.

Si valuta positivamente l'analisi sviluppata per confrontare gli scenari alternativi sulla base della stima del costo *standard,* dei ricavi da traffico, dei corrispettivi e del *coverage-ratio*, dalla quale emerge una maggiore convenienza economica per la soluzione articolata in 4 lotti, scelta dall'Agenzia, sebbene la differenza sia piuttosto limitata tra lo scenario C e lo scenario B (a 3 lotti). Inoltre, è stata effettuata la riconciliazione con le risorse disponibili evidenziando che, diversamente dallo scenario a 2 lotti che richiederebbe risorse aggiuntive (+3,1 mln €), gli scenari a 3 e 4 lotti consentirebbero un risparmio rispetto alle risorse pubbliche disponibili (pari rispettivamente a -6,5 mln € e -11 mln €), più marcato nel caso della soluzione a 4 lotti preferita dall'Agenzia. Tali stime, come evidenziato nella RdL, richiederanno ulteriori approfondimenti in fase di predisposizione del Piano Economico Finanziario Simulato (PEFS) con possibili differenze rispetto alle stime effettuate con il metodo del costo *standard.*

Sotto il profilo della contendibilità, dalla ricognizione *on desk* effettuata dall'Agenzia emerge un significativo numero di operatori presenti nel panorama nazionale che sarebbero adeguati all'effettuazione dei servizi oggetto dell'affidamento e a partecipare alla gara – sia nello scenario C, sia nello scenario B – e la presenza di più modalità di trasporto non parrebbe costituire una barriera all'ingresso. Ad ogni modo l'effettivo interesse di tali operatori per le procedure di affidamento che saranno avviate non è stato oggetto di una verifica, che dovrà essere effettuata nell'ambito della consultazione ai sensi della delibera 154/2019.

Alla luce di quanto rappresentato, la configurazione a 4 lotti individuata dall'Agenzia risulta complessivamente definita, in esito ad analisi quantitative, sulla base dei principi di economicità e contendibilità previsti dalla regolazione e rispetta il principio di suddivisione del bacino di mobilità in più lotti di affidamento di cui al d.l. n. 50/2017.

Ad ogni modo, si evidenzia come lo scenario B a 3 lotti **consentirebbe di superare maggiormente la frammentazione attuale** rispetto allo scenario C preferito dall'Agenzia e potrebbe favorire quindi una **riduzione dei costi di gestione amministrativa per l'Agenzia**, economie che non sono state considerate nell'analisi. Al riguardo, l'Agenzia non ha fornito analisi trasportistiche di auto-contenimento della domanda che possano ulteriormente supportare la scelta della configurazione a 4 lotti in luogo di quella a 3 lotti, fermo restando il risparmio di risorse che risulta maggiore nel primo caso (scenario C, 4 lotti). Sul punto, considerato come già evidenziato (*supra*) che la differenza nel risparmio di risorse tra lo scenario a 4 lotti e quello a 3 lotti risulta limitata, che le stime dovranno essere verificate in fase di predisposizione del PEFS, e che lotti di dimensione leggermente maggiore – nello scenario B la dimensione dei lotti extraurbani è pari a 7-8 milioni di vetture equivalenti-km/anno – **potrebbero** comunque non pregiudicare la più ampia partecipazione alla procedura e **risultare attrattivi per gli operatori nel mercato** – il cui interesse è opportuno sia fattivamente

e preventivamente verificato – **si invita a valutare in modo più approfondito la soluzione della configurazione a 4 lotti e, se del caso, a riconsiderare tale opzione, in favore dello scenario B a 3 lotti, fermo restando quanto osservato sopra circa la complessiva coerenza del menzionato assetto a 4 lotti con i principi della regolazione e della legge**. Si rileva, peraltro, che i lotti extraurbani dello scenario B appaiono maggiormente equilibrati sotto il profilo del *coverage ratio* stimato che si attesta tra (circa) il 38% e il 42%; nello scenario C emerge una maggiore variabilità tra i tre lotti extraurbani in termini di *coverage ratio* che oscilla tra un minimo del 33% per il lotto ovest a un massimo del 51% per il lotto est: tale differenza potrebbe rendere maggiormente attrattivi per gli operatori partecipanti i lotti est e sud, a discapito del lotto ovest. Infine, si osserva che lo scenario B con lotti extraurbani di maggiori dimensioni (rispetto a quelli del lotto C) potrebbe risultare più rispondente alle esigenze di funzionalità gestionale e organizzativa e alle caratteristiche del servizio da affidare, che richiede rilevanti investimenti in termini di mezzi e impianti, oltre al *know how* necessario per formulare proposte di nuovi servizi a chiamata da integrare nell'offerta programmata. In tal modo sarebbe inoltre possibile far emergere dal mercato le economie di scala che non sono state indagate con riferimento al contesto specifico (*supra*) ed eventualmente ottenere un ulteriore risparmio di risorse che possa consentire di ampliare l'offerta di servizi dello scenario "ottimale a tendere". Si raccomanda ad ogni modo di prevedere strumenti di partecipazione indiretta delle piccole-medie imprese (ad esempio, tramite consorzi, ATI/RTI, avvalimento), fermo restando che i requisiti tecnico-professionali di partecipazione dovranno essere proporzionati all'oggetto dell'affidamento.

Qualora l'Agenzia ritenesse comunque preferibile proseguire con la scelta dello scenario a 4 lotti, **si evidenzia l'opportunità di non prevedere vincoli di aggiudicazione, salvo che non si ravvisino specifiche ragioni che ne giustifichino l'introduzione (cfr. art. 58, comma 4, d.lgs. 36/2023); in ogni caso si invita a valutare l'utilizzo del meccanismo delle aste combinatorie** per la valutazione delle offerte, in modo tale che le economie di produzione del servizio possano emergere dalle offerte che saranno presentate.

Inoltre, considerate le carenze rilevate nella RdL, si formulano le seguenti raccomandazioni, affinché possano trovare applicazione nell'aggiornamento in corso del Piano di Bacino dell'Agenzia – che si auspica sia pubblicato prima della pubblicazione del bando di gara – nell'aggiornamento della RdL, nella predisposizione delle successive fasi dell'affidamento – in particolare la consultazione e la RdA *ex* delibera n. 154/2019 – nonché nei CdS di prossima stipula.

Per quanto riguarda l'analisi della **domanda effettiva**, considerato che non risultano disponibili i dati per linea dei passeggeri trasportati e del *load factor,* si raccomanda all'Agenzia, nella predisposizione del set informativo da rendere disponibile in fase di gara, di sviluppare una stima della domanda effettiva per linea per i servizi extraurbani partendo dai dati dei titoli di viaggio venduti forniti nella RdL e di attivare le iniziative necessarie, mettendo in conoscenza l'Autorità, volte a ottenere dalle imprese attualmente affidatarie i dati di frequentazione dei servizi urbani al fine di coprire tutte le linee: il numero di passaggeri per linea e, ove possibile, disaggregati per fascia oraria, giorno della settimana e periodo dell'anno, costituiscono un'informazione necessaria per consentire agli operatori economici interessati di disporre di formulare le offerte di gara.

A questo proposito, per il futuro, si raccomanda di prevedere nei CdS di prossima stipula appositi obblighi in capo alle imprese affidatarie per la rilevazione e la trasmissione, con periodicità prestabilita, dei **dati relativi ai passeggeri trasportati, al *load factor*** (da valutare per fascia oraria, punta e morbida, e periodo dell'anno), **ai ricavi e al *coverage ratio***, evidenziando che quest'ultimo dovrà essere calcolato coerentemente con la

definizione di cui all'art. 19, comma 5, del d.lgs. n. 422/1997. Tali dati dovranno essere resi disponibili per tutte le modalità e tipologie di servizio (bus urbani, bus extraurbani, tranvie, funicolari, funivie e servizi a chiamata), con adeguata disaggregazione per linea. Infine, si raccomanda di migliorare l'analisi della domanda di mobilità, eventualmente anche attraverso specifici adempimenti da porre in capo alle imprese che risulteranno affidatarie da disciplinare nei bandi di gara, indagando maggiormente la componente occasionale degli spostamenti, che risulta sempre più rilevante in relazione all'evoluzione degli stili di vita e dei comportamenti di mobilità, nonché la domanda espressa dalla componente turistica al fine di quantificare la quota di turisti che utilizza il TPL. Inoltre, al fine di irrobustire il patrimonio informativo dell'Agenzia e, conseguentemente, al fine di migliorare le analisi sviluppate per la definizione dell'offerta e dei lotti, si invita a prevedere nel bando che le imprese debbano dotarsi di sistemi conta-passeggeri e di prevedere nei CdS di prossima stipula indicatori per misurarne l'adeguato funzionamento anche ai fini della trasmissione dei dati; al riguardo, si suggerisce di valutare di prevedere nel PEFS il riconoscimento (totale o parziale) degli oneri sostenuti dalle imprese che risulteranno affidatarie per dotarsi di strumenti digitali per la raccolta e l'invio periodico dei dati. Infine, si invita Codesta Agenzia ad ampliare il novero delle fonti di dati cui attingere per le analisi (ad esempio, *big data* da celle telefoniche, indagini *ad hoc,* ecc.) considerato che la matrice O-D della Regione Lombardia risale al 2020 (proiezione del 2016) e non tiene conto delle significative evoluzioni dei comportamenti di mobilità intervenute nel periodo post pandemico (ad esempio, diffusione e consolidamento di opportunità di lavoro e studio da remoto).

Per quanto riguarda la **domanda potenziale**, considerata la carenza di stime quantitative tramite indagini e modelli trasportistici, pur apprezzando lo sforzo di analisi con riferimento alle innovazioni che saranno implementate nell'offerta di trasporto e le valutazioni qualitative riguardanti la componente turistica, si raccomanda, per il futuro, di effettuare analisi quantitative della domanda potenziale (anche per la componente di domanda occasionale di natura turistica) al fine di quantificare la nuova domanda generata e quella derivante dalla diversione modale da altre modalità (in particolare quella privata). A tale scopo si suggerisce di effettuare apposite indagini sulle preferenze dichiarate degli utenti e di utilizzare modelli di simulazione trasportistica per rappresentare l'evoluzione della domanda e valutare l'interazione tra domanda di mobilità e offerta dei servizi, oltre che per stimare la disponibilità a pagare degli utenti e il valore monetario del tempo, sfruttando le sempre maggiori opportunità offerte dalle tecnologie di analisi ed elaborazione dei *big data* anche derivanti da fonti diverse.

Per quanto riguarda la stima della **domanda debole**, si chiede di verificare gli esiti dell'analisi per l'individuazione delle aree a domanda debole in quanto, nell'Allegato 1 del PdB, le aree qualificate come prioritariamente a domanda debole a seguito dell'applicazione del metodo di cui al D.M. n. 157/2018 parrebbero in numero superiore rispetto a quelle potenzialmente a domanda debole; invece – considerato che un'area per risultare prioritariamente a domanda debole deve verificare i tre indicatori primari (e quindi essere tra quelle potenzialmente a domanda debole) e in aggiunta anche almeno uno degli indicatori secondari – il numero di aree prioritariamente a domanda debole deve necessariamente risultare inferiore – o al più uguale – al numero di aree potenzialmente a domanda debole. Tale verifica si rende necessaria al fine di confermare quali comuni siano da qualificare a domanda debole e conseguentemente potenzialmente destinatari di un'offerta di servizi opportunamente modulata (come previsto dal PdB) o a chiamata. Infine, si raccomanda per il futuro di svilupparne una più approfondita analisi della domanda debole, finalizzata a indagare le caratteristiche temporali e socio-economiche della domanda debole e a quantificarne l'entità,

nonché a quantificare la domanda espressa dalle aree a domanda debole con particolare riferimento alla modalità TPL.

In merito **all'offerta programmata**, pur condividendo l'opportunità di sfruttare il *know how* degli operatori per la definizione di servizi a chiamata, si ritiene auspicabile un maggiore approfondimento da parte dell'Agenzia con particolare riferimento alle esigenze di domanda debole del bacino, al fine di meglio orientare le proposte di progetto di offerta di servizi in fase di gara. Inoltre, per quanto riguarda le valutazioni sulle esigenze dei turisti – fermo restando l'opportunità di approfondire le analisi su tale componente di domanda per l'impatto che può generare sulla disponibilità dei servizio di TPL per gli utenti – si ritiene opportuno rammentare che i servizi di TPL soggetti a OSP devono soddisfare prevalentemente le esigenze essenziali di mobilità, sfruttando la disponibilità a pagare della componente turistica (*supra*) nel caso in cui soddisfino sia esigenze essenziali sia esigenze turistiche, e che eventuali servizi dedicati a soddisfare esigenze prettamente turistiche dovrebbero essere eserciti in regime di libero mercato, in assenza di compensazione.

Con riferimento al **materiale rotabile**, considerato che, nonostante i significativi finanziamenti disponibili per il rinnovo del materiale rotabile, gli operatori nuovi entranti dovranno dotarsi di un numero rilevante di mezzi, si raccomanda di chiarire nelle RdA il numero di mezzi necessari per ciascun lotto, informazione che non emerge dalla RdL, non consentendo pertanto di valutare eventuali differenze in termini di barriere all'ingresso tra le diverse configurazioni dei lotti considerate. Inoltre, maggiori approfondimenti sono necessari per quanto riguarda gli impianti, considerato che un numero estremamente limitato di essi sarà messo a disposizione e che pertanto saranno necessari investimenti dedicati da parte degli operatori che risulteranno affidatari: al riguardo si raccomanda di effettuare specifici approfondimenti, anche (ma non soltanto) nell'ambito della consultazione *ex* Misura 4 della delibera ART n. 154/2019, per individuare opportune soluzioni finalizzate a ridurre le barriere all'ingresso e favorire la partecipazione alla gara, anche tramite il coinvolgimento degli Enti Locali.

Per quanto riguarda gli **OSP e le relative modalità di finanziamento**, la scelta di far coincidere il perimetro OSP con tutta l'offerta programmata di servizi di TPL evidenzia come la carenza di dati consuntivati sul servizio vigente non consenta lo sviluppo di analisi che possano supportare decisioni informate e (eventualmente) innovative rispetto al contesto attuale. Ad ogni modo, i dati forniti nella RdL, che derivano da una stima modellistica, suggeriscono l'opportunità di svolgere approfondimenti, anche nella RdA, sulle linee con *coverage ratio* inferiore al 35%, fornendo altresì elementi utili a interpretare il risultato della linea Nembro-Selvino-Aviatico che presenta un *coverage ratio* pari a 203,7%. Per il futuro, si raccomanda di approfondire maggiormente l'analisi della redditività delle linee, verificando meglio la possibilità di generare un maggior valore economico a vantaggio dei servizi OSP dalle linee a redditività positiva, che, pur se gestite in regime di libero mercato, potrebbero essere chiamate a contribuire ai predetti servizi, attraverso forme di prelievo, oppure di considerare di introdurre un regime di OSP orizzontali per tali linee.

Analoghe considerazioni riguardano la necessità di approfondire il tema del ricorso a fonti alternative di finanziamento – "*tasse di scopo, prelievi o maggiorazioni di oneri dovuti dagli operatori dei servizi di trasporto o di servizi complementari autorizzati ed operanti in regime di libero mercato*" – coinvolgendo per tempo gli Enti Locali soci e la Regione Lombardia laddove, come asserito nella RdL, tali scelte non ricadano nella competenza dell'Agenzia; al riguardo, non sono state fornite specificazioni in merito a eventuali valutazioni svolte in tal senso da parte degli Enti competenti sulla materia, considerato che l'opportunità di tali valutazioni emerge in maniera piuttosto evidente dallo scenario "ottimale a tendere" prospettato nella RdL

che potrà essere realizzato soltanto qualora risulteranno disponibili risorse aggiuntive: ne consegue che la mancanza delle risorse necessarie a realizzare tale scenario introduce un ritardo nell'ampliamento dell'offerta di servizi di TPL (che potrebbe contribuire alla diversione modale dall'auto privata al TPL) e nell'ottenimento di significativi benefici per gli utenti.

In merito al **sistema tariffario** descritto nella RdL, si chiede di chiarire nelle RdA se lo STIBM di Bergamo sia attualmente attivo e, in caso contrario, quando si prevede che sia attivato, nonché di fornire indicazioni in merito allo stato di avanzamento dell'implementazione del Sistema di Bigliettazione Elettronica.

In generale, si raccomanda di garantire il coordinamento tra gli obiettivi che saranno inseriti nei CdS con gli obiettivi e le azioni della pianificazione territoriale, inclusi gli indirizzi contenuti nel PUMS di Bergamo e nel Piano di bacino.

Si evidenzia infine che, ai sensi della citata Misura 4, punto 11, della delibera 48/2017, la Relazione dei Lotti aggiornata e completa sulla base delle indicazioni contenute nel presente Parere dovrà essere pubblicata sul *sito web* istituzionale dell'Agenzia, dandone riscontro all'Autorità.

*****

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, il presente parere è reso, sulla base degli elementi contenuti nella Relazione dei Lotti, nel senso sopra indicato e con l'invito a dare seguito alle osservazioni espresse, ed è trasmesso all'Agenzia e pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 29 ottobre 2026

Il Presidente
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005)