



Conferenza Locale del Trasporto Pubblico

Incontro n° 9

29 giugno 2021

Appunti della Riunione

Luogo e data della riunione	Auditorium E.Olmi - Provincia di Bergamo - Via Sora 4, Bergamo 29 giugno 2021 - con collegamento in videoconferenza
Oggetto:	Conferenza Locale del Trasporto Pubblico – 9° incontro
Partecipanti:	<i>vedi allegato</i>

L'incontro è stato convocato con il seguente **Ordine del Giorno**:

- a) Andamento del TPL nel 2019 e 2020,
- b) Esercizio 2021: primi mesi e prospettive per il rientro di settembre,
- c) Stato di avanzamento delle attività dell'Agenzia,
- d) Varie ed eventuali.

L'incontro inizia alle ore 15.00.

In sintesi temi trattati:

a) Andamento del TPL nel 2019 e 2020

- ✓ La presentazione dell'andamento del TPL si apre con un breve accenno alle criticità gestionali del 2019 che, in continuità con gli esercizi precedenti, presentava una rete saturata nelle fasce di punta con pochi margini per interventi di miglioramento a causa dei vicoli sulle risorse economiche;
 - la situazione del 2019 (con dettagli estratti dal database "Muoversi" di Regione Lombardia) sono disponibili all'indirizzo:
 - <https://www.agenziatplbergamo.it/index.php/altro/109-i-monitoraggi-annuali>
- ✓ Il 2020 è segnato dalle problematiche derivanti dalla gestione dell'emergenza sanitaria che hanno prodotto:
 - Forti scompensi economici, in parte compensati – sinora – da contributi:
 - La normativa sinora emessa tenderebbe comunque ad erogare ulteriori risorse per il pareggio di bilancio del 2020

- Un sistema di offerta vincolato nella sua capacità di carico ed in diversi periodi del 2020 “sganciato” dalla effettiva domanda presente
- L’incertezza sulla domanda di trasporto che verrà mantenuta sul TPL a valle dell’emergenza sanitaria vigente con il conseguente dubbio che i futuri ricavi da traffico possano ancora equilibrare (insieme ai corrispettivi contrattuali “storici”) i costi di produzione del servizio.

b) Esercizio 2021: primi mesi e prospettive per il rientro di settembre

- ✓ il **primo semestre 2021** è in continuità con gli elementi problematici del 2020:
 - necessità di gestire una offerta straordinaria vincolata dall’emergenza sanitaria;
 - una domanda fortemente condizionata dai vincoli alla mobilità prodotto dalla pandemia e con una maggiore attitudine all’uso dei mezzi individuali;
 - interventi normativi sul settore per assicurare l’equilibrio del settore ancora da valutare.
- ✓ Il **secondo semestre 2021** rappresenterà una transizione verso una “nuova normalità”, ma con tutte le incertezze al riguardo dell’andamento della situazione sanitaria e delle sue conseguenze sulla mobilità ed i trasporti.

L’orario invernale scolastico di settembre 2021 richiede di essere impostato già ad inizio luglio con l’obiettivo di consentire la frequenza in presenza del 100% degli studenti degli Istituti superiori, malgrado le incertezze tuttora presenti relativamente a:

- situazione sanitaria;
- vincoli al TPL in termini di protocolli e capacità di trasporto.

Il 1.07.2021 è programmato il “*Tavolo di coordinamento prefettizio Scuola+TPL*” nel quale si discuterà il **modello organizzativo Scuola+TPL** da applicare a settembre 2021,

- l’Agenzia, in via prudenziale, proporrà il mantenimento dell’attuale modello con doppio ingresso per i primi mesi di avvio (set-dic), valutando poi altre soluzioni compatibili con l’andamento dell’emergenza sanitaria.

In questo contesto di incertezze restano da gestire alcuni temi:

- ✓ **L’adeguamento tariffario annuale automatico 2021**, conseguenza di un indice inflattivo di base del 2,14% che, modulato sugli obiettivi di Bacino, determinerebbe i seguenti aumenti tariffari:
 - Sistema di Area urbana: +1,378% (somma degli anni 2020+2021)
 - Sistema Interurbano: +1,370% (somma anni 2019+2020+2021)
- Data la situazione del TPL l’Agenzia ha chiesto alle Aziende di rinviare l’applicazione di questi aumenti ad anni successivi: si attende una risposta in merito entro il 30.6.2021
- ✓ **L’implementazione del Sistema di Bigliettazione elettronica:**
 - *Regione Lombardia* ha modificato il Bando dando la possibilità di avviare localmente il sistema nei singoli Bacini di Mobilità anche in attesa del completamento del “Centro di Controllo Regionale” (CCR): nel Bacino di Bergamo è probabile l’avvio del sistema nel 2022.

- ✓ **Bandi acquisto bus: risorse previste e programmi di acquisto**
 - Si sono avviate le procedure per il rinnovo del parco mezzi in applicazione di tre nuovi Bandi finanziamento pluriennali (5-15 anni) pari a 43 milioni € (238 bus) gestiti tramite l’Agenzia e di ulteriori 24,5 mln € direttamente gestiti dal *Comune di Bergamo* destinati al rinnovo del parco mezzi di Area Urbana.
- ✓ **Le attività negoziali per il rinnovo dei CdS**
 - Rinviata per la pandemia, le azioni necessarie dovranno riprendere con l’obiettivo di espletare le attività negoziali entro 2 anni dal termine dell’emergenza sanitaria.

c) Stato di avanzamento delle attività dell’Agenzia,

Il 14 aprile 2021 è stato nominato il **nuovo Consiglio di Amministrazione** che regolerà le attività dell’Agenzia nel prossimo triennio.

L’Agenzia è impegnata su:

- ✓ **Il rinnovo dei Contratti di Servizio:**
 - Per configurare la base d’Asta e le regole di gara è necessario il consolidamento di uno scenario di domanda post-pandemia: assetto della domanda di trasporto, risorse economiche, contesto normativo, etc.
 - La LR 6/12 recentemente emendata stabilisce l’espletamento della gara entro 2 anni dal termine dell’emergenza sanitaria; per questo il TPL nel 2022 e 2023 sarà ancora gestito in proroga.
- ✓ **La preparazione della gara** richiede inoltre:
 - La revisione del Programma di Bacino per includere i nuovi scenari post-pandemia
 - La definizione del STIBM (inviato nel nov.2020 a *Regione Lombardia* per un esame tecnico)
- ✓ La preparazione di una specifica **campagna promozionale per la ripresa delle scuole.**
- ✓ Lo sviluppo di un **progetto-pilota sulle fermate del TPL** quale primo step del “**progetto linee accessibili**” per:
 - rilevare i livelli di sicurezza presenti ed individuare le azioni di adeguamento
 - sperimentare un partenariato tecnico-amministrativo tra gestori del servizio e proprietari delle fermate,
 - rilievo delle barriere architettoniche per arrivare ad una progettazione integrata ed unitaria per il miglioramento dell’accessibilità inclusiva.

I temi presentati nel corso dell’incontro sono stati riportati nei documenti pubblicati sul sito dell’Agenzia al link: <https://www.agenziatplbergamo.it/index.php/incontri-cltp/117-cltp-9-incontro>

DISCUSSIONE FINALE

Al termine dell’esposizione dei temi sono stati effettuati alcuni interventi, qui sintetizzati:

- ✓ **G. Scarfone (ATB-TEB)**
 - Ritene che, in termini prospettici, è necessario riportare il tema del TPL all’interno della gestione della mobilità sostenibile, anche in termini di “*nuovi orari della Città*”, oltre che per una gestione “*green*” della mobilità e delle tecnologie connesse.
 - Indica che l’obiettivo di portare il 100% degli Studenti a scuola è gestibile solo con il mantenimento del doppio ingresso, come nell’orario 2020/2021.

- In merito all'aumento tariffario, rimanda alle decisioni dei CdA delle rispettive Aziende, ricordando la necessità di mantenere un adeguato flusso economico per il finanziamento degli investimenti tecnologici sul TPL.
- ✓ Provincia di Bergamo:
- Il Consigliere C.Cancelli, impossibilitato a partecipare alla CLTP, ha inviato una lettera (in risposta alla comunicazione di CoorCoGe) che il Direttore dell'Agenzia legge ai presenti (vedi allegato).
- ✓ M.Zappella (CoorCoGe)
- Ricorda la grande incertezza nelle risorse disponibili per la gestione corrente del TPL (al di là dei problemi specifici legati alla pandemia): c'è bisogno di uno scenario economico che possa superare i problemi cronici del TPL.
 - Segnala che il sistema del doppio ingresso alle scuole crea difficoltà a scuole e studenti, soprattutto a chi abita lontano dall'istituto: è una soluzione ancora accettabile solo se confinata in un periodo limitato nel tempo.
 - Auspica un forte coordinamento regionale sulle scelte relative al TPL.
- ✓ A.Costa (Arriva spa)
- Esprime preoccupazioni per la sostenibilità del settore del TPL nel medio periodo: è necessario un equilibrio economico-finanziario in grado di alimentare gli investimenti tecnologici (nuovi mezzi e tecnologie).
 - Evidenzia che il 2021 sarà ancora più complesso del 2020: i "saving" operati nel 2020 non saranno più possibili nella stessa misura ed inoltre non c'è visibilità delle contribuzioni compensative ministeriali per il 2021.
 - Sottolinea inoltre che i rinnovi dei *Contratti di Servizio* si collocheranno in un ambito con forti aspettative rispetto alla "*transizione ambientale e tecnologica*" ed alla necessità di investimenti su nuove tecnologie: elementi che richiedono forti risorse economiche, non derivabili dalla sola competizione fra gli Operatori in fase di gara. Per questo serve uno sforzo congiunto per elaborare scenari e soluzioni chiare, tali da rendere sostenibile l'evoluzione – anche tecnologica – richiesta.
- ✓ M.Crotti (Dirigente Scolastico Ist. Maiorana - Seriate)
- Segnala che l'orario di ingresso differenziato (8+10) penalizza le attività didattiche, con disagi sugli studenti più lontani: se dovrà continuare ancora per la gestione della pandemia sarà necessario rivedere gli orari.
 - Inoltre, il doppio ingresso, ha comportato la penalizzazione degli Istituti più periferici (orari di arrivo dei bus troppo anticipati rispetto all'orario di ingresso a scuola) a vantaggio di quelli cittadini (generalmente meglio serviti). Questo ha anche modificato l'andamento delle nuove iscrizioni a favore degli Istituti più "centrali".
- ✓ M.Peracchi (Dirigente Scolastico Ist. Romero- Albino)
- Si associa alla Collega M.Crotti per sottolineare la non funzionalità del modello a doppio ingresso 8+10: la scuola deve organizzarsi per insegnare e questi doppi orari non sono funzionali alla sua corretta organizzazione:
 - è un modello accettabile in una situazione di emergenza, come lo è stato nel 2020/21, ma, se sarà ancora da adottare, si chiede di rivedere gli orari di ingresso (es. 8+9).

- Chiede inoltre all’Agenzia come sarà lo scenario del TPL al termine dell’emergenza sanitaria:
 - Il Direttore risponde che, al momento, non sembrano esserci scenari migliorativi (soprattutto economici) rispetto a quelli pre-pandemia, semmai potranno esserci contrazione di ricavi per il calo della domanda (si spera transitorio). In questo contesto resta impossibile un potenziamento del TPL che possa superare i problemi precedenti alla pandemia.

- ✓ L.Fatticcioni (Dirigente Scolastico Ist. Milano – Romano di L.)
 - Evidenzia che la scuola è ancora disposta a fare sacrifici per trovare una soluzione organizzativa che possa sostenere la fase emergenziale: resta tuttavia da chiarire lo scenario organizzativo finale del TPL.
 - Esprime perplessità sulla definizione di un calendario scolastico 2021/22 che non rispecchia la proposta fatta dall’ambito di appartenenza.

- ✓ M.Locatelli (ANAV)
 - Auspica che la ripartenza dei servizi scolastici a settembre venga ancora fatta con il modello organizzativo a doppio ingresso.
 - È d’accordo su una attività congiunta di promozione del TPL in vista della ripresa e segnala la difficoltà crescente nella gestione dell’evasione tariffaria a valle del periodo critico del 2020.
 - Ricorda la necessità di sostenere economicamente l’erogazione dei servizi di TPL ed i piani di investimento associati, anche tramite i dovuti aumenti tariffari.

- ✓ P.Graziani (Ufficio Scolastico Provinciale)
 - Evidenzia che il modello organizzativo approntato per il 2020/21 ha funzionato, ma ha prodotto disagi a più livelli, in particolare sull’organizzazione scolastica: è necessario rivedere l’intervallo fra il primo ed il secondo ingresso per ridurre i disagi sugli studenti e migliorare l’organizzazione dell’istruzione.
 - Sottolineando la collaborazione del sistema scolastico per trovare soluzioni per settembre, segnala la necessità di aperture operative da parte del TPL verso questa collaborazione.
 - In questo ambito, resta ancora assente l’attività di coordinamento regionale.

- ✓ V.Astori (Arriva)
 - Ricorda che lo sforzo organizzativo avviato nel 2020 non è ancora terminato: il risultato dipenderà dagli sforzi di tutti.
 - In merito alla riduzione dell’intervallo di ingresso 8+10, ricorda che esistono i limiti tecnici oggettivi alla sua fattibilità.
 - Ritiene indispensabile definire le modalità per sostenere il settore del TPL nel tempo, affinché si possano attivare gli investimenti necessari e superare i cronici vincoli che hanno segnato il settore.

- ✓ M.Ravasio (CoorCoGe)
 - Sottolinea che la prospettiva di fare rientrare il TPL in una nuova “normalità” post-pandemica richiede una riflessione sulle risorse disponibili per superare i limiti che da anni hanno contrassegnato il settore.
 - Auspica pertanto che si possa attivare uno sforzo congiunto di tutti gli interessati per segnalare le problematiche ai livelli istituzionali adeguati ed ottenere le risorse necessarie a gestire il settore.

- ✓ A.Ceresoli (Presidente Agenzia TPL Bergamo)
 - Concorda con gli interventi precedenti sulla necessità di definire uno scenario economico entro il quale venga assicurato il sostegno e la ripresa del settore del TPL.
 - L’Agenzia si farà parte attiva per sistematizzare le necessità del settore e per sensibilizzare le Istituzioni Locali, Regionali, Nazionali, in grado di intervenire positivamente a supporto del Trasporto Pubblico Locale.

L’incontro si chiude alle ore 17:30.

Il Direttore

f.to Ing. Emilio Grassi

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

Sul sito dell’Agenzia (www.agenziatplbergamo.it) nella sezione dedicata alla CLTP sono inoltre riportati:

- Lista dei partecipanti all’incontro
- Presentazione del Direttore alla 9° CLTP
- Monitoraggio TPL 2019
- Comunicazione della *Provincia di Bergamo* del 29.06.2021: *Risposta Consigliere Cancelli a Coordinamento genitori - Conferenza TPL.pdf*