



**Agenzia
Trasporto Pubblico
Bergamo**

**Agenzia per il Trasporto
Pubblico Locale del
Bacino di Bergamo**
CF e P.IVA 04083130163

SEDE: Via T.Tasso 8, 24121 Bergamo
TEL: 035.387709
MAIL: agenzia@agenziatplbergamo.it
PEC: agenziatplbergamo@pec.it

www.agenziatplbergamo.it

XII CONFERENZA LOCALE DEL TRASPORTO PUBBLICO

Bergamo, 28 settembre 2024

XII CLTP



1. Andamento dei servizi di TPL nel biennio 2022-2023

- Dinamiche della domanda di trasporto collettivo
- Gli adeguamenti tariffari
- L'offerta: andamenti e criticità
- Le risorse pubbliche per il finanziamento dei servizi
- Investimenti per il rinnovo del parco veicolare.

2. Le attività del 2024

- Lo stato dei finanziamenti dei servizi
- Gli affidamenti per il biennio 2024-2025
- La revisione del piano di bacino e i nuovi affidamenti
- I parametri per l'adeguamento tariffario



ANDAMENTO DEI SERVIZI DI TPL NEL BIENNIO 2022-2023

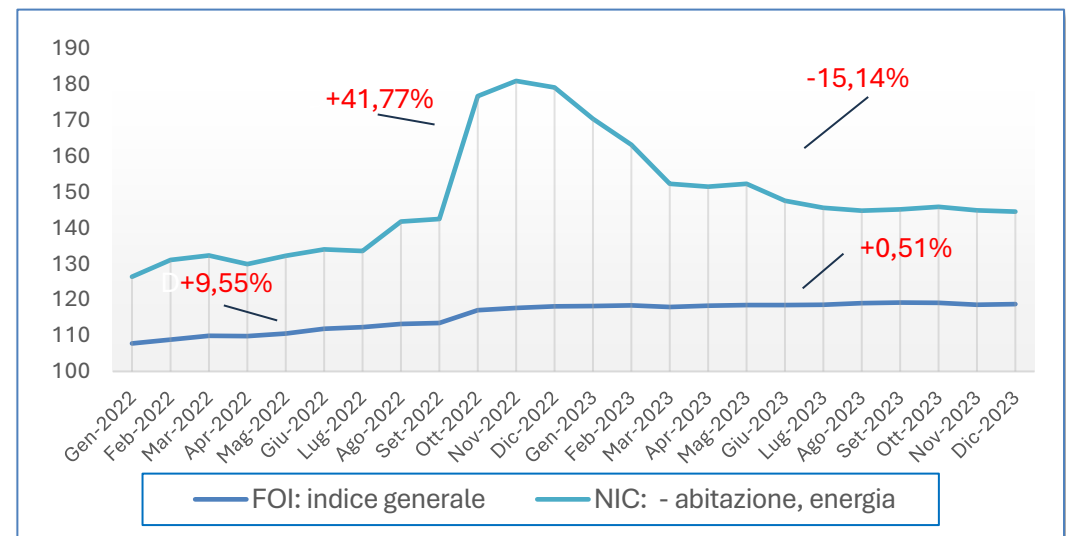


- Il biennio 2020-2021, dominato dall'emergenza pandemica, ha inciso pesantemente sull'assetto produttivo ed economico del servizio con la **produzione stabile** e addirittura incrementata con i servizi integrativi e, contestualmente, un **drastico calo della domanda** dovuto sia alle limitazioni nell'uso dei mezzi collettivi, sia alla diffidenza degli utenti.
- All'inizio del 2022 le restrizioni all'uso dei mezzi sono state rimosse ma la **ripresa della domanda è apparsa debole e lenta**.
- Anche nel 2023, quando ormai le restrizioni sarebbero dovute essere lontane nella memoria degli utenti, la domanda di trasporto collettivo **ha continuato ad essere inferiore ai livelli precedenti** la pandemia
- Questo, oltre a creare potenziali **squilibri all'assetto economico degli operatori**, mette in discussione il conseguimento degli **obiettivi di riequilibrio modale** che rappresentano uno dei cardini del Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile (PSNMS, 2019).



- Se la conclusione della crisi pandemica poteva rappresentare un segnale di ripresa, tra la fine del 2021 e – soprattutto – nei primi mesi del 2022 la congiuntura internazionale ha provocato una fiammata inflazionistica mondiale che in Italia ha avuto riflessi rilevanti sia sui prezzi finali che su quelli intermedi.
- Se si guarda all'indice ISTAT-FOI, nel 2022 ha fatto registrare un incremento percentuale di oltre 9 punti. Nel 2023, invece, l'incremento è stato molto più lieve superando a fine anno di pochi decimali il livello iniziale.

Un incremento ben più consistente si è avuto nei prezzi dei prodotti energetici, soprattutto nel secondo semestre del 2022 e con una riduzione solo parziale nel corso del 2023.





- Se la «coda» dell'emergenza pandemica e la fiammata inflazionistiche sono elementi esogeni che hanno indirettamente – ma in modo rilevante – inciso sugli andamenti del settore del trasporto collettivo, questo è stato anche caratterizzato da un fenomeno «interno» che, pur avendo una dimensione globale, ha avuto manifestazioni significative nel nostro bacino.
- Si fa qui riferimento **alla carenza di personale di guida** che determina la non completa copertura dei turni di servizio degli operatori che, pertanto, devono far ricorso a subaffidatari.
- Questa soluzione, obbligata nel breve periodo, può determinare problemi più consistenti nel tempo incidendo potenzialmente sull'uniformità dei servizi offerti e riducendo la possibilità di controllo da parte dell'ente affidante.
- Per ovviare a tale situazione gli operatori del bacino hanno posto in essere alcune strategie sia sul **reclutamento che sul mantenimento dei lavoratori** ma una soluzione più strutturale pare essere legata ad interventi di sistema per la cui realizzazione occorre mobilitare sedi istituzionali e sindacali a livello nazionale.

L'ANDAMENTO DELLA DOMANDA



- In assenza di dati sull'effettivo utilizzo dei servizi, si può valutare l'andamento dei viaggiatori paganti.
- Nel 2019 i viaggi equivalenti erano circa **49,1 milioni**; nel 2022 hanno raggiunto i 38,1 milioni e nel 2023 i **38,7 milioni**.
- Non è possibile stimare l'incidenza dell'evasione tariffaria ma la differenza del biennio rispetto al periodo pre-COVID indica certamente una **persistente difficoltà a recuperare per intero la domanda**.

	Numero titoli		Viaggi equivalenti		
	<i>Abbonamenti</i>	<i>Biglietti</i>	<i>Abbonamenti</i>	<i>Biglietti</i>	<i>Totale</i>
2019	255.870	6.421.468	39.458.525	9.623.564	49.082.089
2020	133.599	2.622.064	21.849.228	3.904.890	25.754.118
2021	188.130	3.944.018	23.496.358	5.556.789	29.053.147
2022	232.713	5.362.717	30.489.226	7.604.185	38.093.411
2023	188.720	5.760.724	31.038.418	7.658.008	38.696.426



- Il dato di vendita evidenzia il ritardo pressoché uniforme di tutte le aree del bacino rispetto al 2019.
- Parziale eccezione l'area urbana, probabilmente anche favorita dall'utenza generata da «Bergamo Capitale»

		2019	2020	2021	2022	2023
BIGLIETTI	AREA URBANA	4.279.302	1.690.121	2.566.411	3.767.106	4.260.200
	EST	937.633	386.346	552.713	676.038	666.808
	SUD	650.953	292.774	463.712	507.825	450.931
	OVEST	553.580	252.823	361.182	411.748	382.785
ABBONAMENTI	AREA URBANA	96.427	49.309	53.899	65.744	71.673
	EST	50.244	25.624	37.125	52.107	38.937
	SUD	70.562	36.517	65.275	77.047	52.630
	OVEST	38.636	22.149	31.831	37.815	25.480
VIAGGI	AREA URBANA	27.026.819	11.349.024	11.931.198	14.469.272	15.443.750
	EST	8.459.541	4.138.630	4.482.074	6.341.292	6.115.910
	SUD	7.035.092	3.472.229	3.961.008	6.044.626	6.312.991
	OVEST	6.560.637	3.854.600	4.542.670	5.296.978	4.673.687



- La componente più significativa della domanda espressa nel bacino è rappresentata dalla domanda scolastica: sia prima che dopo l'emergenza sanitaria, il **peso dei viaggi venduti agli studenti** (sotto forma di abbonamenti annuali) **è circa il 50% dei viaggi complessivi**.
- Si tratta del segmento di domanda che **più rapidamente ha recuperato la propria consistenza** all'indomani dell'emergenza sanitaria e di cui è relativamente agevole determinare la dimensione.
- Nel 2019 gli abbonamenti annuali venduti erano stati poco meno di **34mila** (equivalenti a circa 24 milioni di viaggi); nel 2023 si sono ridotti a circa **26mila** (circa 5,4 milioni di viaggi in meno).
- Questa riduzione si è realizzata nonostante la popolazione scolastica di diretto riferimento (studenti del ciclo secondario) **sia rimasta sostanzialmente immutata** ed essendo solo parzialmente compensata dall'incremento degli abbonamenti mensili.

		2019	2020	2021	2022	2023
NUMERO TITOLI	AREA URBANA	14.289	8.779	9.432	11.450	10.516
	EXTRAURBANA	19.591	10.761	9.872	13.080	15.795
TOTALE		33.880	19.540	19.304	24.530	26.311
VIAGGI	AREA URBANA	10.288.080	6.320.880	6.791.040	8.244.000	7.571.520
	EXTRAURBANA	13.713.735	7.532.700	7.314.300	9.156.000	11.056.500
TOTALE		24.001.815	13.853.580	14.105.340	17.400.000	18.628.020

GLI STUDENTI NEL BACINO DI BERGAMO



- Gli studenti cui si rivolgono i servizi programmati dall’Agenzia sono circa 59.000. Escludendo i non residenti (ca. 4.500) e coloro che studiano nel comune di residenza (ca. 10.000), gli studenti potenzialmente interessati sono circa **44.000**.
- Circa un terzo di questi (**14.300**) viaggiano giornalmente dalla Provincia verso il capoluogo.
- Gli studenti che si muovono all’interno del bacino all’infuori di Bergamo sono circa **30.000**.

	Ambiti di destinazione						
	Val brembana	Val Seriana	Laghi bergamaschi	Bergamo	Hinterland Ovest	Hinterland Sud	TOTALE
<i>Studenti residenti</i>	4.429	7.739	10.403	11.473	10.114	9.846	54.004
<i>Studenti che studiano nel comune di residenza</i>	282	988	808	5.106	731	2.131	10.046
<i>Studenti che studiano in altri comuni dello stesso ambito</i>	1.609	4.831	5.051	4.771	3.226	5.744	25.232
<i>Studenti che studiano a Bergamo</i>	1.963	1.611	3.963		5.340	1.416	14.293
<i>Studenti che studiano in comuni di altri ambiti</i>	575	309	581	1.596	817	555	4.433
<i>Ambito di maggiore attrazione</i>	Hinterland Ovest (537)	Laghi Bergamaschi (264)	Val Seriana (470)	Hinterland Ovest (692)	Hinterland Sud (571)	Laghi Bergamaschi (304)	



- Nel biennio 2021-2022 erano stati sospesi gli incrementi tariffari previsti dalla normativa regionale.
- Nel biennio 2022-2023 tali incrementi si sono sommati agli incrementi correnti dando luogo ad una **maggiorazione media delle tariffe del 14,4% in area urbana e del 17,2% in ambito extra-urbano**.
- Per decisione dell’Agenzia, peraltro, la distribuzione degli aumenti tra tipologie di titolo è stata differenziata in modo da concentrare sui biglietti una maggiore incidenza degli aumenti e ridurre l’effetto sugli abbonamenti.

	2022		2023		Biennio	
	Area Urbana	Servizi interurbani	Area Urbana	Servizi interurbani	Area Urbana	Servizi interurbani
Abbonamento annuale	4,2%	4,9%	0,0%	3,4%	4,2%	8,3%
Abbonamento annuale studenti	4,1%	5,7%	0,0%	0,0%	4,1%	5,7%
Abbonamento mensile	5,9%	9,9%	0,0%	6,8%	5,9%	16,7%
Abbonamento settimanale	4,5%	17,0%	22,8%	30,6%	27,3%	47,6%
Biglietti	9,1%	16,2%	13,1%	12,3%	22,2%	28,5%

- Nel corso del 2024 gli incrementi tariffari derivanti dalle indagini regionali sarebbero stati di entità molto ridotta (+0,175%) e per questo motivo, per l’area urbana, sono stati **rinviati ai prossimi anni**.
- Per i servizi extra-urbani, invece, l’Agenzia ha accolto la richiesta di Bergamo Trasporti – che lamentava effetti negativi derivanti dalla manovra tariffaria del 2023 - ed ha disposto un **incremento medio di tutti gli abbonamenti (con esclusione degli annuali studenti) del 3,99%**.



- Gli adeguamenti tariffari hanno consentito un recupero in termini nominali degli introiti. Rispetto al 2019 il valore di **ricavo medio per viaggio si è incrementato del 13%**.

	Valori totali			Valori medi		
	<i>Abbonamenti</i>	<i>Biglietti</i>	<i>Totale</i>	<i>Valore per abbonamento</i>	<i>Valore per biglietto</i>	<i>Valore per viaggio</i>
2019	23.129.243	15.827.530	38.956.774	90,4	2,5	0,8
2020	11.746.294	6.687.684	18.433.978	87,9	2,6	0,7
2021	13.821.056	9.740.448	23.561.505	73,5	2,5	0,8
2022	19.462.557	13.206.107	32.668.664	83,6	2,5	0,9
2023	19.653.836	15.282.688	34.936.524	104,1	2,7	0,9

- A parziale compensazione della **perdita di ricavi verificata nel biennio 2021-2022** sono state stanziare ed erogate dallo Stato risorse che per il bacino di Bergamo hanno raggiunto il valore di circa **27,6 milioni**.

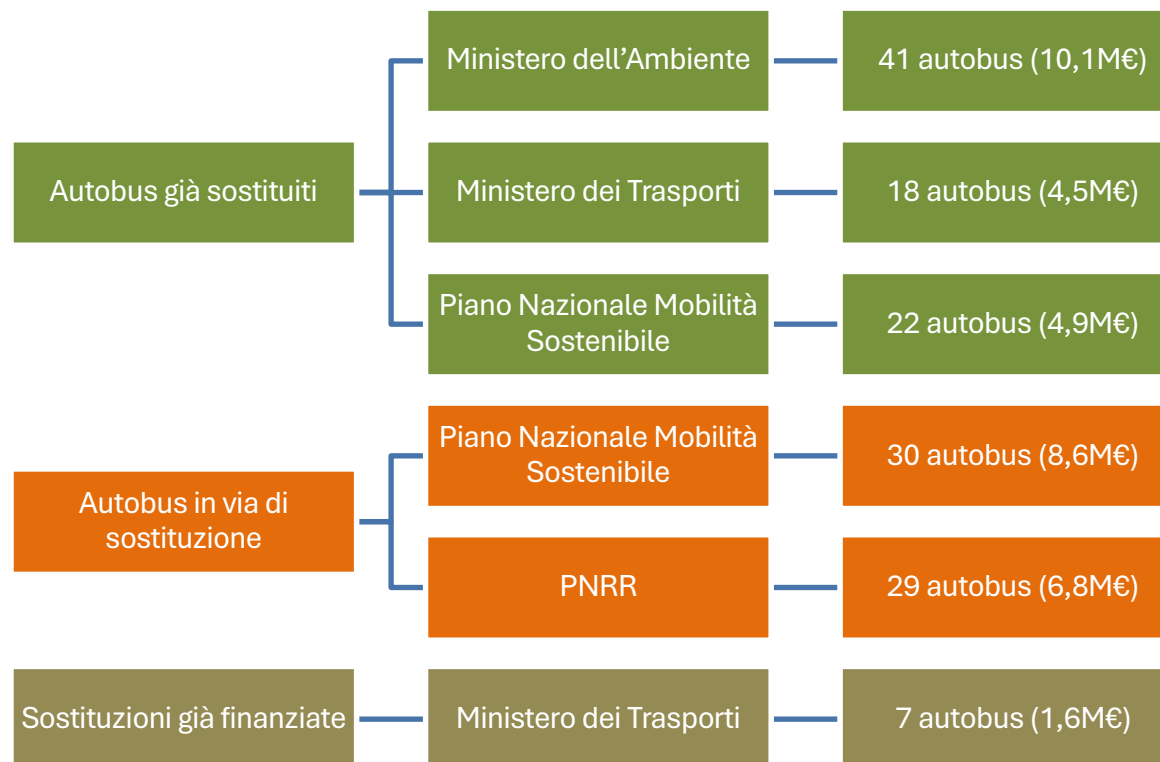


- La contrazione delle vendite (e, presumibilmente, dei passeggeri) non è correlabile all'andamento della produzione che è sostanzialmente stabile con l'eccezione del 2022 (e dell'anno precedente) nel quale l'incremento della produzione chilometrica attraverso i servizi aggiuntivi COVID si è resa necessaria per compensare le riduzioni di capienza dei mezzi e mitigare così la riduzione di offerta (espressa in posti.km).

	Servizi ordinari	Servizi extra COVID	Produzione totale
2019	22.222.670	0	22.222.670
2020	19.591.687	0	19.591.687
2021	23.510.865	848.121	24.358.986
2022	23.231.552	1.313.893	24.545.445
2023	22.092.210	0	22.092.210



- Il parco veicolare in uso nelle quattro sottoreti è composto da circa 670 autobus.
- Nel corso del biennio trascorso, anche grazie a consistenti interventi finanziari nazionali, si è proceduto alla sostituzione di 150 mezzi:





I cardini su cui fondare il sistema tariffario integrato sono due:

STIBM

L'obiettivo è di superare la frammentazione degli attuali sistemi tariffari consentendo agli utenti di acquistare un titolo di viaggio utilizzabile nel bacino indipendentemente dal vettore che eroga il servizio.

Il sistema integrato di bacino è stato approntato dall'Agenzia nel 2019 ma non ancora adottato. Sarà oggetto di revisione congiuntamente alla revisione del Programma di Bacino e costituirà uno degli elementi per i prossimi affidamenti

SBE

Attraverso la realizzazione del sistema si potrà disporre di uno strumento unico che, oltre a unificare le modalità di bigliettazione, renderà disponibili i dati relativi alle vendite ed alla produzione in modo da supportare l'integrazione tariffaria ed efficientare i sistemi di monitoraggio dei servizi.

Si è completato l'investimento in hardware ed è in corso il collaudo dell'infrastruttura per la gestione dei dati. Il sistema è parzialmente in uso per quanto riguarda l'emissione dei titoli di viaggio in area urbana.



- Per ciò che riguarda il finanziamento dei servizi, già a partire dal 2022 è stato definito a livello nazionale un **incremento complessivo di circa 250 milioni nel triennio 2022-2024** con un tasso annuo compreso tra l'1% ed il 2%.
- A tale incremento, poi, è abbinata la prospettiva di un differente metodo di ripartizione tra le Regioni e, già per il 2023, ciò ha determinato un piccolo vantaggio per la **Lombardia** che – limitatamente alle risorse incrementali – **è passata da un peso di circa il 17% ad un peso di circa il 20%**.
- Contestualmente, a livello regionale, per effetto della DGR 7644 del 2017 la quota di risorse attribuita al bacino di Bergamo si è progressivamente innalzata. Per ciò che riguarda, invece, il finanziamento degli enti locali (Comune e Provincia di Bergamo), questo è stato sostanzialmente stabile nel corso del biennio, salvo un incremento nel 2023 per ciò che riguarda la Provincia, peraltro confermato anche per il 2024.

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Regione Lombardia	43.754.562	43.984.382	44.563.939	44.999.988	46.860.569	46.600.191(*)
Comune di Bergamo	2.845.215	3.108.160	3.108.160	3.108.160	3.108.160	3.108.160
Provincia di Bergamo	951.281	951.281	951.281	976.281	1.051.281	1.051.281
	47.551.057	48.043.823	48.623.380	49.084.429	51.020.010	50.759.632

(*) L'importo della Regione per il 2024 è limitato all'acconto corrisposto nel mese di febbraio . Il saldo potrà essere liquidato entro il mese di novembre



LE ATTIVITÀ DEL 2024



- Allo stato attuale non esistono concrete condizioni che consentano di valutare compiutamente l'evoluzione prossima delle risorse disponibili:



Oltre gli incrementi previsti sino a tutto il 2026 (100M€ in due anni) il FNT resterà immutato in valore monetario e, inevitabilmente, subirà una contrazione in termini reali.



I nuovi termini di ripartizione del FNT potrebbero determinare un incremento delle risorse per la Lombardia: questo, laddove la Regione lasciasse inalterato il proprio finanziamento, potrebbe comportare un incremento delle risorse disponibili per il sistema.



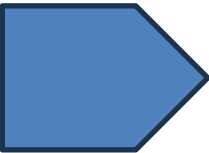
Anche a seguito di recenti pronunce giudiziali relative alla DGR 7644 potrebbe rendersi necessaria una revisione dei criteri di ripartizione delle risorse tra le Agenzie e ad oggi non è possibile determinare se questo comporterebbe una riduzione della quota spettante al bacino di Bergamo.

GLI AFFIDAMENTI PER IL BIENNIO 2024-2025



- Nel mese di luglio 2023 l'Assemblea dell'Agenzia, approvando il Documento di Programmazione dell'Ente, ha deliberato la revisione del Programma di Bacino al fine di aggiornarlo alla fase post-Covid e di rivalutare la determinazione delle condizioni di affidamento precedente.
- Questa condizione ha determinato la necessità di procedere con una proroga degli affidamenti in essere per un biennio secondo i termini definiti all'articolo 5 del Regolamento EU 1370.
- A fine dicembre, dunque, si è proceduto ad un nuovo affidamento che ha sostanzialmente confermato le condizioni precedenti – sia in termini di produzione chilometrica che di compensazioni economiche – fatto salvo una riduzione della produzione chilometrica per l'area urbana nell'ordine dell'1,5% circa (100mila km) richiesta dal Comune di Bergamo.

AREA URBANA	6.000.813
SOTTORETE EST	6.140.000
SOTTORETE OVEST	4.175.000
SOTTORETE SUD	4.240.000
TRAM T1(eq. bus)	1.215.000



51.285.235 €



- Dai primi mesi del 2024 si è avviato il processo di **revisione del Programma di Bacino** che, a partire da una ricognizione dello stato attuale della mobilità e da una valutazione delle risorse disponibili – secondo quanto desumibile dall’attuale quadro normativo ed amministrativo – dovrà rivedere la configurazione della rete prestando attenzione ad alcuni aspetti qualificanti:



Equilibrio tra aree centrali ed aree periferiche del bacino in un’ottica di temperamento dei bisogni di mobilità e delle esigenze di accessibilità e connessione territoriale



Inserimento armonico ed efficace delle nuove infrastrutture in via di realizzazione sia per ciò che riguarda l’offerta di TPL (eBRT Bergamo-Verdello; tramvia Bergamo-Villa d’Almè), che per ciò che riguarda l’offerta di trasporto ferroviario (collegamento con l’aeroporto di Orio al Serio; raddoppio della tratta Bergamo-Ponte S.Pietro)



Rivalutazione **dell’equilibrio funzionale dell’offerta di TPL**, con particolare riguardo per la struttura e l’organizzazione dei servizi orientati alla popolazione scolastica.

- Questi come altri punti di attenzione dovranno consentire di configurare un disegno dell’offerta in grado di sollecitare un incremento della domanda di TPL recuperando e possibilmente superando le dimensioni pre-COVID.

ADEGUAMENTO TARIFFARIO ANNUALE: I PARAMETRI PER IL 2025



- Gli obiettivi di miglioramento del servizio sui cui basare la determinazione degli incrementi tariffari da applicare nel 2025 sono i seguenti:

Parametro di qualità	Obiettivo Area Urbana		Obiettivo Interurbani	
	Parametro	Valore obiettivo 2024	Parametro	Valore obiettivo 2024
Contrasto all'evasione tariffaria	Indice di frode (<i>n.sanzioni/n.controlli</i>).	6,5%	n. corse controllate da personale interno o da guardie private	84.000
Qualità del materiale rotabile (età media)	Età media bus (<i>Media aritmetica dell'età dei mezzi</i>)	11,33 anni	Età media bus (<i>Media aritmetica dell'età dei mezzi</i>)	10,46 anni
Puntualità dei servizi offerti – I5	Indice di puntualità (<i>% di corse in arrivo sul totale con ritardo entro i 5 minuti</i>)	96,46%	Indice di puntualità (<i>% di corse in arrivo sul totale con ritardo entro i 5 minuti</i>)	96,94%
Soddisfazione dell'utenza	Voto complessivo indagine di customer	7,9	Voto complessivo indagine di customer	7,5