

**Prot. K2.2026.0005894 del 12.02.2026**

**Oggetto:** Osservazioni consultazione pubblica servizi bus integrativi SFR

Spett.le Ufficio competente,

mi chiamo \_\_\_\_\_ e desidero formulare alcune osservazioni in merito al documento di consultazione pubblica relativo al progetto di bus integrativi al servizio ferroviario regionale di Regione Lombardia.

Ritengo che la città di Vigevano presenti alcune criticità che meritano particolare attenzione:

1. **Sovraffollamento e sicurezza dei passeggeri:** nelle ore di punta i treni risultano ampiamente sovraffollati, con passeggeri ammassati oltre la capienza consentita, situazione che compromette la sicurezza e il comfort dei viaggiatori. La problematica si acuisce in caso di treni soppressi, scioperi o guasti, poiché non sono disponibili mezzi sostitutivi. La mancanza di alternative espone, in particolare, persone fragili e donne a rischi di sicurezza, soprattutto in stazioni poco illuminate o isolate.
2. **Orari e frequenza dei collegamenti:** gli orari dei treni, incluso il weekend, sono limitati, con ultimo treno da Milano alle 23:40. È necessario **incrementare i collegamenti non solo serali e nei weekend, ma anche negli orari di punta**, combinando un maggiore numero di treni con servizi autobus integrativi, per garantire viaggi sicuri e funzionali a tutti i cittadini.
3. **Accessibilità e ripopolamento urbano:** la limitata offerta di trasporto rende la città meno attrattiva per i giovani e i pendolari, ostacolando il ripopolamento e la vivibilità urbana. Migliorare i collegamenti ferroviari e introdurre servizi autobus integrativi dedicati a Vigevano favorirebbe non solo la mobilità, ma anche la sicurezza, l'ambiente e lo sviluppo della comunità.

Alla luce di quanto sopra, **si richiede di valutare con urgenza l'inclusione di Vigevano nel progetto di bus integrativi**, prevedendo:

- un incremento dei collegamenti ferroviari e autobus integrativi durante gli orari di punta, serali e nei weekend;
- l'introduzione di servizi autobus sostitutivi e integrativi in caso di soppressioni o scioperi, simili a quelli previsti per altre città.

Confidando nella Vostra attenzione e disponibilità a considerare questa osservazione, porgo distinti saluti.

**Prot. K2.2026.0008078 del 09.03.2026**

**Oggetto:** Osservazioni alla consultazione pubblica relativa alla procedura di affidamento dei servizi autobus integrativi al Servizio Ferroviario Regionale (SFR)

Spett.le Regione Lombardia  
Direzione Generale Trasporti e Mobilità Sostenibile,

La società \_\_\_\_\_, operatore attivo nel settore del trasporto passeggeri con autobus a livello nazionale ed europeo, intende partecipare alla presente consultazione pubblica in qualità di potenziale operatore economico interessato alla futura procedura di affidamento.

Il gruppo societario di appartenenza realizza \_\_\_\_\_ ed è attivo nella gestione di servizi di trasporto di linea, servizi scolastici e servizi di trasporto dedicati.

La società dispone inoltre di una sede operativa \_\_\_\_\_ elemento che consente una presenza operativa diretta nel contesto territoriale interessato dal servizio oggetto della consultazione.

Con riferimento alla documentazione oggetto di consultazione, si formulano le seguenti osservazioni.

**1. Interesse alla partecipazione alla procedura**

La scrivente società esprime il proprio interesse a partecipare alla futura procedura di affidamento, anche nell'ambito di forme di collaborazione tra operatori economici quali raggruppamenti temporanei di imprese (RTI) o altre forme di aggregazione previste dalla normativa.

**2. Tempi di approvvigionamento dei mezzi**

Considerato il numero di veicoli stimato per l'esercizio del servizio, si evidenzia come i tempi di produzione e consegna degli autobus nel mercato europeo possano risultare rilevanti. Si ritiene pertanto opportuno che la futura procedura tenga conto di adeguati tempi tecnici per l'approvvigionamento dei mezzi.

**3. Modalità di disponibilità dei mezzi**

Si ritiene positiva la previsione che consente l'utilizzo di autobus sia nuovi sia usati purché conformi ai requisiti tecnici richiesti. Si suggerisce inoltre di confermare espressamente la possibilità di impiego di veicoli disponibili tramite leasing, noleggio a lungo termine o altre forme contrattuali equivalenti.

**4. Organizzazione dei depositi**

Considerata l'estensione territoriale del servizio e l'assenza di depositi messi a disposizione dal gestore uscente, si ritiene opportuno che sia garantita agli operatori una sufficiente flessibilità nell'individuazione delle sedi operative e delle strutture logistiche necessarie allo svolgimento del servizio.

#### 5. Eventuale articolazione del servizio

Ferma restando la configurazione del servizio illustrata nel documento di consultazione, si suggerisce di valutare, ove ritenuto opportuno, anche eventuali modalità di articolazione del servizio in più lotti funzionali o territoriali, qualora ciò possa favorire una più ampia partecipazione degli operatori economici.

La scrivente esprime apprezzamento per l'avvio della presente consultazione e resta a disposizione per eventuali ulteriori contributi.

## Consultazione pubblica sul nuovo affidamento del servizio autobus integrativi al Servizio Ferroviario Regionale (SFR)

### Trasformazione di linee ferroviarie

la definitiva trasformazione di linee ferroviarie in linee automobilistiche appare in contraddizione con le analisi del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti, che attestano la maggiore efficienza del servizio ferroviario rispetto al servizio autobus nello spostamento dall'auto privata al mezzo pubblico.

Nei rispettivi territori, le linee ferroviarie soppresse (Laveno Lago-Sesto Calende, Seregno-Carnate, Rovato-Iseo) hanno svolto in passato un prezioso strumento di mobilità sostenibile per le fasce deboli (studenti, soprattutto) e tale domanda di mobilità non viene oggi soddisfatta in modo adeguato dai servizi automobilistici, con conseguente ricorso a mezzi privati che congestionano ed inquinano.

Le linee interessate alla conversione automobilistica non convergono su Milano e quindi potrebbero inserirsi nella strutturazione di servizi ferroviari diretti a collegare trasversalmente i territori tra di loro o connetterli con polarità rilevanti come i sistemi aeroportuali di Malpensa e Orio al Serio, centri ospedalieri di eccellenza, poli universitari, senza obbedire obbligatoriamente ad una logica Milano-centrica.

### Ruolo delle agenzie per il TPL

Fatta salva la riflessione sul mantenimento delle tre linee ferroviarie, ritiene che la soluzione naturale per la gestione dei servizi di cui si prospetta la gara sia costituita dal loro affidamento alle Agenzie per il TPL, dal momento che si tratta di collegamenti aventi natura locale e facilmente inseribili nei piani di bacino definiti dalle Agenzie.

I piani di bacino del TPL infatti sono costruiti per essere armonizzati con il servizio ferroviario e pertanto assolvono pienamente la funzione di integrazione dei servizi di mobilità. Le agenzie, meglio dell'assessorato regionale, sono in grado di declinare il fabbisogno di trasporto locale e di strutturare servizi adeguati in rapporto alle necessità locali.

A titolo di esempio, le tre linee ferroviarie "convertite" in automobilistiche rientrerebbero perfettamente nella pianificazione di bacino per la loro notevole importanza per il trasporto popolazione studentesca locale (Seregno, Sesto Calende e Iseo sono sedi di istituti superiori); a maggior ragione, i nuovi servizi notturni dell'area metropolitana di Milano, che si ritengono integrativi del servizio urbano ATM, possono essere meglio sviluppati in forma complementare dall'Agenzia che si occupa del medesimo territorio.

Le argomentazioni espresso nella Relazione sui lotti che hanno condotto a escludere l'attribuzione dei servizi alle Agenzie TPL appaiono decisamente fragili:

- *gli itinerari dei bus integrativi seguono le linee ferroviarie*: vi sono numerose linee del TPL che si relazionano alle linee ferroviarie;
- *i bus integrativi fermano nelle stazioni, o comunque nelle fermate disponibili più prossime alle stazioni*: ciò avviene anche per le linee gestite dalle agenzie TPL, visto che frequentemente il

ruolo del trasporto urbano e extraurbano si ricollega, correttamente, al SFR;

- *le corse in oggetto sono difficilmente attribuibili ad un singolo bacino di mobilità, in quanto si diramano spesso in più ambiti territoriali*: tutte le corse ferroviarie trasformate in automobilistiche insistono sul bacino di un'unica agenzia del TPL e delle 11 nuove tratte serali ben 9 insistono sul territorio di un'unica agenzia, con sconfinamenti significativi solo per la Cadorna-Treviglio. Anche per i servizi notturni confermati la maggior parte delle linee rientrano nel territorio di un'unica agenzia e per le altre appare molto semplice individuare il territorio per il quale il servizio assume più rilevanza;
- *gli orari dei bus integrativi sono ottimizzati rispetto ai servizi ferroviari, avendo un ruolo strettamente "complementare" alle corse effettuate con treno*: anche gli orari dei servizi di bacino sono strutturati per coordinarsi con i servizi ferroviari.

### **Indisponibilità al trasferimento di personale, autobus e depositi all'impresa affidataria**

La ricorrente affermazione contenuta nella documentazione secondo la quale FNMA e Busitalia non sarebbero disponibili a cedere all'azienda subentrante personale, automezzi e depositi appare indice di scarsa collaborazione delle società con la stazione appaltante che, tra l'altro, è indirettamente proprietaria di almeno una delle due.

Peraltro si rileva che la società titolare del contratto di servizio è Trenord (non FNMA e Busitalia, che sono subappaltatori), la quale dovrebbe collaborare con Regione Lombardia nel buon esito del procedimento di gara che, lo si ricorda, è stato reso necessario dal richiamo formulato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nei confronti di Regione Lombardia al rispetto della legge.

### **Trasferimento del personale**

Nella documentazione fornita, si fa riferimento alla "clausola sociale", cioè alla norma contenuta nel regolamento UE 1370/2007, nel D.L. 50/2017 e nella delibera 154/2019 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti che prevede il trasferimento del personale non dirigenziale del gestore uscente al vincitore della procedura di assegnazione del servizio, con una serie di tutele dei lavoratori.

In particolare, la disciplina dell'art. 48 comma 7 del D. L. 50/2017 nell'affidare il compito di regolazione all'ART stabilisce di definire, *"in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara, (la) previsione nei bandi di gara del trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti, applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all'articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001. Il trattamento di fine rapporto relativo ai dipendenti del gestore uscente che transitano alle dipendenze del soggetto subentrante è versato all'INPS dal gestore uscente."*

Appare evidente, nella normativa europea e nazionale, la finalità di preservare il posto lavoro ai dipendenti, che potrebbero essere danneggiati dall'esito del procedimento di evidenza pubblica.

Nella documentazione fornita, Regione Lombardia ritiene che la clausola sociale valga solo per il personale dipendente del gestore uscente (Trenord) e non per quello delle imprese subaffidatarie, e dichiara che *"nel caso di specie, non c'è personale oggetto di clausola sociale"*.

Questa lettura meramente formale comporterebbe la perdita del posto di lavoro dei lavoratori delle aziende che operano il servizio per conto di Trenord nelle due aziende subaffidatarie, il che appare in contrasto con lo spirito della legge.

### **Classificazione di autobus e depositi come beni commerciali**

Regione Lombardia definisce gli autobus e i depositi beni commerciali cioè, ai sensi della misura 4 della delibera ART 154/2019, “i beni strumentali reperibili nel mercato o duplicabili a prezzi o costi socialmente sostenibili”. Tale definizione, che consente all’operatore uscente di non metterli a disposizione dell’impresa affidataria, benché astrattamente accettabile, si deve mettere in relazione alla previsione che il nuovo servizio fatto oggetto di bando a fine luglio 2026 e venga avviato entro luglio 2027. In questo contesto, si suppone che l’affidatario, in poco più di un anno, reperisca 95 autobus e 13 depositi, fatto sicuramente non semplice.

E’ inoltre da rimarcare che la misura 6.1 della delibera ART 154/2019 prevede che *“per ciascun bene strumentale all’effettuazione dei servizi oggetto di affidamento acquisito tramite finanziamento pubblico, nel rispetto delle disposizioni di legge, l’ente che eroga il finanziamento appone il vincolo di destinazione d’uso e ne stabilisce la durata in funzione della vita utile e della quota di risorse pubbliche assegnate rispetto al valore complessivo; tali beni sono trasferiti all’Impresa affidataria”*

La successiva misura 6.3 della delibera prevede che *“il gestore uscente o il titolare del bene, anche in assenza di specifiche disposizioni di legge/contrattuali, è tenuto comunque alla messa a disposizione dell’IA dei beni acquistati interamente tramite finanziamento pubblico, configurandosi tale condizione quale vincolo di destinazione d’uso “implicito” per tutto il periodo di vita utile del bene”*.

La documentazione fornita non consente di comprendere se tra gli autobus e i depositi che le subconcessionarie di Trenord utilizzate per il servizio, vi siano mezzi acquistati con finanziamenti pubblici e quindi obbligatoriamente messi a disposizione dell’impresa affidataria.

### **Classificazione delle fermate**

Le fermate sono individuate da Regione Lombardia come beni essenziali cioè *“beni strumentali per i quali sono verificate cumulativamente le seguenti condizioni: a) divisibilità; b) non sostituibilità; c) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili; d) dominanza”* (Misura 4.1 delibera ART 154/2019).

Non è chiaro dalla documentazione regionale se nelle fermate siano ricomprese le infrastrutture di terra dei servizi automobilistici (paline e pensiline) e se quindi queste, per le quali la riformata legge regionale 6/2012 prevede standard specifici, verranno restituite da Trenord alla Regione per essere poi trasferite all’impresa affidataria.

Poiché la ricognizione da parte di Regione Lombardia dei punti di fermata è in corso e le infrastrutture di terra dei servizi si manifestano spesso non solo difformi rispetto agli standard stabiliti da Regione ma anche ammalorate e degradate, è opportuno che venga chiarito a quale ente spetti il ripristino delle corrette condizioni di funzionamento.

La richiesta omogeneità delle paline e delle paline di fermata è, incidentalmente, un’ulteriore argomentazione a favore del trasferimento dei servizi automobilistici integrativi alle agenzie del TPL.

### **Commercializzazione dei titoli di viaggio**

In base ai contenuti della legge regionale 6/2012, recentemente riformata, i sistemi tariffari, i canali di vendita e il sistema delle informazioni al pubblico devono essere omogenei; appare quindi immotivata la decisione di mantenere in capo a Trenord la commercializzazione dei titoli di viaggio sui servizi integrativi, visto che l'impresa affidataria sarebbe comunque tenuta a rispettare le norme appena approvate dal Consiglio regionale. La scissione tra servizio operativo e bigliettazione appare un grave ostacolo ad azioni di contrasto all'evasione tariffaria che l'impresa aggiudicatrice volesse porre in atto.

### **Lotto unico**

La costituzione di un unico lotto per l'affidamento del servizio, distribuito su tutta la Regione e costituito essenzialmente da tratte a domanda molto debole, associato alla necessità di reperire un notevole numero di lavoratori (stimati in 144 unità, escluse quelle dirigenziali), di autobus (95) e di depositi (13), sembra disincentivare la partecipazione alla gara di affidamento.

**Prot. K2.2026.0008510 del 13.03.2026**

Osservazioni sull'integrazione tra TPL e servizi autobus integrativi al servizio ferroviario regionale.

Le presenti osservazioni sono formulate nell'ambito della consultazione prevista dalla Delibera ART n. 154/2019, con particolare riferimento alla scelta regionale di costituire un lotto unico per i servizi autobus integrativi al servizio ferroviario regionale e all'incremento del montante chilometrico annuo da circa 2,06 milioni di km attuali a 3,05 milioni di km.

1. Il servizio integrativo è già oggi svolto interamente con autobus

Il documento regionale chiarisce che i servizi integrativi stabili sono già oggi erogati tramite autobus dal Gestore Uscente, attraverso i subaffidatari. Ciò significa che:

- una parte del servizio ferroviario regionale è già stabilmente sostituita da autobus, non in via emergenziale ma come assetto ordinario;
- il servizio è già presente sul territorio, con percorrenze consolidate e con un modello operativo funzionante;
- l'attuale montante chilometrico è inferiore di circa un milione di km rispetto a quello previsto dal nuovo lotto unico.

Pertanto, l'incremento chilometrico non risponde a un'esigenza di sostituzione del treno, poiché tale sostituzione è già in essere.

2. Rischio di duplicazione del servizio e inefficienza economica

L'aumento di oltre 1.000.000 km/anno deve essere valutato alla luce del costo chilometrico riconosciuto dalla Regione. In particolare, fino al 2033 è previsto un costo di 3,60 €/km per

i servizi aggiuntivi.

Ne deriva che l'incremento proposto comporterebbe un onere aggiuntivo stimabile in:

$$1.000.000 \text{ km/anno} \times 3,60 \text{ €/km} = 3.600.000 \text{ €/anno}$$

Per un periodo di sette anni (2027–2033), l'impatto complessivo ammonterebbe a circa:

$$3.600.000 \text{ €/anno} \times 7 = 25.200.000 \text{ €}$$

Si tratta di una cifra estremamente rilevante, che impone una verifica rigorosa della necessità, proporzionalità ed economicità dell'incremento chilometrico, ai sensi dell'art. 97 Cost. e della stessa Delibera ART 154/2019, Misura 4.6, che richiede di limitare i servizi messi a gara a quanto "strettamente necessario".

In assenza di una motivazione puntuale, l'aumento chilometrico rischia di configurare:

- una duplicazione di servizi già presenti sul territorio;
- un aggravio economico non proporzionato ai benefici attesi;
- un sovradimensionamento del PEF simulato, con effetti negativi sulla sostenibilità finanziaria regionale.

### 3. Coordinamento operativo già oggi garantito con Trenord

Il servizio integrativo attuale opera in stretto raccordo con la Sala Operativa di Trenord, assicurando:

- gestione delle coincidenze in tempo reale;
- comunicazioni tempestive in caso di ritardi ferroviari;
- adattamento dinamico del servizio autobus alle esigenze del traffico ferroviario.

Questo modello operativo è già consolidato e funziona. L'introduzione di un nuovo soggetto affidatario, non integrato organicamente con la struttura operativa ferroviaria, potrebbe:

- indebolire il coordinamento oggi esistente;
- aumentare il rischio di perdita delle coincidenze;
- generare ritardi nella comunicazione all'utenza;
- compromettere l'effettiva integrazione modale prevista dalle Misure 7 e 8 dell'Allegato A alla Delibera 53/2024.

#### 4. Aumento dei tempi di percorrenza e peggioramento della qualità percepita

La proposta regionale prevede che gli autobus integrativi effettuino un numero maggiore di fermate, assimilando il servizio integrativo al TPL ordinario. Ciò comporta:

- tempi di percorrenza più lunghi, in contrasto con la funzione originaria del servizio integrativo, che dovrebbe garantire collegamenti rapidi in sostituzione del treno;
- coincidenze più difficili da rispettare, soprattutto se gli autobus non sono tenuti ad attendere i ritardi ferroviari;
- una riduzione dell'attrattività del servizio per i pendolari, in potenziale contrasto con le Misure 11 e 12 della Delibera ART 154/2019 (regolarità e puntualità).

L'utenza potrebbe percepire un vero e proprio downgrade del servizio, passando da un collegamento ferroviario veloce a un servizio automobilistico più lento e con più fermate.

#### 5. Impatto sul Piano Economico-Finanziario Simulato (PEFs)

L'incremento chilometrico incide direttamente sul costo complessivo del servizio, soprattutto in un modello gross cost, dove ogni chilometro aggiuntivo è a carico della Regione.

Pertanto:

- il PEFs rischia di risultare sovradimensionato;
- l'onere economico aggiuntivo potrebbe non essere giustificato da un effettivo miglioramento del servizio;
- la Regione dovrebbe valutare attentamente se l'aumento dei km sia coerente con la domanda reale e con gli obiettivi di efficienza.

#### Conclusioni

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, si ritiene necessario che la Regione:

- giustifichi puntualmente l'incremento di oltre un milione di km annui, anche alla luce del costo di 3,60 €/km fino al 2033;
- valuti il rischio di duplicazione di servizi già presenti e funzionanti;
- consideri che il servizio integrativo è già oggi svolto interamente con autobus e con un coordinamento operativo efficace con Trenord;
- eviti scelte che possano comportare un peggioramento dei tempi di viaggio e della qualità percepita dagli utenti;

- garantisca che l'integrazione modale sia reale e non solo formale, preservando l'efficienza del sistema ferroviario regionale.

Si coglie l'occasione per salutare.

Prot. K2.2026.0008572 del 13.03.2026

ID	Argomento	Osservazione	Riferimento documentale
1	Dati	In riferimento ai dati relativi alla velocità commerciale comunicati dai Gestori Uscenti a Regione Lombardia, si rileva come questi siano unicamente citati nella Relazione dei lotti ma non siano stati resi disponibili. Si avanza richiesta per la loro ostensione disaggregati per linea.	Relazione dei lotti –v. 2, Par. 3.2, Pag. 16
2	Produzione	Si ritiene opportuno chiarire se i 723.000 km stradali/anno stimati per il progetto delle linee notturne suburbane includono anche i chilometri a vuoto (tecnici + esercizio) e, in caso di risposta affermativa, quale percentuale è stata considerata per tali vuoti.	Documento di consultazione pubblica, Pag. 6
3	Produzione	Per quanto concerne il progetto delle linee notturne suburbane, si chiede di precisare se Codesto Ente Affidante prevede un incremento delle loro percorrenze nel corso dell'affidamento e, in caso di risposta affermativa, se tale incremento si configurerebbe come estensione dell'orario di servizio, come aumento delle frequenze o come attivazione di nuove linee.	Relazione dei lotti –v. 2, Par. 5.3, Pag. 41
4	Produzione	In merito ai servizi definiti come <i>"flessibili"</i> , nella relazione dei lotti si prevedono <i>"clausole adeguate"</i> per la gestione contrattuale del passaggio dalla modalità bus a quella ferroviaria. Per quanto concerne tali clausole si chiede dunque: <ul style="list-style-type: none"> <li>- se si applicheranno anche al progetto <i>"linee totalmente bus"</i>;</li> <li>- di specificarne e dettagliarne approfonditamente i contenuti;</li> <li>- se faranno riferimento unicamente alle percorrenze chilometriche e ai corrispettivi, oppure se disciplineranno anche aspetti inerenti i depositi, i mezzi e il personale.</li> </ul>	Relazione dei lotti –v. 2, Par. 5.2, Pag. 38
5	Produzione	In relazione ai <i>"servizi flessibili"</i> e al progetto <i>"linee totalmente bus"</i> , si domanda se l'Ente Affidante intende riservarsi la facoltà di reimpiegare all'interno del medesimo affidamento le percorrenze chilometriche stradali in eccedenza a seguito della conversione in modalità ferroviaria dei citati servizi.	Relazione dei lotti –v. 2, Par. 5.2, Pag. 38
6	Mezzi	Ai sensi della relazione dei lotti, i Gestori Uscenti avrebbero dichiarato l'indisponibilità a mettere a disposizione i mezzi attualmente utilizzati. A nostro avviso, la qualificazione del materiale rotabile quale semplice bene commerciale ai sensi della delibera ART 154/2019 necessita di un approfondimento nella relazione dei lotti,	Documento di consultazione pubblica, Pag. 8

ID	Argomento	Osservazione	Riferimento documentale
		esplicitando le ragioni a supporto della scelta e fornendo agli stakeholder evidenze adeguate, soprattutto laddove attualmente sia impiegato materiale rotabile acquistato con contributo pubblico.	
7	Mezzi	Stante la stima pari al 15% per la scorta mezzi, si ritiene utile che Codesta Regione precisi se si tratta di un valore atteso a cui tendere o se i concorrenti potranno proporre valori differenti, anche meno conservativi.	Documento di consultazione pubblica, Pag. 8
8	Mezzi	Considerata la già citata indisponibilità dei Gestori Uscenti a cedere i mezzi all'Impresa Affidataria, si domanda se saranno disponibili risorse dedicate per l'acquisto ed il rinnovo del materiale rotabile o, comunque, altri bandi o fondi utili a finanziare il loro approvvigionamento per l'affidamento in oggetto. In caso di risposta affermativa, si ritiene opportuno che venga chiarito il livello di copertura del finanziamento (totale o parziale costo del veicolo) nonché se l'attribuzione di tali fondi sarà subordinata a specifiche caratteristiche emmissive e/o tipologie di alimentazione.	Documento di consultazione pubblica, Pag. 8
9	Mezzi	Si domanda se sarà ammesso l'impiego contestuale di mezzi già in uso anche per servizi TPL di competenza di altri Enti e, nel caso, se Codesta Regione è disponibile a farsi parte attiva verso tali Enti per facilitare l'autorizzazione alla loro eventuale distrazione totale o parziale.	Documento di consultazione pubblica, Pag. 9
10	Mezzi	In merito all'approvvigionamento di materiale rotabile di nuova costruzione, considerato l'ammontare significativo (95 mezzi comprese le scorte) e i tempi amministrativi necessari, si chiede conferma che Codesta Regione prevederà un adeguato periodo di transizione, non inferiore a 12 mesi, utile a una messa in servizio progressiva di eventuali mezzi di nuova produzione.	Documento di consultazione pubblica, Pag. 8
11	Fermate	Tenuto conto della classificazione delle fermate come beni essenziali (ai sensi della delibera ART 154/2019), si sottolinea come la sua definizione risulti però vaga. Si chiede dunque di precisare tutti gli elementi e le dotazioni che ricadono nel concetto di fermata espresso da Codesta Regione (Puramente a titolo esemplificativo e non esaustivo: pensiline, paline, spazi di arresto e manovra dei mezzi, altro...) e pertanto quali elementi infrastrutturali siano oggetto di trasferimento o meno al nuovo gestore. Contestualmente, considerata la probabile compresenza tra più operatori in alcune fermate, si chiede conferma che Codesta Stazione Appaltante renderà disponibile un approfondimento sulla situazione attuale dei singoli punti di fermata dell'affidamento in oggetto, anche al fine di chiarire i soggetti responsabili della	Documento di consultazione pubblica, Pag. 11

ID	Argomento	Osservazione	Riferimento documentale
		manutenzione e dell'aggiornamento dei diversi componenti. Tale database a nostro avviso dovrebbe indicare almeno: proprietà del suolo e delle eventuali dotazioni presenti; situazione autorizzativa; condizioni di sicurezza ed effettiva disponibilità all'avvio dell'affidamento.	
12	Fermate	In merito alla <i>"dotazione finanziaria per la riqualificazione delle fermate"</i> si chiede di indicare: <ul style="list-style-type: none"> <li>- il suo ammontare e il livello di copertura rispetto al totale degli interventi necessari;</li> <li>- se la riqualificazione sarà in capo all'Impresa Affidataria o a un soggetto terzo individuato da Regione Lombardia;</li> <li>- quali attività sono previste;</li> <li>- le tempistiche per il completamento.</li> </ul>	Documento di consultazione pubblica, Pag. 11
13	Depositi	Le medesime considerazioni espresse in merito alla messa a disposizione del materiale rotabile valgono anche per i depositi oggetto del servizio. In questo caso, occorre evidenziare, inoltre, come la relazione dei lotti si limiti ad indicare solo un ristretto numero di impianti di manutenzione e rimessaggio, mentre per i restanti viene precisato che <i>"entrambi i gestori hanno comunicato l'impossibilità di fornire ulteriori informazioni quali l'ubicazione e le caratteristiche dei depositi attualmente adibiti al servizio"</i> . Pur apprezzando l'impegno di Codesto Ente Affidante <i>"a raccogliere e incentivare l'eventuale messa a disposizione di porzioni di depositi nella disponibilità degli Enti Locali del territorio lombardo"</i> , riteniamo che debbano comunque essere indicate caratteristiche e ubicazione dei depositi, laddove non già presenti nella relazione sui lotti, nonché eventuali contributi pubblici percepiti dai Gestori Uscenti e dai subaffidatari per interventi di costruzione o rinnovo di tali infrastrutture.	Documento di consultazione pubblica, Pag. 10
14	Depositi	Si chiede di verificare, con i Gestori Uscenti e con i soggetti proprietari dei depositi attuali, la possibilità per la nuova Impresa Affidataria di richiederne un affitto parziale, dando poi contezza delle risposte di costoro nella documentazione di gara. Infatti, considerato il numero elevato di depositi necessari in un'area geograficamente vasta rispetto al quantitativo di veicoli-km da produrre, tale soluzione consentirebbe di ridurre sensibilmente le barriere all'ingresso per i subentranti.	Documento di consultazione pubblica, Pag. 10
15	Programma di Esercizio	Si chiede conferma che Codesto Ente Affidante provvederà a fornire i file GTFS contenenti percorsi e Programmi di Esercizio, ai sensi della tabella 3, annesso 6, alla delibera ART 154/2019.	Documento di consultazione pubblica, Pag. 13
16	Programma di Esercizio	In merito ai Programmi di Esercizio, si chiedono maggiori informazioni sul margine di flessibilità che sarà concesso all'Impresa Affidataria nella loro creazione, cosicché per	Documento di consultazione

ID	Argomento	Osservazione	Riferimento documentale
		quest'ultima sia possibile attuare potenziali ottimizzazioni con altri servizi esistenti, fermo restando la completa integrazione rispetto ai servizi ferroviari, l'arco di servizio e la cadenza.	pubblica, Pag. 13
17	Contrasto all'evasione	<p>In merito all'indicatore di CMQ "H_CTR", viene sottolineata la necessità per l'Impresa Affidataria di <i>"coordinare l'utilizzo dei software di controlleria del Gestore del Servizio Ferroviario"</i>.</p> <p>Si ritiene necessario che vengano forniti maggiori dettagli sul software impiegato già in questa fase, cosicché vi sia il tempo utile per poter considerare nell'offerta eventuali costi di sviluppo ed eventualmente preparare l'integrazione con i sistemi attualmente impiegati dalle aziende partecipanti.</p> <p>Inoltre, si chiede di indicare quanto tempo avrà a disposizione l'Impresa Affidataria, dalla firma del contratto, per completare la messa in funzione del sistema.</p>	Documento di consultazione pubblica, Pag. 23
18	Contrasto all'evasione	<p>Sempre in merito agli strumenti per il contrasto all'evasione tariffaria, si chiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Di confermare che il Gestore del servizio ferroviario fornirà gratuitamente tali software e/o flussi dati;</li> <li>- Se e quali condizioni saranno richieste da tale Gestore per poter accedere ed utilizzare i citati strumenti;</li> <li>- Di confermare che il Gestore fornirà supporto e formazione informatica per l'integrazione e l'utilizzo di questi strumenti;</li> <li>- Con quali tempi e in quali modalità il Gestore Ferroviario si occuperà della formazione e dell'aggiornamento (anche periodico) normativo-commerciale del personale dell'Impresa Affidataria dei servizi bus integrativi (a puro titolo esemplificativo e non esaustivo: titoli di viaggio, Condizioni Generali di Trasporto, sanzioni, ecc...).</li> </ul>	Documento di consultazione pubblica, Pag. 23
19	Integrazione con i servizi ferroviari	<p>Tenuto conto che i servizi bus in oggetto condivideranno le Condizioni Generali di Trasporto con i servizi ferroviari, si chiede conferma che il Gestore Ferroviario e Codesta Regione disciplineranno i servizi integrativi in una sezione appositamente dedicata a questi, in virtù della diversa normativa applicabile.</p> <p>Si chiede inoltre di confermare che saranno previste modalità e canali utili all'Impresa Affidataria per poter intervenire con modifiche ed integrazioni specifiche.</p>	Relazione dei lotti – v. 2, Par. 7, Pag. 49
20	Personale	<p>Posto che per l'affidamento in questione <i>"non c'è personale oggetto di clausola sociale"</i> e pertanto soggetto a trasferimento verso l'Impresa subentrante, nonché tenuto conto dell'attuale contesto di carenza strutturale di personale qualificato nel mercato del lavoro, si chiede conferma che Codesta Regione prevederà un adeguato periodo di transizione, non inferiore a 12 mesi,</p>	Documento di consultazione pubblica, Pag. 31

ID	Argomento	Osservazione	Riferimento documentale
		necessario per poter provvedere al reperimento, alla formazione e alla qualificazione delle risorse umane.	

**Prot.K2.2026.0008694 del 17.03.2026**  
**(pervenuta entro il termine del 13.03.2026)**

## **ALLEGATO A**

### **OSSERVAZIONI IN MERITO ALLA CONSULTAZIONE PUBBLICA SERVIZI BUS INTEGRATIVI SFR**

#### **Perimetro dei servizi e produzione prevista**

Sulla base delle valutazioni preliminari svolte, segnaliamo che nei documenti messi in consultazione non sono univocamente identificabili i servizi automobilistici attualmente svolti oggetto dell'affidamento, i servizi flessibili e le tempistiche con cui saranno trasformati in servizi ferroviari.

Considerato quanto sopra, non risulta individuabile l'impatto dell'affidamento sull'offerta ferroviaria e, di conseguenza, sull'attuale PEF contrattuale tra la Società e Regione.

#### **Principali rilievi tecnici ed economici**

##### **1. *Analisi della domanda e dati di frequentazione***

Facendo riferimento alla Relazione di Affidamento, l'analisi regionale, finalizzata verosimilmente anche a definire la voce "giro dei ricavi tariffari" nello stanziamento di bilancio, appare generica e prevalentemente demografica, con limitata considerazione dell'evoluzione dell'offerta. Inoltre, i dati di frequentazione che riportano un *load factor* medio del 40% necessitano di un approfondimento istruttorio, con particolare riguardo alla metodologia di calcolo adottata, la quale, in assenza di dati puntuali e adeguatamente documentati, potrebbe determinare una sovrastima del valore indicato, anche in ragione dell'eventuale inclusione di servizi sostitutivi di lunga durata non ricompresi nel perimetro del nuovo affidamento.

##### **2. *Stanziamenti e ricavi tariffari***

Facendo riferimento al punto 6.1 della Relazione di Affidamento, si rileva che le modalità di calcolo dello stanziamento a bilancio connesso al "giro dei ricavi tariffari" - quantificato in circa € 1,15 mln per gli anni 2028/2029 e successivamente ridotto a € 1,07 mln negli esercizi seguenti - non risultano adeguatamente esplicitate.

In particolare, non vengono chiariti i criteri e le ipotesi sottostanti alla determinazione di tali importi riguardante:

- il metodo di determinazione;
- l'assenza di variazioni nel tempo legate alla produzione, adeguamenti tariffari, introduzione di nuovi STIBM;
- il collegamento con il meccanismo di clearing, da definirsi in tempi rapidi per gli impatti collegati al Contratto di Servizio ferroviario vigente.

### 3. *Clearing e determinazione delle quote di competenza*

Facendo riferimento al punto 7 della Relazione di Affidamento, non è chiaro il meccanismo di clearing che si dovrebbe basare sui viaggiatori paganti trasportati.

Non vi è infatti menzione delle modalità di ripartizione dell'introito derivante da titoli di viaggio:

- integrati (STIBM, IVOL, etc),
- legati a spostamenti combinati treno+bus (es. Lecco – Macherio Sovico, effettuato in treno tra Lecco e Carnate ed in bus tra Carnate e Macherio Sovico),
- utilizzabili nelle ore di morbida su tratte oggetto di offerta integrativa del servizio ferroviario con autobus (es. corsa Saronno-Milano).

Si ritiene che il meccanismo di clearing dovrà tener conto dei risultati di rilievi sui titoli di viaggio utilizzati che andranno previsti in sede di affidamento.

### 4. *Vendita, validazione e controlleria*

In merito alla validazione dei titoli di viaggio, non risulta chiara l'architettura degli strumenti di validazione elettronica/digitale di cui dovrà dotarsi il soggetto affidatario. Si dà come assunto che Regione Lombardia imporrà il rispetto delle disposizioni regionali (dotazione di SAM Regionali e di software per leggere/validare in modalità contact-less i titoli CD97, Mifare1K, Mifare UL secondo card data model SBME/Regionale) ed il collegamento dei validatori all'AVM per la georeferenziazione delle convalide, ma non è chiarito se gli stessi validatori saranno collegati ad un sistema centrale dell'affidatario. Si evidenzia che in tal caso occorre un *layer* di integrazione con SBME2 per l'allineamento di tipologia e tariffe con costi di sviluppo anche per la Società, che dovranno essere necessariamente coperti da Regione o dal gestore del servizio bus. Anche nell'architettura alternativa che prevederebbe periferiche direttamente attestate su SBME2 della Società (senza sistema centrale per l'affidatario dei servizi bus), si registrerebbero costi di sviluppo per la Società che andranno stimati con un apposito progetto ma che non potranno ricadere sulla medesima Società.

In ogni caso, oltre alla questione economica, Regione deve attentamente considerare che in entrambe le ipotesi sopra descritte, una volta definita la soluzione adottata, saranno necessari per la Società diversi mesi di sviluppo.

Si precisa, altresì, che la Società non è disponibile ad assumere il ruolo di intermediario nella gestione e nello sviluppo dei sistemi di convalida di cui l'aggiudicatario si dovrà dotare.

Anche, in riferimento all'attività di controlleria, risulta necessario comprendere le modalità di integrazione tra i sistemi di vendita della Società e le attività di controlleria in capo al gestore. La Società potrà rendere disponibili le specifiche tecniche hardware e software necessarie a garantire la piena compatibilità con i sistemi attualmente in esercizio per la controlleria dei titoli ferroviari, fermo restando che l'approvvigionamento delle relative dotazioni resterà in carico all'affidatario mediante acquisizione autonoma.

Si precisa tuttavia che, mentre per i titoli digitali è già disponibile un servizio a chiamata ai sistemi della Società con costi legati solo alla sua manutenzione, per il controllo dei titoli elettronici (biglietti o abbonamenti) è necessario che sia a carico dell'affidatario lo sviluppo di software per leggere localmente il supporto, per evitare l'utilizzo di webAPP che, come dimostra l'esperienza di integrazione con CTA, risultano inadeguati su numeri rilevanti.

Inoltre, considerando che il gestore non emette titoli di viaggio, si rende necessario chiarire le modalità con cui verranno regolarizzati, nel rispetto delle Condizioni di Trasporto vigenti, i viaggiatori sprovvisti di titolo di viaggio per i quali l'emissione di un titolo (+sanzione/regolarizzazione) è prevista. Riguardo a tali introiti, è necessario definire puntualmente la gestione amministrativa e contabile delle relative regolarizzazioni.

Infine, la Società ritiene che, con riferimento al servizio di ticketing, debba essere riconosciuto alla Società un aggio specifico quale corrispettivo per le attività operative, amministrative e gestionali connesse alla vendita dei titoli di viaggio.

#### **5. *Indennizzi e monitoraggio servizio***

Facendo riferimento al punto 7 della Relazione di Affidamento, non è specificato che l'indennizzo riguarderà solo le linee completamente autosostituite.

Riteniamo, altresì, che l'onere della gestione completa dell'indennizzo debba ricadere sul nuovo gestore, che è l'unico responsabile del servizio anche in termini di performance (ritardi, soppressioni).

#### **6. *Sistemi informativi e AVM***

Facendo riferimento al punto 7 della Relazione di Affidamento, viene riportato che i bus dovranno essere dotati di AVM e che i dati rilevati da quest'ultimo debbano essere forniti in tempo reale ai viaggiatori.

A tal proposito si evidenzia che la Società, come previsto dal Contratto di Servizio, ha già sviluppato e reso operativo un sistema di geolocalizzazione che, con introduzione dell'AVM, diventerebbe sostanzialmente inutile. È quindi di tutta evidenza che, avendo già la Società sostenuto costi di sviluppo di un'altra soluzione, non è pensabile che ricadano sulla stessa ulteriori oneri legati all'acquisizione di dati di andamento real-time per la loro visualizzazione sui canali digitali della Società, nonché per la manutenzione e coordinamento di una nuova piattaforma con i sistemi informativi della Società.

#### **7. *Reclami, rimborsi e conciliazioni***

La Società ritiene che la gestione dei secondi contatti debba essere svolta garantendo al viaggiatore il duplice punto di contatto – Società e gestore servizi automobilistici. La gestione del secondo contatto dovrà essere a carico del soggetto che ha causato il disservizio al viaggiatore. Dovrà essere cura delle imprese di trasporto scambiarsi internamente i reclami e i rimborsi, assicurando che ciascuna gestisca la parte di propria competenza, evitando duplicazioni o ulteriori azioni richieste al Cliente.

#### **8. *Ulteriori aspetti contrattuali e operativi***

Nella documentazione analizzata viene riportato che tutti i bus in servizio dovranno essere idonei al trasporto disabili, ma non è specificato come avverrà la gestione coordinata e strutturata o per l'assistenza a persone con disabilità per viaggi tra più vettori (Sala Blu-Società-nuovo gestore).

Si ritiene inoltre che dovrà essere onere esclusivo del gestore dei servizi automobilistici il processo di aggiornamento e di successiva approvazione da parte di Regione Lombardia delle norme delle Condizioni di Trasporto specifiche da adottare per i servizi di cui alla citata gara. Sarà onere di Regione garantirne la coerenza con le norme delle Condizioni Generali di Trasporto della Società in uso sugli altri servizi automobilistici che restano in carico al Contratto di Servizio ferroviario.

## Osservazioni sulla “consultazione pubblica servizi bus integrativi sfr”

### Premessa

I servizi autobus sostitutivi sono ormai una costante nel panorama trasportistico Europeo.

Grazie agli investimenti del piano di ripresa e resilienza, dopo il covid, le ferrovie europee si trovano a fare i conti con la necessità di dover chiudere tratti ferroviari, anche piuttosto importanti, spesso per periodi di tempo prolungati, per permettere lavoridipotenziamento infrastrutturale.

In questo contesto, entrano in gioco gli autobus sostitutivi: spesso considerati uno scomodo ripiego, anche all'interno della stessa “comunità” dei pianificatori, i servizi autobus sostitutivi sono mezzi necessari e fondamentali per servire i passeggeri appiedati dalla ferrovia.

Questo documento vuole essere un invito ad una maggiore attenzione verso il “fenomeno” degli autobus sostitutivi, con la consapevolezza che pur nella temporaneità della loro presenza sulle linee di trasporto, non scadano a soluzione di serie B, o per lo meno sopperiscano il più possibile alla sospensione del servizio ferroviario.

Si citeranno esempi di buone prassi da altri paesi Europei, e porteremo riflessioni pratiche per rendere l'esperienza dei viaggiatori dei servizi sostitutivi meno stressante, nella speranza di “trattenere il cliente”, anche a cantiere concluso.

La possibilità di perdere clienti a lungo termine, dopo la chiusura temporanea di una linea ferroviaria, è reale e concreta.

Quella di perdere clientela a breve termine, durante il periodo della autosostituzione, non è una possibilità: è una certezza. Il treno è fatto per essere veloce, e trasportare tante persone. L'autobus, no. È relativamente poco capiente, e si muove nel traffico stradale. Questo è assolutamente normale.

Ciò non deve tuttavia, come spesso accade, indurre a "rassegnarsi" al fatto che l'autosostituzione del servizio ferroviario, vada considerato necessariamente un "male minore", soprattutto sia per chi non può permettersi di muoversi con un mezzo privato che per chi volesse lasciare a casa l'auto. Conveniamo evidentemente che sia opportuno cercare di fare in modo, che anche i viaggiatori che di norma *scelgono* di usare il treno, continuino a trovare conveniente l'uso del trasporto pubblico rispetto al mezzo privato, nonostante l'autosostituzione:

Si considerino ad uno, i punti principali a cui prestare attenzione e partiamo con la burocrazia:

- Assegnazione del servizio: Lotti e bandi

Di fondamentale importanza per gli utenti, è la assoluta certezza che il proprio autobus sostitutivo esista, specialmente nelle ore serali, e per quello che riguarda le prime/ultime corse.

Questa certezza va assicurata tramite:

- Autobus chiaramente riconoscibili come sostitutivi del servizio ferroviario
- Indicazioni ben leggibili, univoche e belle grosse dei punti di fermata del bus sostitutivo
- Rilevazione delle corse in tempo reale, integrate su canali online (appesito) del gestore del servizio ferroviario
- Assistenza telefonica disponibile alla clientela anche e soprattutto durante le ore serali, fino all'ultima corsa
- Possibilmente, l'uso di una flotta urbana per servizi locali, a pianale ribassato, che consenta un veloce ricambio di passeggeri alle fermate (dwell time)
- Se presenti, integrazione della rilevazione in tempo reale sui pannelli informativi alle fermate di altri enti (es: Display alle pensiline di ATM Milan o per Bussostitutivi Trenord)

Si osservino poi, gli aspetti tecnici di pianificazione del servizio

- Definizione di un "*concetto* di servizio sostitutivo" (Ersatzkonzept): vere e proprie linee di autobus sostitutivi, una sorta di "rete di trasporto pubblico parallela", che si *accenda* e si *spenga* al bisogno
- Usare l'autobus sostitutivo il meno possibile (oppure, per quanto possibile, usare il treno o i servizi già esistenti) e l'*Anschlussbrücke*:

Per la terminologia mutuata dal tedesco, vedasi più oltre.

## 1. Pianificazione dei servizi integrativi:

Molto spesso sottovalutata, la corretta pianificazione dei servizi sostitutivi della ferrovia, è invece di fondamentale importanza per fare in modo che questi servizi *abbiano un senso*, che vengano utilizzati da qualcuno:

È una prassi, quella nel panorama italiano, di autosostituire le ultime corse del servizio ferroviario, anche su linee perfettamente funzionanti.

Questa pratica è abbastanza controversa, e trova pochi parallelismi fuori dal nostro paese: l'autobus ha costi di esercizio generalmente più bassi del treno, a fronte di minore capacità, (che può essere intesa sia in maniera "negativa", cioè la possibilità di lasciare a terra qualcuno, sull'ultima corsa, sia in maniera "positiva", ossia minore sensazione di insicurezza nelle ore notturne). Un percorso in autobus, specialmente se questo deve fermarsi esattamente davanti ad ogni stazione ferroviaria lungo il percorso, deviando dalle strade principali, può essere sensibilmente più lungo rispetto ad uno in treno, diminuendo l'attrattività del servizio. Queste corse, spesso, vengono effettuate solo in una direzione, rendendo necessario il costo di una corsa a vuoto di rientro.

Con i treni moderni in circolazione oggi giorno, operare una corsa "solo in una direzione", risulta più semplice, utilizzando il metodo dell'"attacca-stacca": convogli che nelle ore di punta circolano in doppia composizione (quindi due treni attaccati) possono orientare, alla sera, in maniera separata (*ognun per sé*, operando due corse diverse).

Vi è, in fine, il tema dell'affidamento: affidare una singola corsa, che spesso necessita di un rientro a vuoto, in orari notturni, può essere difficoltoso e costoso.

## 2. Affidamento del servizio

I servizi integrativi e/o sostitutivi del servizio ferroviario, possono essere operati in-house, se l'operatore ferroviario dispone anche di una società di autobus, o affidati a esterni:

Per quanto riguarda i servizi integrativi (e non sostitutivi), a causa della produzione in sé scarsa (spesso una singola corsa, e in una sola direzione), la scelta potrebbe ricadere su un affidamento a lotto unico, in modo da *raggruppare* tutte le corse in un lotto che *cubi* una quantità ragionevole di corse/km.

È però importante ricordare come questi servizi possano veramente essere dispersi, in località anche molto distanti fra loro, in relazione al tipo di territorio preso in considerazione. Se parliamo, ad esempio, di intere regioni, può capitare che sia necessario operare corse situate anche a centinaia di chilometri di distanza l'una dall'altra. Questo, potrebbe diminuire l'appetibilità del lotto oggetto di affido, in quanto molti pochi operatori potrebbero avere le capacità produttive sufficienti a gestire delle corse, in sé relativamente costose (orario notturno, quindi maggiori costi per il personale, percorsi tortuosi, rientri a vuoto...).

Ciò non toglie, che un operatore interessato, con una buona rete di partner, possa ricorrere a subappalti locali. Questo non è intrinsecamente un problema, ma bisogna assolutamente tenere conto del fatto, che è assolutamente **fondamentale**, che gli autobus siano sempre localizzabili con strumenti appositi, che l'informazione sulla posizione dell'autobus sia indispensabilmente resa disponibile ai passeggeri, e che gli autobus siano chiaramente e univocamente riconoscibili come servizio integrativo del treno.

È quindi importantissimo, che la stazione appaltante bandisca una gara con requisiti molto stringenti, relativamente alle questioni sopra citate.

### 3. La certezza assoluta del servizio

Prima di entrare nel vivo della questione, un punto fondamentale:

Le sostituzioni avvengono spesso volte in orari serali e notturni. Orari *delicati*, nei quali la fiducia dell'utente è **essenziale** affinché questo scelga di usare ugualmente il trasporto

pubblico. In sostanza: io, passeggero, devo sapere che prenderò quell'autobus e che arriverò a casa, e che non mi tocchi passare la notte lontano dal punto di rientro.

Purtroppo, avvolta, non è molto chiaro che cosa avvenga, in tali orari:

L'impresa a cui viene appaltato il servizio sostitutivo, spesso volte non dispone di una sala operativa attiva fino a tarda ora, così come di autobus con rilevamento della posizione.

L'operatore ferroviario, sostanzialmente si "chiama fuori" dal cercare di avere una chiara idea di dove siano gli autobus: Non è il suo mestiere. Dovrebbe saperlo l'affidatario, dove sono gli autobus.

Inutile dire, come spesso si legge sui giornali sui gruppi social dei pendolari (o nei casi meno fortunati, lo si sperimenta personalmente) di passeggeri lasciati a terra a tarda sera, da un'ultima corsa che non si è mai palesata, e ad un seguente battibecco fra l'operatore ferroviario, che può sostenere che l'autobus sia passato e che i passeggeri non l'abbiano visto (anche probabile, e se ne parlerà più avanti dell'assoluta necessità di rendere *inequivocabile* la posizione delle fermate e la natura stessa, in quanto servizio sostitutivo del treno, dell'autobus in avvicinamento) e i passeggeri che, se sono stati fortunati, hanno avuto qualcuno che li sia venuti a prendere a tarda sera.

Un call centre per i viaggiatori, unito a un'app di tracciamento, attivo dalla partenza dal capolinea della prima corsa, all'arrivo a destinazione dell'ultima, è la proposta più naturale per assistere i viaggiatori: nel contesto nazionale, la diffidenza dei viaggiatori è molto alta, e spesso non a torto. La possibilità di parlare con una persona vera e poter essere informati sul proprio viaggio, ed eventualmente ricevere la necessaria assistenza secondo la legge Europea in materia di diritti dei viaggiatori, nel caso in cui il passeggero dovesse essere lasciato a terra, è a mio avviso fondamentale.

### 4. Autosostituzioni: non più un qualcosa di transitorio

Tutto quanto viene proposto all'interno di queste linee guida, *costa*. Si tratta di mettersi in un'altra ottica:

Le sostituzioni con bus non sono più, come in passato, qualcosa di transitorio, ma qualcosa con cui dovrà fare i conti per molti anni a venire sul territorio nazionale.

In Italia, il tema è ancor più importante, vista la quantità di interventi portati dal PNRR, e dall'uso generoso di chiusure totali delle linee ferroviarie che abbiamo registrato negli ultimi anni.

Altri paesi Europei, pur avendo un impatto delle chiusure delle linee ferroviarie inferiore al nostro, si sono attrezzati, negli ultimi anni, per poter affrontare una fase destinata a durare una buona decina d'anni, nella quale l'autobus sostitutivo del servizio ferroviario sarà una parte *normale* del nostro quotidiano, e non più una cosa passeggera.

### 5. La flotta

La azienda ferroviaria statale tedesca, la Deutsche Bahn, ha ordinato nel 2022 una intera flotta di autobus, destinati esclusivamente ai servizi sostitutivi della ferrovia: teniamo conto, che la vita utile di un autobus "di prima mano", è genericamente di 10-12 anni. Dopodiché, i mezzi vengono rivenduti, magari a privati, magari in paesi in via di sviluppo, o magari donati a paesi in guerra.

Nel 2022, in previsione di questi anni, il dotarsi di una flotta autobus dedicata a questo ambito del trasporto, era una cosa molto sensata da fare, in prospettiva. Consideriamo anche che DB ha una sua propria compagnia di autoservizi, presso la quale comunque la flotta del servizio sostitutivo ferroviario, può trovare impiego temporaneo, o che potrà andare rinforzando fra una decina d'anni, a cantieri conclusi.

Lo stesso avviene in Italia, con Busitalia (Gruppo FS) o Ferrovie Nord Milano Autoservizi (Gruppo FNM).



La flotta dedicata: notare il logo e la scritta "Ersatzverkehr" (servizio sostitutivo) sulle fiancate [Immagine Eurailpress.de]



Particolare degli interni: Sono disponibili spazi per i bagagli, e un bagno [Immagine Echo]

Perché la flotta è importante?

Come già detto, si hanno a disposizione, un ventaglio di diversi mezzi di trasporto, che servono scopi diversi: è nota la difficoltà nel reperire personale e mezzi adeguati in Italia ma, come si commenterà più avanti, disegnare dei percorsi più efficienti può portare a una riduzione della quantità di risorse da dover impiegare. Si tratta di un problema derivante da una mentalità che vede il trasporto pubblico ancora "in scatolato", a compartimenti stagni: l'autobus degli studenti, quello dei pendolari, e quello urbano che sta solo in città.

Ora: Cosa c'entra questo con il tema in analisi?

Quando c'è necessità di autosostituire un servizio ferroviario, gli autobus arrivano generalmente da due canali: noleggiatori Gran Turismo, che dispongono di pullman a lunga percorrenza (magari utili per sostituirvi più espressi) e aziende del TPL locale, che in genere però dispongono di autobus suburbani, e non urbani, anche in grosse aree metropolitane. Questi mezzi hanno molti sedili (quindi meno posto in piedi e per muoversi all'interno del mezzo), spazi stretti, e gradini interni o esterni, che tolgono spazio e rallentano la salita e la discesa dei passeggeri, oltre a portare con sé questioni relative all'accessibilità.

In entrambi i casi, gli indicatori elettronici della destinazione, sono molto spesso non presenti, o presenti ma non programmati.



*Autobus sostitutivi per Gallarate, alla stazione di Varese RFI [Immagine La Prealpina]*



Sostitutivi operati da ATM, conmezziuirbani, a Milano Lambrate [Immagine Eco di Bergamo]

## 6. Segnalare l'interruzione

Lalineaferrroviariaèchiusa?Laprimacosadafare,èsegnalarloaipasseggeri:

In questo, la Regione Lombardia è qualche volta una luce nelle tenebre, con indicazioni chiare, accessibili, e "confrontate" sulla mappa, in modo che sia ben visibile al passeggero, cosa cambierà rispetto al solito:



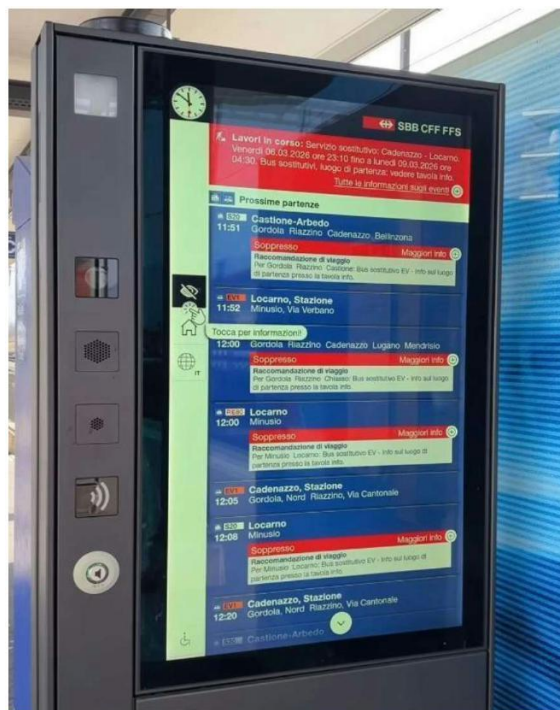
Indicazioni sullachiusuradelpassante ferroviario a Milanonell'estate 2025 [Immagine Trenord]

È però altrettanto vero, che le indicazioni non sono sempre così ben fatte: In talunicasi, i viaggiatoris trovanooavagare perunastazione, in attesa di un treno chenonpasserà mai.

Capita che, stazioni temporaneamente o definitivamente chiuse, siano lasciate tranquillamente accessibili, con solo un foglio A4 da qualche parte, a segnalare l'interruzione



Stazione di Arona: Indicazione peribus sostitutivi in direzione Domodossola [Immagine L.Candido]



Totem alla stazione di Tenero, in Ticino, riportante i treni indicati come soppressi, e gli autobus sostitutivi [Immagine Corriere del Ticino]

È importante soffermarsi su questa immagine:

Il totem touch screen in figura, svolge una funzione analoga ai nostri tabelloni elettronici. In Svizzera, sono presenti nelle piccole stazioni come unica fonte di informazione elettronica, e nelle grosse stazioni in maniera complementare ai tabelloni elettronici "grandi".

Cosa si nota sullo schermo? Nonostante la chiusura della ferrovia, l'orario ferroviario viene comunque visualizzato in modo ben chiaro. Tutti i treni, sono indicati come soppressi, con l'indicazione (espandibile toccando sul simbolo "Maggiori info +") di utilizzare i bus sostitutivi. In Italia, durante un orario straordinario, i treni non circolanti semplicemente non vengono mostrati. Oppure, se ci sono delle variazioni, i treni circolanti con percorso e orario modificato, vengono visualizzati *come se niente fosse*.

Invece, si ritiene sia importante che il viaggiatore abbia il *punto fermo* dell'orario che conosce, delle linee che conosce. Con però ben evidenziata la variazione (sospensione, soppressione, modifica percorso, ecc). Ad es.: "Cerchi la tua linea, S20 o RE80? In questo momento non ci sono! Utilizza gli autobus sostitutivi, della linea EV1"

## 7. Trovare l'autobus sostitutivo

Chi si sia trovato a dover usare dei bus sostitutivi in Italia, spesso conosce la sensazione di smarrimento, che si prova a non saper bene dove andare, a doversi arrangiare fra fogli volanti appesi a dei pali, resi illeggibili dalla pioggia. A dover cercare indicazioni all'intero di una stazione, spesso chiusa.

Certo, il viaggiatore più navigato sa bene che su i tabelloni cartacei degli orari ferroviari di ogni stazione, in basso nelle note, è riportata la dicitura "Punto di fermata bus", con indicato l'indirizzo della fermata dei bus sostitutivi.

Probabilmente, ai pochi viaggiatori che arrivano a leggere quella nota, non è nemmeno chiaro se si sta parlando dei bus sostitutivi del treno, o di un interscambio con le autolinee locali.

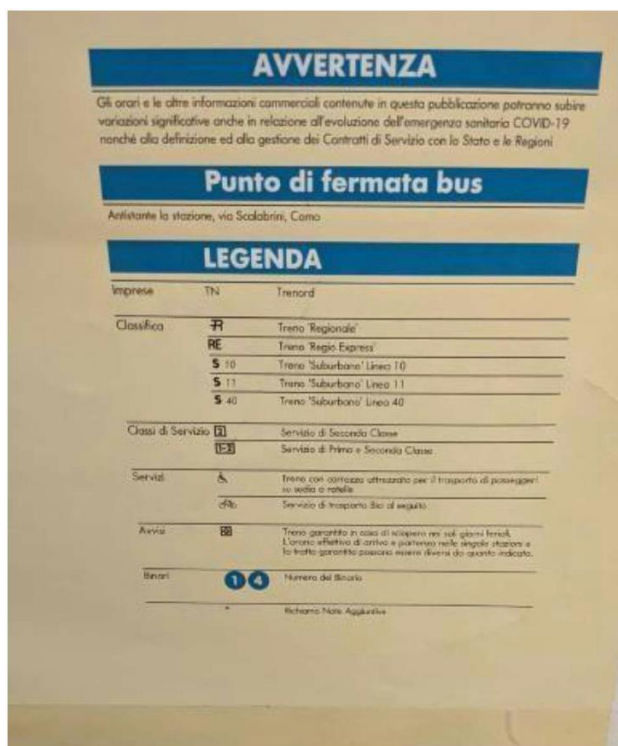
Qualche volta, si trovano anche dei fogli A4, con le indicazioni per raggiungere la fermata. Spesse volte, invece, la fermata stessa dell'autobus è poco o per nulla segnalata. Qualche volta, lo è solo da un lato. Qualche volta, il foglio A4 appeso al palo, e rovinato dalla pioggia, indica la partenza del bus verso la località X, nella stessa località X.

La posizione della fermata dei BUS SOSTITUTIVI dal 26 Dicembre 2025 al 5 Gennaio 2026 a Vanzago si trova in Via Garibaldi n°2, ovvero di fronte a Palazzo Calderara dal lato della Fondazione Ferrario; vedi fotografia qui di seguito.



Fermata dei bus sostitutivi a Vanzago, via Garibaldi n°2

Indicazione della fermata del bus sostitutivo Trenord della linea S5, a Vanzago [Immagine Comune di Vanzago]



Indicazione "punto di fermata bus" su tabellone RFI [Immagine C. Capizzi]

!

### DAL 26 DICEMBRE 2025 AL 1° FEBBRAIO 2026

LINEE: "S5" TREVIGLIO-MILANO-VARESE, DOMODOSSOLA/ARONA-MILANO P.G./MILANO C.LE, PORTO CERESIO-VARESE-GALLARATE-MILANO P.G., "S30" CADENAZZO/LUINO-GALLARATE, LUINO-GALLARATE-MILANO PORTA GARIBALDI, "S40" COMO S.G. - VARESE E "S50" BIASCA/MENDRISIO-GALLARATE-MALPENSA AEROPORTO

## MODIFICHE CIRCOLAZIONE TRENI

AVVISO AI VIAGGIATORI

**Dal 26 dicembre 2025 al 5 gennaio 2026**, per lavori di potenziamento infrastrutturale tra le stazioni di **Gallarate e Rho**, i seguenti treni regionali subiscono variazioni e modifiche orario con anticipi e posticipi fino a 20 minuti.

- I treni **S5 Treviglio – Gallarate – Varese** sono cancellati tra Rho e Gallarate/Varese, a eccezione del treno **S5 24587** che è cancellato per l'intero percorso.
- I treni **RE della relazione Domodossola – Milano Centrale** sono cancellati tra Rho e Gallarate e modificano l'orario mediante anticipi da Gallarate ad Arona/Domodossola e posticipi da Domodossola/Arona a Gallarate.
- I treni **R della relazione Domodossola/Arona – Gallarate – Milano Porta Garibaldi** sono cancellati tra Milano Porta Garibaldi e Gallarate e modificano l'orario mediante anticipi da Gallarate ad Arona/Domodossola e posticipi da Domodossola/Arona a Gallarate.
- I treni **RE della relazione Porto Ceresio – Varese – Gallarate – Milano Porta Garibaldi** sono cancellati tra Milano Porta Garibaldi e Varese e modificano l'orario mediante anticipi da Varese a Porto Ceresio e posticipi da Porto Ceresio a Varese.
- I treni **R della relazione Luino – Gallarate – Milano Porta Garibaldi** modificano l'orario mediante anticipi da Gallarate a Mornago e posticipi in arrivo a Gallarate.
- I treni **S30 della relazione Cadenazzo/Luino – Gallarate** modificano l'orario mediante anticipi da Gallarate a Mornago e posticipi in arrivo a Gallarate.
- I treni **S40 della relazione Como S.G./P.M. Albate – Varese** circolano anche nei giorni festivi, ad eccezione del treno S40 25452. Pertanto:
  - > I treni con origine Como S.G. proseguono da Varese fino a Gallarate con fermata in tutte le stazioni;
  - > I treni in direzione Giubiasco/Como S.G. partono da Gallarate con fermata in tutte le stazioni fino a Varese;
  - > Il treno 25454 circola regolarmente.
- I treni **S50 della relazione Biasca/Bellinzona – Mendrisio – Gallarate – Malpensa Aeroporto** sono cancellati tra Gallarate e Malpensa; tra Varese e Gallarate effettuano tutte le fermate intermedie.

**Trenord ha predisposto un servizio di autobus sostitutivi nelle tratte interrotte.**

**Inoltre, dal 5 gennaio al 1° febbraio i treni delle medesime linee posticipano di 3 minuti l'orario di arrivo a destinazione.**

**I canali di vendita delle Imprese Ferroviarie sono aggiornati.**

Maggiori informazioni sul sito di RFI, sui canali digitali delle Imprese Ferroviarie o presso il personale di assistenza clienti e le biglietterie.

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANO

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANO

Avviso, informato A4, su rete RFI [Immagine Facebook]

Probabilmente, in un'altra epoca, le persone erano più attente ai piccoli dettagli. Oggi, nel 2026, a torto o a ragione, servono delle indicazioni chiare ed evidenti. Cartelloni colorati, di colore acceso che trasmettano la sensazione che c'è qualcosa che non va, che sia giallo, rosso o viola, che indichino inequivocabilmente dove si trovano i bus sostitutivi.



Avviso di unachiusuraconrelativa autosostituzione in Germania [Immagineabendblatt.de]



Strisce sul pavimento, guidano i passeggeri verso la fermata allestita [Immagini Deutsche Bahn]



*Autobus sostitutivo in Austria: Notare le indicazioni della fermata, e l'autobus allestito con i loghi della compagnia ferroviaria, e con sgargianti indicazioni gialle [Immagine ÖBB]*



*Germania: Stalli recanti il logo (H), sinonimo di fermata di bus o tram nel mondo tedesco, con sottostante una chiara indicazione che si tratti della fermata del servizio sostitutivo del treno. [Immagine op-online.de]*

Si noti bene, che l'autobus nell'immagine qui sopra, riporta un numero di linea, in questo caso X4 (convenzionalmente X=Express, autobus espresso).

Nell'ambito di quella sostituzione, erano state definite diverse linee di autobus, per sostituire il treno.

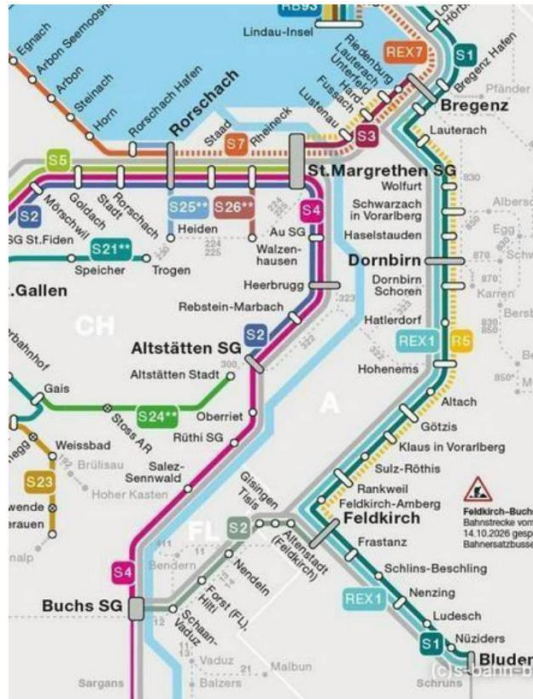
Questo si rende spesso necessario, per una questione di gerarchia dei mezzi e delle linee: percorrere 60 chilometri in treno, può richiedere un'ora scarsa. Percorrerli in autobus, può richiedere due ore! Potrebbe essere quindi necessario programmare linee che portino ad intercambiare con altre linee ferroviarie, attive o programmare autobus lenti e veloci, anche in sostituzione di un treno che normalmente fermerebbe in tutte le stazioni.

## 8. L'Ersatzkonzept

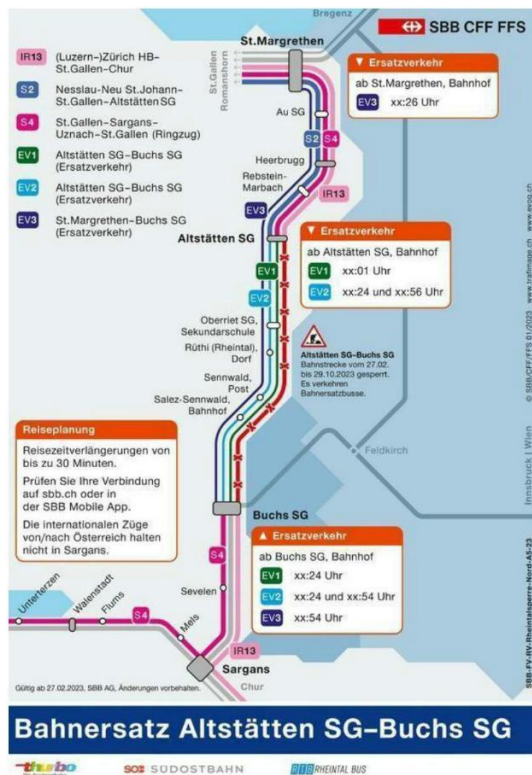
La parola tedesca *Ersatzkonzept*, può essere tradotta con *concetto di sostituzione*

Ma che cosa significa? È più facile mostrarlo, che spiegarlo:

Se una linea ferroviaria viene interrotta, il servizio sostitutivo non deve (per forza) ricalcare il servizio ferroviario, ma piuttosto essere un chedi... sostitutivo, per l'appunto. Qualcos'altro, di adatto alla situazione.



Mappadelservizio ferroviariofra Altstätten e Buchs, in Svizzera [Immagine s-bahn bodensee]



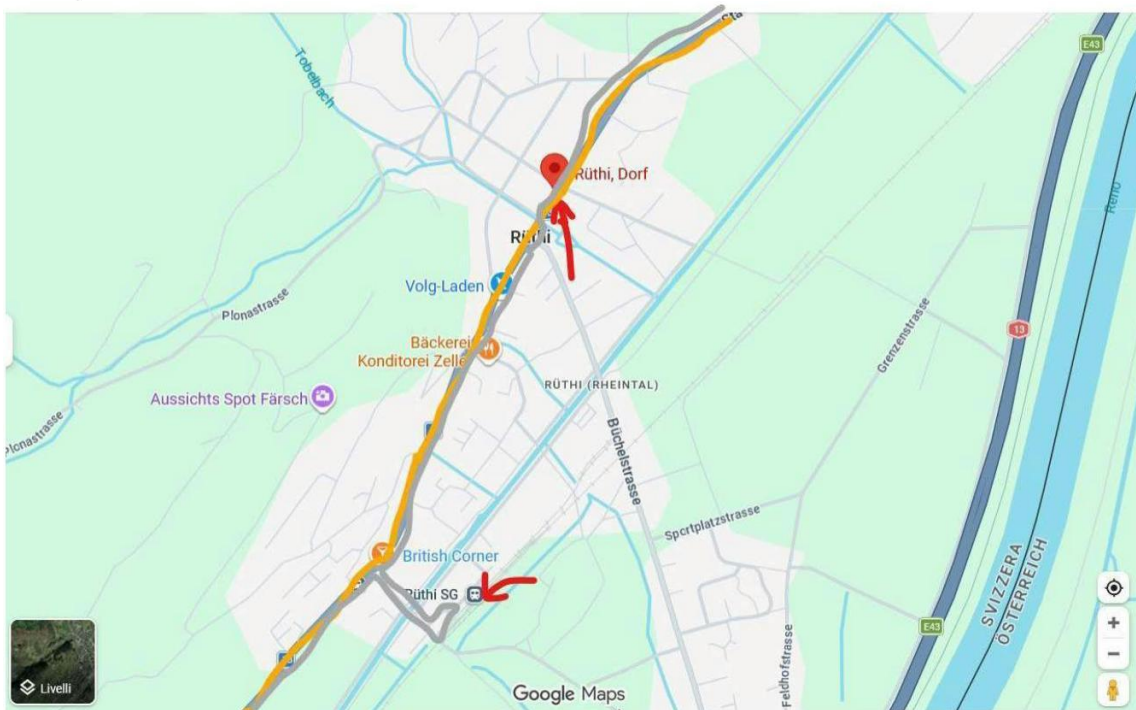
Mapa dei servizi sostitativi, nell'ambito di una interruzione [Immagine sbb.ch]

Da questa mappa, possiamo notare che sono state pianificate tre linee di autobus (EV1, EV2 ed EV3), in sostituzione di due linee ferroviarie (S4 e IR13): sono previsti diversi pattern di servizio, per diverse esigenze degli utenti. È lo stesso motivo per il quale, di norma, su una linea ferroviaria coesistono diversi servizi ferroviari, lenti e veloci, più locali o più rapidi, dai treni Suburbani alla lunga percorrenza Europea.

Inoltre, è bene notare come gli autobus non fermino necessariamente davanti alla stazione: questo è il caso a Salez-Sennwald, Bahnhof (=Stazione) ma non a Rüthi ed Oberriet. Notare anche come, a Sennwald, venga effettuata una fermata aggiuntiva in centro paese (Sennwald, Post).

A Rüthi, per esempio, la fermata prevista è in centro al paese (Rüthi, Dorf) sulla strada principale. L'autobus percorre il percorso segnato in arancione.

Il passare di fronte alla stazione, percorso segnato in grigio, comporterebbe una perdita di tempo (non drammatica, in questo caso, ma sommando perdite di un paio di minuti per ogni fermata, sperando di non trovarsi di fronte a situazioni più sfortunate, con stazioni posizionate peggio, si arriva ad avere aggravamenti di tempo anche consistenti) nonché maggiori costi e la difficoltà di dover fare "combaciare" gli orari dei treni, con dei sostitutivi inutilmente lenti. I passeggeri, tendenzialmente, sono comunque più interessati ad una fermata in centro al paese. Questo riduce la sensazione di disagio, dovuta alla sostituzione con bus. Come dire: sì, sarà scomodo scendere dal treno e cambiare. Sì, ci metterò un po' di più. Ma almeno, arrivo proprio in paese!



Sostitutiviarüthi[ImmagineGoogleMaps/L.Candido]

Un'altra cosa da tenere in considerazione, è la nomenclatura chiara e univoca delle linee: nella quasi totalità delle regioni italiane, nemmeno i servizi ferroviari regolari hanno delle linee e delle relative nomenclature ben definite, chiare, riconoscibili esemplare uguali (siamo nel 2026!)

Ma nei contesti dove ciò avviene è importante che anche i servizi sostitutivi siano ben riconoscibili:



*Sostitutivo recante numero linea e destinazione [Immagine Der Rheintaler]*



*Palina provvisoria allestita per la fermata [Immagine startbilder.de]*

Ma... che cosa significa EV?

In realtà, per i servizi sostitutivi, non sono previste delle vere e proprie linee guida Europee per la nomenclatura dei servizi, come avviene per la ferrovia (S/R/RE/IR/IC).

Si tratta, però, di una convenzione che si sta andando ad affermare negli ultimi anni, complice proprio la grande necessità di questo genere di servizi, nel mondo tedesco.

In realtà, per lungo tempo, in Germania si è usata la definizione SEV (Schienen-Ersatzverkehr, servizio sostitutivo della ferrovia). Recentemente, in Svizzera, è stata introdotta la nomenclatura EV (Ersatzverkehr, servizio sostitutivo). Altri paesi, hanno seguito questo esempio, Germania compresa, quindi modificando la propria definizione.

Dobbiamo utilizzare per forza EV?

Diciamo che sarebbe utile mantenere una certa uniformità, un pattern riconoscibile all'interno del continente, come per il ferro: Varsavia o a Copenhagen, vedere M, S e RE, rende l'idea che si parli di Metropolitana, treni Suburbani, e treni RegioExpress, esattamente come a Milano o a Barcellona.

Tuttavia, EV in italiano non vuol dire proprio niente.

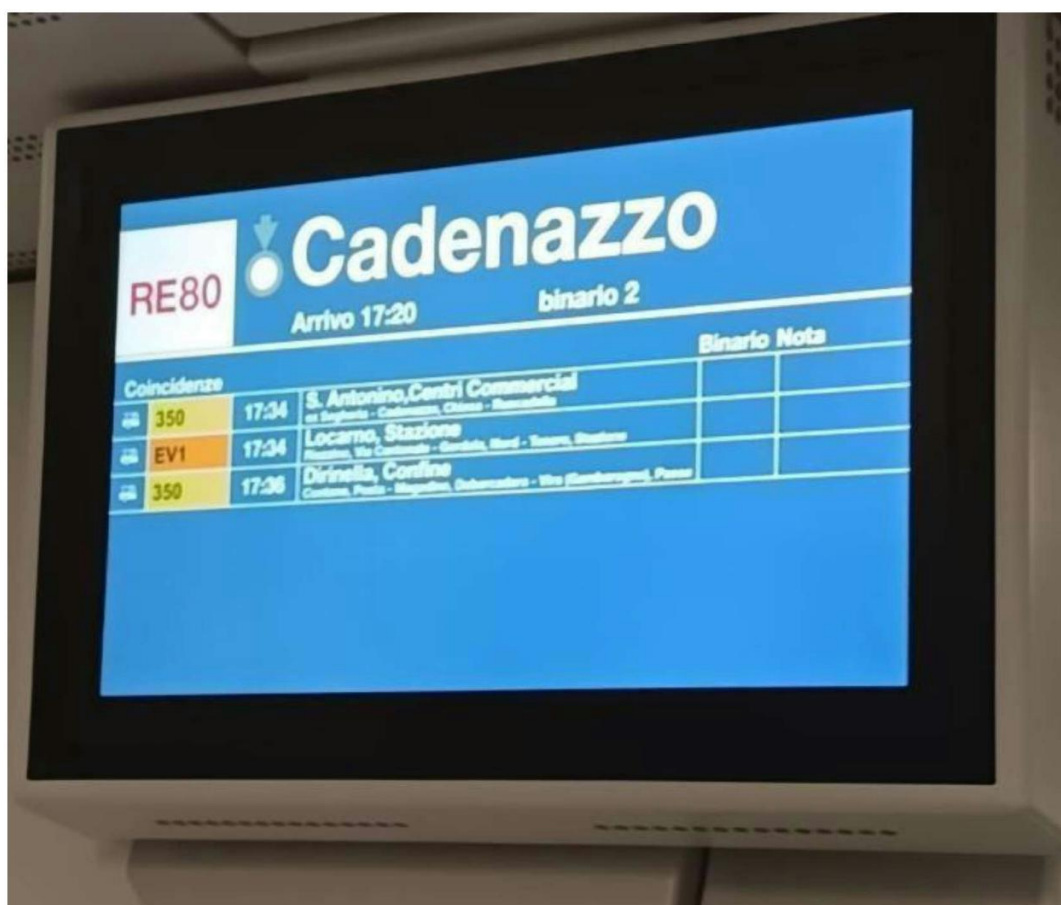
ATM Milano, utilizza da qualche anno la lettera B, anteposta al numero linea, quando ci sono delle autosostituzioni di servizi tramviari: Il sostitutivo autobus del 4, tram, è definito B4. In questo caso, il sostitutivo della linea ferroviaria

regionale R23, sarebbe B23.

Può essere un'opzione, anche se potrebbe indurre un passeggero poco pratico, a pensare che non si tratti di nulla di *straordinario*. Capita altrove, seppur di rado, che venga usata la lettera B per definire linee di autobus regolari.

In alternativa, proporrei ugualmente l'utilizzo della lettera E. Non ci sono altri mezzi di trasporto che iniziano per "E" e per questo insinua più facilmente il dubbio nel passeggero, che ci sia *qualcosa che non va*, che si tratti di un che di *straordinario*. "E" può anche essere intesa come l'iniziale di "Extra".

Oppure... Si può adottare EV, senza che significhi niente in particolare, per essere più uniformi ai nostri vicini d'oltralpe, così come avviene in Canton Ticino.



*Nell'ambito di una interruzione fra Cadenazzo e Locarno, sugli schermi di bordo del treno viene indicato l'autobus sostitutivo in coincidenza. Notare l'uso della definizione "EV" anche in territorio Italofono. [Immagine F. Tremolada]*

## 9. Ma in fin dei conti, questi autobus sostitutivi, quanto servono davvero?

È una domanda che può sembrare provocatoria, ma ha un suo perché:

Si è visto, che organizzare servizi sostitutivi è tutt'altro che semplice, e non si è parlato abbastanza di quanto sia difficile reperire mezzi e personale.

Organizzare dei servizi autobus sostitutivi dev'essere l'ultima spiaggia.

Le possibilità per evitare di doverli utilizzare, sono molteplici:

- Usare quello che già c'è (ed eventualmente potenziarlo). Servizi di trasporto pubblico regolari che possono essere utilizzati e opportunamente potenziati, per sopperire all'interruzione di una ferrovia, specie in contesti urbani.
- Usare il più possibile il treno, anche trovando soluzioni poco convenzionali (ad esempio: far fare capolinea ad un treno anche in una fermata, cioè dove non sono presenti binari di attestamento che permettano normalmente ai treni di fare capolinea come in una stazione, sfruttando il minor traffico dovuto alla chiusura, usare dei "sensi unici alternati", due treni che parallelamente pendolano avanti e indietro su due binari diversi, indipendentemente l'uno dall'altro.
- Effettuare lavori in pendenza di esercizio, magari in orari notturni, pratica che nel passato era molto più diffusa, o limitando la capacità della linea, inserendo restrizioni, rallentamenti e riduzioni dell'orario: resta preferibile una linea ferroviaria aperta, pur a mezzo servizio piuttosto che la necessità di mettere in campo dei sostitutivi. Ben inteso: Questo non deve essere un invito ad inserire ulteriori rallentamenti e restrizioni all'esercizio ferroviario, ma come una alternativa alla chiusura completa di una linea
- Deviare, deviare tantissimo: instradare i treni su percorsi alternativi, anche sensibilmente più lenti, anche al costo di (tollerabili) disagi su altre linee, per i passeggeri più a lunga percorrenza, e relegare ai sostitutivi il ruolo di sopperire al servizio strettamente locale. Questa pratica negli ultimi tempi sta venendo, fortunatamente, messa in atto anche in Italia, nell'ambito di alcune chiusure.
- Mettere in campo un concetto basato sul così detto Anschlussbrücke, un ponte in coincidenza, autosostituendo il più possibile in maniera flessibile (come dicevamo prima: Elaborare un concetto di sostituzione), magari mantenendo autobus lenti (dedicati più a servire le località intermedie, che a mantenere le coincidenze) e veloci (che provino a riacciuffare il treno dall'altra parte, il quale provi ad essere provvisoriamente programmato un po' in ritardo, magari sgomitando un po' per rosicchiare dall'orario qualche minuto di cuscinetto, per i viaggiatori che continuano il viaggio, garantendo il più possibile le coincidenze. Nell'esempio di Buchs, il sostitutivo EV3 sostituiva la linea interregionale IR13)
- Fare adduzione su altre linee: sfruttare il servizio sulle linee ferroviarie attive nei dintorni, attivando degli autobus di collegamento in coincidenza coi treni circolanti
- Giocare con gli orari: sostituire in maniera il più possibile circoscritta, non aggiungere allungamenti dei tempi di percorrenza dell'autobus strada facendo, ma piuttosto stringere il più possibile il tempo di percorrenza, così da evitare tempi morti in caso di scarso traffico stradale, nel tentativo di mantenere il più possibile in piedi la struttura dell'orario, ben segnalando ai passeggeri la possibilità concreta di non riuscire a raggiungere il proprio treno in coincidenza, in relazione alle condizioni del traffico. Prendere una coincidenza anche solo il 30/40% delle volte, è meglio rispetto a programmare direttamente la coincidenza sulla corsa successiva: In tal caso, la probabilità di perdere la coincidenza sulla prima corsa utile, diventa automaticamente del 100%! L'interesse dei passeggeri dovrebbe venire prima di quello per la statistica.

Grazie dell'attenzione.