



**AGENZIA**  
per il **TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**  
del **Bacino di Bergamo**

**Indirizzi per la  
definizione del  
Programma di Bacino del Trasporto Pubblico Locale**

versione	data	Redatto da	Descrizione
bozza	09/06/2016	Emilio Grassi	Emissione in BOZZA
0	21/07/2016	Emilio Grassi	Aggiornamento per Assemblea Soci del 27/07/2016

**AGENZIA del TRASPORTO PUBBLICO LOCALE del BACINO di BERGAMO**

CF e P.IVA 04083130163 Via G.Sora 4 – 24121 BERGAMO Tel. 035.387709 pec: agenziatplbergamo@pec.it – mail: agenzia@agenziatplbergamo.it



## Sommario

---

<b>0</b>	<b>SINTESI del documento .....</b>	<b>2</b>
0.1	Obiettivi del PdB .....	2
0.2	I vincoli di contribuzione.....	2
0.3	Le linee per il PdB .....	2
0.4	Modalità e tempi di sviluppo.....	3
<b>1</b>	<b>Premessa.....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Orizzonti temporali di riferimento .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Linee di indirizzo per la rete dei servizi .....</b>	<b>5</b>
3.1	La struttura di rete.....	5
3.2	La qualità dei servizi .....	6
3.3	Valorizzazione del sistema TPL.....	7
3.4	Il volume dei servizi .....	7
<b>4</b>	<b>Indirizzi per il Sistema tariffario.....</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>Il parco dei mezzi .....</b>	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>Modalità di sviluppo del PdB.....</b>	<b>8</b>



## 0 SINTESI del documento

---

### 0.1 Obiettivi del PdB

Il *Programma di Bacino* dei Servizi di TPL rappresenta lo strumento di programmazione territoriale propedeutico alla gara per il rinnovo dei Contratti di Servizio. Pur essendo valido per l'intera durata dei CdS, si focalizza soprattutto sul breve termine, fornendo indicazioni per le varianti successive necessarie ad integrare la rete con le nuove iniziative infrastrutturali programmate.

### 0.2 I vincoli di contribuzione

Gli elementi oggi conosciuti in merito alle contribuzioni Regionali, Provinciali e Comunali, fanno ritenere di assestare l'offerta fra i 21,0 ed i 21,4 mln di vetture-km/anno circa.

Questi volumi dovranno essere differentemente ripartiti fra i servizi in modo comunque da mantenere la spesa complessiva di entro i 46,3-46,7 mln €/anno circa, cui si aggiungono i contributi per la copertura degli oneri sostenuti per il rinnovo del CCNL Autoferrotranvieri, pari a 5,1 mln € circa nel 2016.

### 0.3 Le linee per il PdB

L'obiettivo generale del PdB è di incrementare ulteriormente l'integrazione fra i sistemi presenti (servizi di area urbana e servizi interurbani), adeguando l'offerta alle mutate condizioni del territorio.

**Gli elementi rilevanti che modificano l'attuale assetto del TPL riguardano:**

- a) L'adozione del **Sistema Tariffario Integrato di Bacino di Mobilità (STIBM)** in sostituzione dei due sistemi attualmente vigenti (area urbana ed interurbano), con nuovi azzonamenti in corone/settori e conseguentemente nuove tariffe:
  - un unico biglietto per tutti i modi di trasporto (bus urbani, interurbani, tram, funicolari, funivie);
  - resta fuori dal STIBM il servizio ferroviario (integrazione a cura della Regione Lombardia);
  - possibili accordi tariffari con i Bacini limitrofi.
- b) Una **maggiore integrazione fra linee di forza interurbane e di area urbana** sul seguente modello:
  - Linee di forza in orario scolastico:
    - Le linee di forza interurbane continuano ad entrare in città affiancando le linee urbane, ma con fermate rarefatte (2-3 fermate urbane);
    - Questa soluzione – allineata a quanto avviene oggi – evita di penalizzare i passeggeri con trasbordi su linee a velocità commerciale inferiore;
    - Unica eccezione (da valutare in termini di capacità di trasporto) è l'attestamento al terminal tramviario di Albino delle linee della V.Seriana, per la prosecuzione verso il capoluogo con il solo tram;
    - per alcune linee interurbane in fasce di morbida e/o serali è da valutare la possibilità di effettuare il percorso urbano in sostituzione della corrispondente corsa urbana;
  - Linee di forza nel periodo non scolastico (e festivo scolastico):
    - Le linee interurbane, proseguono nel percorso cittadino con servizio urbano (con le stesse fermate urbane);
  - Servizi nei comuni prossimi all'area urbana indifferentemente con linee "urbane" o "interurbane", ove conveniente;
  - Valutazione di alcune limitate estensioni delle linee urbane oltre gli attuali confini (in direzione est e sud);



**c) Verifica delle Linee e dei percorsi:**

- eliminazione del parallelismo funzionale dei servizi eliminando le corse/linee sovrapposte ancora eventualmente presenti:
  - controllo del parallelismo fra ferro/gomma e fra autolinee (linee di forza/linee di supporto).

**d) Servizi di capillarità** nelle valli (ed in alcune aree di pianura) impostati con:

- interscambio con la prima linee di forza utile (su ferro o su gomma);
- frequenze da ridefinire sulla base della domanda effettiva, mantenendo eventualmente corse nelle sole ore di punta;
- esame di soluzioni innovative locali da attivare anche in forma sperimentale.

**e) Riesame della periodicità dei servizi:**

- Si tratta di verificare ed uniformare nel territorio (in rapporto alla domanda ed agli obiettivi di offerta) i servizi nei periodi feriali/festivi e scolastici/non scolastici<sup>1</sup>.

**f) Riesame della funzione “di Bacino” dei servizi:**

- controllo dell’uniformità e della capillarità del livello di servizio offerto in tutti gli ambiti territoriali;
- individuazione ed eventuale esclusione dai servizi di Bacino delle corse oggi presenti e utilizzate in via esclusiva per servizi scolastici di competenza comunali,
  - di norma i trasporti per i servizi scolastici di primo livello (elementari e medie inferiori) interne al territorio comunale devono essere assicurate dal Comune.

**g) Il programma per il Parco veicoli:**

- Introduzione delle innovazioni tecnologiche di bordo oggi in progetto:
  - per la localizzazione ed il monitoraggio del servizio e dei mezzi,
  - per la bigliettazione elettronica;
- programma di rinnovo necessario per:
  - contenere la vita media del parco,
  - ridurre l’impatto ambientale dei mezzi.

#### **0.4 Modalità e tempi di sviluppo**

L’attività di supporto alla definizione del *Programma di Bacino del Trasporto Pubblico Locale* (PdB) viene affidata a Studio esterno specializzato (selezionato tramite attività negoziale).

Nel corso dell’elaborazione del PdB vengono effettuate periodiche consultazioni con la *Conferenza locale dei servizi di TPL (CLTP)* che prevede la partecipazione dei rappresentanti dei Passeggeri, delle Associazioni, delle Zone Omogenee, etc, secondo gli indirizzi Regionali e Provinciali.

L’iter approvativo è previsto terminare entro la fine del 2016.

---

<sup>1</sup> Si ricorda che oggi in alcuni territori (es. a sud) è assente il servizio festivo, presente viceversa su altre direttrici



## 1 Premessa

---

La Legge Regionale n°6/2102 che regola il Settore Trasporti della Lombardia stabilisce che il livello di programmazione in sede locale venga attuato dalle Agenzie attraverso la definizione del *Programma di Bacino del TPL (PdB)*.

Si sottolineano alcune peculiarità del *Programmi di Bacino*:

- Contiene le disposizioni in materia di programmazione, regolazione e controllo dei servizi applicabile allo specifico Bacino, coincidente con l'intera provincia di Bergamo,
- si raccorda con il *Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)* e con il *Programma dei servizi ferroviari*,
- ha durata pari al contratto di servizio:
  - nel caso del Bacino di Bergamo, occorre trarre un orizzonte di 6-10 anni, durata dai CdS che verranno messi a gara,
  - resta la possibilità di revisione in funzione di interventi significativi sulla rete (ad esempio in attuazione del PRMT) o di variazione delle risorse disponibili per lo svolgimento dei servizi.

Attraverso il *Programma di Bacino* si intende:

- realizzare un sistema di trasporto pubblico locale unitario in grado di garantire adeguati servizi a tutela dell'utenza pendolare e non solo;
- garantire l'ottimizzazione degli orari e delle frequenze;
- garantire la qualità e l'efficienza dei servizi, mediante la loro razionalizzazione, la minimizzazione delle sovrapposizioni fra servizi automobilistici e fra tali servizi e quelli ferroviari, privilegiando la rete ferroviaria quale asse principale e portante del sistema regionale dei trasporti;
- assicurare lo sviluppo dell'intermodalità e l'integrazione dei servizi, in conformità con gli indirizzi regionali e coinvolgendo i principali poli attrattori di traffico;
- sviluppare modelli di integrazione tariffaria, coerenti con gli indirizzi regionali

Nel seguito di presentano gli indirizzi che guidano la stesura del PdB.

## 2 Orizzonti temporali di riferimento

---

In relazione agli obiettivi affidati, il PdB individua le seguenti fasi di sviluppo:

### a) a breve:

- rete infrastrutturale locale sostanzialmente invariata:
  - attuale estensione delle linee tranviarie,
  - località ed organizzazione degli interscambi principali invariate,
- servizi ferroviari programmati considerando l'attivazione a dicembre 2016 della nuova linea AV/AC Milano-Brescia ed il conseguente nuovo orario sulla linea lenta.

### b) a medio termine

- attivazione dei prolungamenti della linea tramviaria come da indicazioni del PRMT,
- attivazione dei servizi ferroviari regionali previsti in PRMT,
  - modello suburbano sulla relazione Bergamo – Palazzolo – (Brescia),
  - linea suburbana Milano – Carnate – Bergamo con rafforzamento dei servizi,
  - rafforzamento dei servizi della linea suburbana Treviglio – Bergamo.

### c) a lungo termine

- attivazione dei prolungamenti linea tramviaria,
- attivazione dei servizi ferroviari suburbani Orio – Milano,



- eventuali ulteriori progetti.

Il *Programma di Bacino* dovrà quindi:

**a) per il breve termine**

- delineare compiutamente i servizi, in vista della loro immediata messa a gara;

**b) per il medio termine**

- indicare le modalità di riassetto dei servizi
  - i servizi saranno oggetto di successiva revisione del *Programma di Bacino* da impostare a seguito dei nuovi interventi infrastrutturali e di servizi.
- Il riesame dei servizi TPL potrà comportare una variante ai programmi di esercizio dei Contratti di Servizio.

**c) per il lungo termine**

- indicare l'impatto sui servizi di trasporto locale derivante dall'attivazione degli interventi di lungo termine.

## 3 Linee di indirizzo per la rete dei servizi

### 3.1 La struttura di rete

L'attuale struttura delle reti dei servizi TPL del Bacino viene riesaminata con l'**obiettivo** di:

- **aggiornare la rete rispetto alle più recenti condizioni del territorio e della domanda di trasporto,**
- **coordinare le reti con la pianificazione della mobilità regionale, provinciale ed urbana,**
- **superare gli eventuali vincoli di sistema esistenti.**

La struttura delle reti TPL del Bacino, integrate con i servizi ferroviari, sarà finalizzata a garantire:

- a) l'efficace **collegamento per la mobilità regionale e fra i Bacini limitrofi** attraverso:
- la struttura portante del Servizio Ferroviario Regionale,
    - integrato solo ove e se necessario (per oggettivi vincoli di capacità, di capillarità, di regolarità dell'offerta) da servizi con autolinee;
  - linee di forza interurbane di connessione fra il Bacino ed i principali Poli dei Bacini limitrofi
    - i servizi di queste linee dovranno essere condivisi con i Bacini limitrofi, per evitare sovrapposizioni di servizio ed allo scopo di ripartire i costi equamente fra i Bacini interessati,
    - va ricordato che su alcune relazioni, i servizi nel Bacino di Bergamo sono effettuati a cura e spese di altri Bacini (vedi ad esempio le linee della direttrice Bergamo – Pontida-Brivio o Bergamo-Sesto S.G.): per questi servizi occorrerà definire uno specifico accordo sulla loro gestione sulla base dell'effettivo interesse nella mobilità del Bacino di Bergamo;
- b) un **sistema interurbano di Bacino** strutturato su linee di forza integrate con il servizio di Area Urbana, nel quale le linee tramviarie (e le future possibili estensioni) fanno da rete portante:
- diretti di forza convergenti su Bergamo
    - asse orizzontale: Cisano, Bergamo, Palazzolo
    - direttrici delle Valli (Val Seriana, Val Brembana, Val Cavallina, Val Calepio/Lago Iseo)
    - direttrici radiali della pianura (assi per Canonica, Treviglio, Crema, Soncino, Calcio)
  - un sistema interurbano trasversale (est-Ovest) nel settore Sud del Bacino, da coordinare nel percorso con il servizio ferroviario presente nella stessa area;
- c) una **rete di Area Urbana** le cui linee di forza (da integrare con le linee di forza interurbane) possono anche estendersi oltre gli attuali limiti:



- da valutare l'estensione delle linee di forza di Area Urbana (ad esempio oltre Seriate/Brusaporto, Stezzano/Azzano, ....)
- d) **Servizi di TPL di completamento** della rete per mobilità complementare
  - Reti/linee locali finalizzati a garantire la capillarità del sistema con:
    - interscambio con la prima linee di forza utile,
    - frequenze da ridefinire sulla base della domanda effettiva, mantenendo eventualmente corse nelle sole ore di punta;
  - in particolare per i **Sistemi di valle** afferenti alle linee di forza interurbane sono da valutare soluzioni innovative per le connessioni trasversale/secondarie (di alimentazione delle linee di forza) nelle valli, anche attraverso l'adozione, ove conveniente, di soluzioni innovative da attivare in alcuni ambiti locali anche in forma sperimentale
- e) Valorizzazione dei **sistemi fissi locali**:
  - funicolari di Bergamo
  - funivia Albino – Selvino
- f) un sistema di punti di **interscambio**:
  - verifica e perfezionamento degli interscambio ferro/gomma definiti dalla Regione (Bergamo e Treviglio come nodi primari integrati da Calusco, Ponte S.P., Cisano, Levate, Grumello);
  - una rete di intercambio fra le linee di forza di Bacino, per i quali occorrerà verificare l'attuale configurazione e fornire eventuali indicazioni necessarie a migliorare l'interscambio,
  - l'impostazione di un "orologio" di interscambio che permetta il chiaro collegamento fra le linee;
- g) la **funzione "di Bacino" dei servizi**
  - le attuali corse verranno riesaminate rispetto agli obiettivi del servizio di Bacino, individuando le eventuali corse oggi presenti e utilizzate in via esclusiva per servizi scolastici di competenza comunali e valutandone l'eventuale competenza esclusiva di carattere Comunale:
    - di norma i trasporti per i servizi scolastici di primo livello (elementari e medie inferiori) interne al territorio comunale devono essere assicurate dal Comune.

### 3.2 La qualità dei servizi

Nel rispetto dei volumi complessivi stabiliti (derivanti dal vincolo economico), la **qualità del servizio** offerto verrà garantita da:

- il controllo dell'uniformità e della capillarità del livello di servizio offerto in tutto il territorio, basata su indicatori oggettivi;
- l'adozione di servizi cadenzati sulle linee di forza con eventuali rinforzi nelle punte in corrispondenza dei servizi scolastici, mantenendo - per quanto possibile - servizi "ad orario" solo sulle linee afferenti;
- l'associazione alle diverse linee di specifiche tipologie di materiale rotabile per garantire:
  - il corretto load factor,
  - il comfort di incarrozzamento e viaggio necessari alla specifica linea,
  - un adeguato servizio per le Persone a Ridotta Mobilità.



### 3.3 Valorizzazione del sistema TPL

Il PdB rappresenta l'occasione per proporre un nuovo slancio all'uso del sistema integrato del TPL, attivando azioni complementari necessarie a valorizzare il sistema stesso, incentivandone l'utilizzo.

Verranno individuate aree/canali di domanda nel quale **impostare e mettere a punto in modo integrato**:

- i servizi: percorsi, orari, mezzi,
- la rete di terra: percorsi, fermate, interscambi
- l'immagine oper per una chiara riconoscibilità del servizio,
- l'informazione ai passeggeri in viaggio
- l'informazione all'utenza potenziale.

### 3.4 Il volume dei servizi

A fronte degli attuali importi di spesa, delle criticità economiche che riduce (o azzerà) la contribuzione, ed in assenza di ulteriori apporti aggiuntivi da parte della Regione, **il sistema TPL di Bacino deve mantenere complessivamente un volume di produzione i 21,0 ed i 21,4 mln di vetture-km/anno circa, per contenere la contribuzione pubblica entro i 46,3-46,7 mln €/anno.**

L'offerta rappresenta l'insieme delle percorrenze annue in area urbana, interurbana, sulla linea tramviaria e sui sistemi locali fissi (in vetture equivalenti). La ridefinizione delle linee e dei servizi comporterà comunque la variazione dell'attuale mix (oggi 14,5 mln vett-km interurbani, 6,1 mln vett-km urbani, 0,55 vett-km tramviari, oltre le due funicolari e la funivia ).

## 4 Indirizzi per il Sistema tariffario

Il Regolamento Regionale per il "*Sistema Tariffario Integrato del TPL*" (Del. X/10921 - 2014) emesso in applicazione della La LR 6/2102, introduce il *Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità* (STIBM) .

Il STIBM prevede esclusivamente la presenza di titoli di viaggio integrati, vale a dire il cui prezzo non dipende dai mezzi o dai vettori utilizzati, dal numero di eventuali trasbordi, né dalla competenza amministrativa sui servizi.

L'attuale configurazione tariffaria operante oggi nel Bacino di Bergamo (costituita sostanzialmente da due sistemi tariffari – urbano ed interurbano) dovrà pertanto essere reimpostata sulla base degli indirizzi Regionali. In particolare sarà necessario definire:

- un nuovo **azzonamento unico per l'intero Bacino** (in settori/corone), in sostituzione gli attuali azzonamenti di Area Urbana e per le relazioni Interurbane;
- la **revisione dei rapporti fra i prezzi dei titoli** emessi (corsa semplice, corse multiple, abbonamenti settimanali, mensili, annuali) in coerenza con il Regolamento regionale
- la possibilità di accordi con i Bacini limitrofi che permettano l'integrazione nelle relazioni di "confine", compresa l'eventuale integrazione con la navigazione sul Lago d'Iseo;
- la coerenza con i sistemi tariffari regionali (STIL sistema lineare, applicabile per le relazioni interbacino e TIR sistema integrato regionale applicabile a tutti i sistemi) e con i titoli integrati regionali (IVOP, IVOL) al fine di evitare impropri fenomeni concorrenziali fra titoli di viaggio.

L'applicazione del STIBM si fonda sulle nuove tecnologie di bigliettazione elettronica previste nel recente progetto di investimento promosso dalla Regione (BELL) ed in corso di progetto e realizzazione da parte degli attuali operatori del Bacino.





## 5 Il parco dei mezzi

---

L'associazione di ciascuna linea alla specifica tipologia di veicolo, permette di definire il mix di tipologie desiderato nel Piano per garantire la qualità di servizio desiderata.

Il **rinnovo del parco** si rende indispensabile per:

- contenere la vita media dei mezzi, per una maggiore garanzia di affidabilità e qualità e comfort del viaggio,
- ridurre l'impatto ambientale dei mezzi introducendo i sistemi più evoluti di controllo delle emissioni e mezzi a bassa emissione di nuova generazione.

Elementi essenziali dei mezzi saranno le **tecnologie di bordo** (oggi in progetto), orientate:

- alla localizzazione ed il monitoraggio del servizio e dei mezzi, con importanti ricadute sull'affidabilità del servizio prodotto, sull'informazione erogata ai passeggeri, sulla consuntivazione prestazioni erogate (produzione, puntualità etc...),
- alla bigliettazione elettronica, per una piena attuazione del STIBM.

Sarà poi l'attività negoziale per affidare i futuri Contratti di Servizio a definire le modalità ed i tempi di rinnovo dei mezzi, anche in considerazione del mantenimento degli obiettivi di

- qualità verso il Cliente
- qualità per l'ambiente.

## 6 Modalità di sviluppo del PdB

---

Il *Programma di Bacino* viene elaborato dall'Agenzia sulla base delle linee guida emanate dalla Regione Lombardia ed in coordinamento con i Soci (Regione, Provincia di Bergamo e Comune di Bergamo)

L'attività di supporto alla definizione del PdB viene affidata ad uno Studio esterno specializzato attraverso una specifica attività negoziale con invito ad almeno 5 soggetti.

Nel corso dell'elaborazione del Piano vengono effettuate periodiche consultazioni con la *Conferenza Locale del TPL (CLTP)* con la partecipazione dei rappresentanti dei Passeggeri, delle Associazioni, delle Zone Omogenee etc, secondo gli indirizzi Regionali e Provinciali e meglio definiti nello specifico Regolamento.

Ulteriori incontri settoriali con gruppi di organizzazioni, ed incontri territoriali (gruppi di Comuni/Enti) serviranno a discutere approfondimenti specifici.

Il PdB viene approvato dall'Assemblea dei Soci.

L'iter approvativo è previsto terminare entro la fine del 2016.