



Situazione del TPL

Aggiornamento al 19 ottobre 2019

✓ Il trend dei principali elementi e le criticità

- **Il trend degli ultimi anni ha evidenziato:**

- Contribuzioni:

- Dal 2015 al 2019 si è assistito ad una contrazione delle contribuzioni per il TPL interurbano da parte degli Enti (-1,8%), risultato di una importante riduzione nel 2015-16 (principalmente a seguito delle ristrettezze economiche delle Province) e della successiva ripresa e stabilizzazione dei contributi avvenuta nel biennio 2018-2019;

- Offerta:

- La contrazione delle contribuzioni, sebbene parzialmente compensata dagli aumenti tariffari straordinari del 2015-16, unitamente alla crescita inflattiva avvenuta soprattutto nell'ultimo biennio, ha imposto la riduzione dell'offerta di trasporto (-1,3%), soprattutto nel contesto interurbano (-2,1%);

- Domanda:

- Nello stesso periodo (2015-2018) si è assistito ad una forte crescita della domanda (+11% nel Bacino e +9% nell'interurbano), con la **conseguente saturazione dell'offerta** nelle ore di punta. Questo trend è confermato anche dai dati parziali disponibili sugli abbonamenti 2019-2020.

	Variazione contributi Enti Pubblici 2019-2015	Variazione offerta di trasporto 2018-2015	Variazione passeggeri 2018-2015
Servizio Interurbano	-1.83 %	-2.07 %	+8.86 %
Servizio di Area Urbana	+0.20 %	+0.63 %	+10.75 %
Servizio Tramviario	0.00 %	-1.21 %	+38.82 %
Intero Bacino	-1.03 %	-1.31 %	+10.82 %

- **Le criticità presenti**

- Allo stato attuale delle contribuzioni, la saturazione presente nelle ore di punta consente solo limitati margini di intervento per calmierare i fenomeni di congestione.
- Sulle principali direttrici le corse nell'ora di punta sono sature: Val Brembana, Val Seriana, Val Cavallina, Laghi, Crema, Romano, Isola, etc...
 - Il tema riguarda tutte le corse interurbane delle fasce di punta e non solo le corse per i poli di istruzione.



- A seguito delle segnalazioni giunte all’Agenzia sono stati effettuati:
 - 20 controlli ispettivi nell’ultimo mese, che hanno confermato l’affollamento degli autobus e le difficoltà di salita su alcune corse nella punta;
 - modifiche di orario in accordo con i Gestori del trasporto per concentrare l’offerta nella punta estrema (7:00-7:20 circa);
 - l’utilizzo di bus a maggiore capacità, ove possibile.
- Restano ancora fenomeni di saturazione affrontabili solo con l’inserimento di ulteriori corse: interventi possibili solo con ulteriori risorse.
- Per affrontare le criticità alle fermate sono stati organizzati (già da inizio 2019) incontri che hanno coinvolto tutti gli Attori interessati (Agenzia, Comuni, Istituti Scolastici, Aziende, Genitori, Studenti), attuando interventi prevalentemente organizzativi ed in qualche caso strutturali, che hanno consentito di migliorare le modalità di accesso ai bus nelle fermate (vedi ad esempio Dalmine, Alzano L., Albino, Trescore).

✓ Le risorse a disposizione

L’incertezza delle risorse sta fortemente minando il *“ruolo programmatico in capo alle Agenzie di TPL..., ... e la necessità di garantire l’equilibrio del sistema economico-finanziario dei trasporti nei singoli bacini”* (DGR XI/1507)

● **Esercizio 2019:**

- Il 2019 si è aperto con un fabbisogno aggiuntivo per i servizi interurbani di circa 1,5 mln € rispetto al 2018:
 - mancavano i 726 mila € erogati nel 2018 per le “aree svantaggiate”;
 - mancava l’importo necessario a coprire l’adeguamento dei corrispettivi per l’inflazione (750 mila € circa per il biennio 2018-2019);
- A decorrere dalla primavera del 2019 e con interventi successivi si è provveduto a ridurre l’offerta di trasporto interurbano per contenere la spesa entro i limiti delle risorse disponibili. Gli interventi di riduzione hanno riguardato 150 mila km nel solo 2019 agendo su⁽¹⁾:
 - riduzioni nelle fasce di morbida,
 - riduzioni di alcune corse serali,
 - riduzioni di alcune corse al sabato,
 - estensione a 4-5 settimane dell’orario ridotto estivo;
- L’assegnazione del contributo straordinario per le “aree svantaggiate” avvenuto a settembre con DGR XI/2114 ha permesso di evitare ulteriori riduzioni del servizio per il 2019.
- Un ulteriore contributo straordinario da parte della Provincia di Bergamo per 100 mila € (annunciato il 18.10.2019) permette di intervenire su alcune delle recenti criticità, inserendo ulteriori corse nell’orario scolastico.

¹ Per i dettagli si rimanda a:

https://www.agenziatplbergamo.it/images/documents/ConferenzaLTP/Cltp_08_23092019-pres_r0.pdf



- **Previsioni per l'esercizio 2020**

- Il 2020 sarà il primo anno di applicazione della nuova ripartizione delle risorse definita nella DGR X/7644;
- Sebbene sia stata risolta la questione delle premialità⁽²⁾, restano aperti ancora alcuni temi:
 - L'inserimento delle attuali contribuzioni per il CCNL nel complesso dei trasferimenti destinati ai *Contratti di Servizio* implica la loro fatturazione ed il versamento dell'IVA (al 10%), riducendo le somme a disposizione delle Aziende;
 - È necessario che con un atto regionale vengano definite le modalità di inserimento di tale componente nei Contratti di Servizio attuali;
 - La nuova ripartizione delle risorse avviene a "totale regionale invariato" (624 mln €), escludendo quindi i fondi straordinari erogati nel 2018 e 2019, i premi sinora erogati dalla Regione per alcuni contratti e soprattutto ignora l'effetto dell'inflazione che negli ultimi anni è tornata ad essere sensibile.
- Nel 2020 si valuta che, per il Bacino di Bergamo, saranno disponibili, rispetto al 2019:

+ 288 mila € per effetto della nuova ripartizione (per servizi interurbani ed urbani)
- 726 mila € per l'assenza dei contributi straordinari erogati nel 2018 e 2019 (servizi interurbani)
- 270 mila € per l'effetto dell'inflazione (servizi interurbani)
- 370 mila € per l'effetto dell'inflazione (servizi urbani)
- **Nel 2020 pertanto:**
 - per il servizio di **area urbana** si conta su ulteriori risorse comunali a copertura dell'inflazione;
 - per il servizio **interurbano**, recenti informazioni assicurano il rinnovo delle erogazioni straordinarie anche nel 2020 da parte della *Regione Lombardia* (726 mila € per le aree svantaggiate) e da parte della *Provincia di Bergamo* (100 mila €) garantendo in questo modo la copertura dei fabbisogni.

- ✓ **Sistema Tariffario Integrato di Bacino di Mobilità (STIBM)**

- A valle dell'approvazione del *Programma di Bacino* (del 04.07.2018) l'Agenzia ha avviato i lavori per lo sviluppo dello STIBM:
 - il 13.09.2019 l'Agenzia ha inviato i documenti per l'esame della *Regione Lombardia*;
 - il 23.09.2019 ha avviato le consultazioni nell'ambito della *Conferenza Locale del Trasporto Pubblico (CLTP)* che si concluderanno il 21.10.2019.
- Si ritiene che sarà difficile rispettare il termine di legge del 30.10.2019 per l'approvazione, ma si prevede il completamento dell'iter approvativo entro dicembre 2019.

- ✓ **Avanzamento delle attività di Gara**

- La gara per il Bacino di Bergamo è impostata su un Lotto unico per circa 22 mln v-km comprendendo tutti i sistemi: bus urbani, bus interurbani, tramvia, funicolari e funivia (vedi "*Programma di Bacino*" del 30 giugno 2018 approvato il 4.07.2018);

² Così come era impostata, la quota di risorse destinata alle premialità riduceva del 5% le risorse a disposizione. Con un recente emendamento della LR 6/2012 è stata abrogata la quota di risorse destinate alla premialità.



- È in corso il lavoro congiunto fra *Regione Lombardia* ed *Agenzie* per condividere l'approccio ai documenti di gara:
 - L'attività è subordinata alla prossima emissione (prevista a novembre 2019) della Delibera dell'*Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)* che definirà i dettagli con i quali sviluppare i documenti di gara;
 - Resta il vincolo della Legge Regionale 6/2012 che fissa il termine dell'espletamento delle attività negoziali entro il 30.06.2020.

- ✓ **Bigliettazione elettronica**
 - Le Aziende del Bacino di Bergamo hanno avviato le operazioni di installazione a bordo delle apparecchiature e programmano il completamento dell'operazione a breve (2-3 mesi);
 - Permangono le incertezze sui tempi complessivi (anche in relazione alle scelte del *Centro di Controllo Regionale - CCR*) e le difficoltà di "incastro" di questo sviluppo con i tempi di gara, l'avvio degli STIBM, l'avvio dei nuovi Contratti di Servizio.
 - Non sono ancora note le scelte strategiche sulla gestione del CCR (a cura della Regione).

- ✓ **Organico dell'Agenzia:**
 - L'*Agenzia di Bergamo* oggi è formata da 3 risorse (ex *Provincia di Bergamo*) più il Direttore
 - Il fabbisogno dichiarato da *Regione Lombardia* nel 2010 era di 18 risorse, il *Piano Triennale* dell'Agenzia prevede 10 risorse a regime con 5 risorse operative a fine 2019;
 - L'avviso di mobilità emesso a giugno 2019 è andato deserto e, con la collaborazione specialistica della *Provincia di Bergamo*, si sta organizzando un concorso per l'acquisizione di 2 risorse.

Bergamo, 19 ottobre 2019

il Direttore
- Ing. Emilio Grassi -

*Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del DPR
445/2000 e del D.lgs 82/2005 e norme collegate*

PS: sul sito dell'Agenzia (www.agenziatplbergamo.it) sono disponibili, fra l'altro:

- il Programma di Bacino:
<https://www.agenziatplbergamo.it/index.php/in-evidenza/programma-di-bacino>
- il Sistema Tariffario Integrato di Bacino di Mobilità - STIBM:
<https://www.agenziatplbergamo.it/index.php/in-evidenza/stibm>
- i documenti sulla situazione delle attività presentate alla CLTP:
<https://www.agenziatplbergamo.it/index.php/incontri-cltp/85-cltp-8-incontro>