



Conferenza Locale del Trasporto Pubblico (CLTP) - Incontro n° 8

Osservazioni al *Sistema Tariffario Integrato del Bacino di mobilità (STIBM)*

Nel corso della *Conferenza Locale del Trasporto Pubblico (CLTP)* n°8 tenutasi il 23.09.2019 è stata presentata la versione per consultazione del *Sistema Tariffario Integrato del Bacino di mobilità (STIBM)*, composto dai seguenti documenti:

- Relazione illustrativa - rev.0 del 12.09.2019
- Regolamento Tariffario - rev.0 del 12.09.2019
- Allegati alla Relazione¹ - rev.1 del 04.10.2019

Nel corso della CLTP è stata annunciata la disponibilità ad accogliere le osservazioni sino al giorno 07.10.2019, termine successivamente prorogato al 21.10.2019.

Sono pervenute all'Agenzia le seguenti **osservazioni scritte** (vedi allegati):

Soggetto	Data	Prot.	Principali osservazioni
Comitato Pendolari Bergamaschi	20.10.2019	2994/19	• Si segnala un errore nella tab.7.3 (valori dei mensili SFR errati). • Periodo di transizione per il <i>Sistema Ferroviario Regionale (SFR)</i>: necessità di interlocuzione con Regione Lombardia. • Richiesta di introdurre le agevolazioni tariffarie su base ISEE. • Richiesta di dettagliare le linee guida per la distribuzione della vendita dei titoli di viaggio.
S.A.B. Autoservizi srl	18.10.2019	2997/19	• Si segnala la sottostima della riduzione dei ricavi. • Si segnala la mancata indicazione dell'effetto "azzonamento" sui ricavi. • L'incremento dei biglietti potrebbe introdurre una contrazione della domanda, con conseguente sovrastima degli effetti attesi. • L'integrazione con la rete urbana crea una maggiore occasione di utilizzo dei servizi urbani con conseguente maggiore affollamento e richiesta di servizi. • Si suggerisce di introdurre correttivi tariffari per le relazioni con il capoluogo ("on top", zona/semizona aggiuntiva,...). • Si ritiene indispensabile che le regole di clearing vengano definite prima del bando di gara. • Si forniscono proposte di revisione di: - validità temporale dei biglietti e della modalità di applicazione; - fruizione dei biglietti multicorsa; - rapporti di convenienza abbonamenti annuali/mensili - rapporti di convenienza settimanali/multi corsa. • Si sottolinea le esigenze di: - sostenibilità economica del sistema anche in relazione alla gestione dell'equilibrio del Contratto di Servizio; - equità del sistema rispetto ai territori (urbani/interurbani) e domanda (occasionali/abbonati).

¹ La Rev.0 del 12.09.2019 è stata sostituita dalla Rev.1 a seguito delle osservazioni pervenute nella seduta della CLTP che hanno richiesto l'esplicitazione della metodologia di lavoro.



Soggetto	Data	Prot.	Principali osservazioni
Bus Italia srl	21.10.2019	3005/19	• Richiesta di chiarimento sulle simulazioni effettuate, anche in relazione al <i>Sistema Ferroviario Regionale</i>. • Richiesta in merito all'elasticità della domanda al prezzo. • Richiesta di inserimento di clausole (nel bando e nei futuri cdS) che garantiscano l'equilibrio di bilancio in presenza di significativi scostamenti in valore assoluto dei ricavi.
ATB Servizi S.p.A.	21.10.2019	3006/19	• Il STIBM presenta un azionamento troppo frammentato e con un elevato numero di zone. • È stato sottostimato dell'effetto prodotto dall'integrazione che si valuta in 2 mln € e non 0,9 mln €. • La stima dell'estensione delle agevolazioni regolamentari si basa su assunti "non appropriati". • Vengono formulate osservazioni sulla validità del titolo di viaggio e sulla sua fruizione. • Vengono proposte modifiche ai valori tariffari di fascia 1. • Si ricorda la necessità di considerare l'eventuale prelievo sui ricavi per la gestione dell'Agenzia (il regolamento prevede sino a 3% del prelievo). • Si rilevano criticità e possibili incoerenze con il concetto di intermodalità nell'applicazione della distanza zonale con il concetto di "via...". • Si richiede una maggiore equità nell'applicazione delle nuove tariffe, evitando per esempio riduzioni rispetto alle attuali a fronte di aumenti generali. • Si evidenziano alcuni scostamenti in area urbana fra l'attuale azionamento e lo STIBM. • La lettera riporta inoltre tabelle ed elementi di valutazione dell'impatto sui ricavi con un risultato diverso da quanto presentato nel progetto STIBM.
Autoguidovie S.p.A.	21.10.2019	3011/19	• Richiesta di integrazione della documentazione STIBM con le matrici o/d e le polimetriche. • Richiesta di rendere esplicito l'eliminazione dell'IVOP, includendo i relativi introiti nei ricavi del STIBM. • Richiesta di chiarimenti sulle modalità di applicazione del STIBM in alcune linee interbacinò. • Chiarire i costi e la ripartizione fra gli operatori dei costi di profilazione. • Richiesta di maggiori informazioni sul clearing e sulla gestione del sistema. • Richiesta di indicare tutti gli aspetti legati all'avvio del nuovo STIBM.
TBSO SpA Autoservizi Locatelli SpA	22.10.2019	3028/19	• Si segnala che l'applicazione dello STIBM proposto implica un forte calo degli introiti nel settore interessato dalle due Aziende. • Si segnala l'eccessiva validità temporale dei biglietti. • Propone una validità dell'abbonamento settimanale da calendario solare. • Si segnala che alcune "agevolazioni regolamentari" STIBM non sono allineate al regolamento regionale. • Si segnala un errore nelle tariffe dei mensili ferroviari attuali. • Si suggerisce un avvio sperimentale con doppio sistema: attuale e STIBM



**Agenzia
Trasporto Pubblico
Bergamo**

L'Agenzia riserva di valutare le diverse osservazioni, proposte e richieste, anche in relazione alle risultanze dell'analisi del progetto STIBM in corso da parte della Regione Lombardia.

Bergamo, 23.10.2019

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*



**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

Allegati

Documenti pervenuti

Bergamo, 20 ottobre 2019

Alla cortese attenzione del Direttore dell'Agenzia del TPL del Bacino di Bergamo

Gentile Direttore,

a seguito della pubblicazione della relazione dello STIBM del Bacino di Bergamo, in qualità di Consiglieri del Comitato Pendolari Bergamaschi segnaliamo alcuni punti di criticità che abbiamo ravvisato nel documento.

Errori nei reali valori dei prezzi degli abbonamenti mensili

- Nel Capitolo 7, riguardante l'integrazione con il servizio ferroviario regionale, la tabella 7.3 riporta dei valori sbagliati per quanto riguarda l'abbonamento SFR mensile (colonna OGGI mensile). In seguito vi riportiamo una tabella di comparazione

	SFR mensile (tabella 7.3)	SFR mensile corretto	STIBM mensile	Differenza SFR/STIBM prevista	Differenza SFR/STIBM corretta	Aumento %
Albano S. Alessandro	58.00 €	33.50 €	57.00 €	- 1.00 €	23.50 €	70%
Ambivere	65.00 €	40.50 €	67.00 €	2.00 €	26.50 €	65%
Arcene	65.00 €	40.50 €	71.00 €	6.00 €	30.50 €	75%
Bergamo Ospedale	51.00 €	26.00 €	35.00 €	- 16.00 €	9.00 €	35%
Calusco d'adda	71.00 €	46.50 €	71.00 €	- €	24.50 €	53%
Caravaggio	84.00 €	59.00 €	88.00 €	4.00 €	29.00 €	49%
Chiuduno	71.00 €	46.50 €	67.00 €	- 4.00 €	20.50 €	44%
Cisano Caprino	71.00 €	46.50 €	71.00 €	- €	24.50 €	53%
Crema	105.00 €	80.00 €	98.00 €	- 7.00 €	18.00 €	23%
Grumello del monte	71.00 €	46.50 €	71.00 €	- €	24.50 €	53%
Levate	58.00 €	33.50 €	57.00 €	- 1.00 €	23.50 €	70%
Montello	65.00 €	40.50 €	57.00 €	- 8.00 €	16.50 €	41%
Palazzolo	78.00 €	53.00 €	80.00 €	2.00 €	27.00 €	51%
Ponte S. Pietro	58.00 €	33.50 €	57.00 €	- 1.00 €	23.50 €	70%
Seriate	51.00 €	26.00 €	47.50 €	- 3.50 €	21.50 €	83%
Stezzano	51.00 €	26.00 €	47.50 €	- 3.50 €	21.50 €	83%
Terno d'Isola	65.00 €	40.50 €	67.00 €	2.00 €	26.50 €	65%
Treviglio	78.00 €	53.00 €	80.00 €	2.00 €	27.00 €	51%
Verdello	65.00 €	40.50 €	67.00 €	2.00 €	26.50 €	65%

Come si può vedere, persiste un forte scostamento tra gli abbonamenti attuali SFR e le tariffe STIBM anche a livello mensile, con aumenti simili alle differenze sugli abbonamenti annuali tra il 20 e l'80% a differenza di quello che viene dichiarato nel documento

Monomodali e Periodo di Transizione

- Strettamente legato al punto precedente c'è il tema legato alla "piena applicazione del periodo transitorio previsto dal Regolamento Tariffario Regionale che prevede di attendere sino a 5 anni per l'integrazione esclusiva con il SFR" (pag. 33). Pur essendo perfettamente d'accordo con quanto scritto dall'Agenzia, ovvero che sia opportuno un periodo di coesistenza tra titoli di viaggio STIBM e solo SFR, l'esperienza dello STIBM del bacino di Milano e Monza e Brianza (con la D.g.r. 31 luglio 2019 –

n. XI/2088) indica che Regione Lombardia non sia intenzionata ad avvalersi del periodo transitorio di coesistenza tra le due tariffazioni. Da questo punto di vista ci chiediamo se siano già iniziate delle interlocuzioni con Regione Lombardia in tal senso – la deliberazione di giunta si applica sono al caso milanese – per poter limitare i forti aumenti di questa tipologia di viaggiatori.

Agevolazioni per nuclei familiari con ISEE bassi

- Tra le varie agevolazioni previste, ne manca una a favore delle persone con basso reddito (ad. esempio scontistica per persone appartenenti ad un nucleo familiare con ISEE inferiore ad una determinata soglia). Riteniamo importante questo tipo di agevolazione anche alla luce dei possibili aumenti dei punti precedenti, che andrebbero ad influire negativamente proprio sulle famiglie in condizioni di problemi economici.

Metodologie distributive e di vendita dei nuovi Biglietti

- Come nota a margine, rimarchiamo l'importanza di mettere in campo una rete di vendita dei biglietti e abbonamenti integrati che sia capillare e, a sua volta, integrata con i vari vettori sia su gomma che su ferro. Inoltre riteniamo opportuno che nel documento siano esplicate anche linee guida per la distribuzione della vendita di biglietti, sia tramite distribuzione in punti fisici, sia riguardo alla possibilità di acquisto grazie a tecnologie digitali (app, pagamenti digitali)

Grazie per l'attenzione.

Cordiali saluti,

Stefano Lorenzi

Francesco Graziano

Lucia Ruggiero

Comitato Pendolari Bergamaschi

prot. n. 2057 AD/DBL

Bergamo, 18 ottobre 2019

Spettabile
Agenzia per il Trasporto Pubblico
Locale del Bacino di Bergamo
Via T. Tasso, 8
24121 BERGAMO
agenziatplbergamo@pec.it
C.a. Direttore Dott. Ing. Emilio Grassi

Oggetto: OSSERVAZIONI AL PROGETTO DI NUOVO SISTEMA TARIFFARIO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NEL BACINO DI BERGAMO

Egregio Direttore,

nel ribadire l'apprezzamento per la scelta del percorso di coinvolgimento e consultazione attivato attraverso la Conferenza Locale del TPL di Bergamo, riscontriamo quanto presentato nel corso dell'ultima seduta del 23 settembre u.s. e riportato con maggior dettaglio nei documenti progettuali del nuovo sistema tariffario di bacino STIBM.

Dall'analisi della documentazione disponibile per la consultazione, la riduzione dei ricavi da traffico generata dal nuovo sistema tariffario a parità di livelli tariffari ci appare decisamente sottostimata in rapporto alla discontinuità introdotta rispetto allo stato di fatto, con un evidente rischio di compromettere la sostenibilità economica dell'intero sistema di trasporto pubblico locale e del futuro affidamento con gara, ancor più se correlata non all'assetto attuale dell'offerta di trasporto ma a quello prospettico delineato dal nuovo Programma di Bacino.

La relazione di progetto attribuisce l'effetto di riduzione dei ricavi solo all'introduzione di titoli di viaggio integrati (che evitano l'acquisto di doppi titoli di viaggio urbano + interurbano o interurbano + treno), alla migrazione di domanda da autolinee a sistema ferroviario, alle nuove agevolazioni per specifiche categorie di utenti imposte dal regolamento regionale. Non sono evidenti gli impatti specificatamente riconducibili alla struttura del nuovo azzonamento tariffario del territorio provinciale (con particolare riferimento alla maggiore dimensione delle zone di alta valle), ai nuovi livelli tariffari e validità temporale dei titoli ordinari, alla soppressione del titolo IVOP.

Secondo le nostre stime, le perdite misurate all'avvio del nuovo sistema a tariffe vigenti (-2,5 milioni di euro), cresceranno più che proporzionalmente con l'applicazione di adeguamenti tariffari annuali.

In questa fase ci appare inoltre sovrastimato l'effetto di mitigazione e riequilibrio generato dagli incrementi tariffari proposti per i titoli di corsa semplice che viceversa, in particolare in area urbana, potrebbero determinare una contrazione importante della domanda di tipo occasionale.

È evidente che le tariffe STIBM riportate nel progetto dovranno essere aggiornate in funzione degli adeguamenti tariffari che interverranno fino alla sua attuazione.

Evidenziamo inoltre la possibilità di un incremento di costi del servizio urbano in quanto l'integrazione tariffaria urbano/extraurbano genera un'opportunità di utilizzo dei mezzi urbani da

AGE tpl bg/osservazioni STIBM BG 20191015-rev3
Data: 18/10/2019
pag. 1 di 4

parte di utenti dell'extraurbano che oggi non se ne avvalgono per completare il proprio spostamento in città. Tale maggior uso dei mezzi urbani comporterebbe, quindi, un costo aggiuntivo (quello per l'incremento del servizio necessario in orario di punta) con ricavi nulli o marginali non in grado di compensare il suddetto costo.

Come elemento compensativo o di riequilibrio si potrebbero altresì prevedere specifici "correttivi tariffari" per tutti gli spostamenti aventi origine o destinazione o di attraversamento del capoluogo, quali ad esempio:

- l'introduzione di un incremento "on top" forfettario alle tariffe di ciascun titolo;
- il computo convenzionale di una "zona/semizona" aggiuntiva;
- la correlazione, attraverso previsione di opportuni coefficienti, dei livelli tariffari alla qualità/quantità di offerta di servizio sulla specifica relazione, con particolare riferimento alle direttrici di forza.

Rileviamo inoltre che, il maggiore differenziale tra le tariffe del TPL automobilistico e del trasporto ferroviario che si genererebbe con il nuovo sistema tariffario, seppur con l'impegno di un futuro allineamento ancora caratterizzato da un alto grado di indeterminatezza, costituisce un ulteriore elemento di criticità e nostra preoccupazione rispetto alla sostenibilità delle proiezioni formulate, anche a fronte di politiche di *clearing* definite solo a livello di principio generale. A questo proposito si ritiene indispensabile che le regole di clearing vengano definite compiutamente prima della pubblicazione del bando di gara per il nuovo affidamento.

Evidenziamo di seguito ulteriori aspetti di dettaglio a nostro avviso meritevoli di particolare attenzione nella stesura del progetto definitivo di STIBM Bergamo.

- Validità temporale di Biglietti ordinari e Biglietti Multicorsa

L'art. 9 comma 1 del Regolamento Regionale 10 giugno 2014, n. 4 prevede che il periodo di validità dei biglietti ordinari sia stabilito dalle Agenzie sulla base del "*tempo mediamente necessario ad effettuare uno spostamento di attraversamento completo delle zone compreso il tempo per eventuali interscambi*".

La previsione di una validità temporale dei titoli di viaggio eccessivamente ampia, in particolare in ambito interurbano, ne favorisce un utilizzo improprio anche per compiere lo spostamento di ritorno.

Per coerenza con il disposto regionale e per ridurre la probabilità di elusione tariffaria, è pertanto necessario che il regolamento dello STIBM Bergamo:

- non preveda che "laddove il sistema di bigliettazione consenta la validazione ad ogni cambio mezzo, la tratta iniziata entro il tempo di validità può essere completata";
- espliciti con chiarezza la "non validità" del titolo per spostamenti non coerenti con l'origine di validazione, salvo procedere nel progetto ad una stima della connessa riduzione di introito.

Riteniamo che la validità temporale di 75 minuti per la prima fascia debba essere ridotta a 60 minuti ed estesa anche alla seconda fascia, procedendo con incremento ad intervalli di 10 minuti (anziché i 15 minuti di progetto) a partire dalla terza fascia.

È evidente che la validità temporale dei titoli ordinari e multicorsa, in particolare in ambito interurbano, può essere gestita solo in uno scenario di piena disponibilità del nuovo sistema di bigliettazione elettronica.

- Modalità di fruizione dei Biglietti Multicorsa

Riteniamo che livello tariffario e modalità di fruizione progettati per il Biglietto 10 corse possano favorire, in particolare in ambito interurbano dove oggi questo titolo non è presente, fenomeni di elusione con impatti non trascurabili sui livelli di introito attesi da biglietti ordinari. Si rileva altresì una sostanziale incoerenza tra la disposizione di *“non cedibilità dopo l’attivazione”* e la possibilità di *“attivare più Biglietti ordinari per l’utilizzo contemporaneo di più persone”* (Regolamento - Allegato 2.3).

Suggeriamo una modalità di fruizione aderente a quanto recentemente previsto per il “Carnet 10 biglietti” nello STIBM MILANO, che *“non può essere fruito da più persone contemporaneamente”* ed è *“disponibile in vendita soltanto fino a 3 zone tariffarie”* con origine e destinazione nel capoluogo.

- Rapporti di convenienza tra titoli di abbonamento annuale e abbonamento mensile

Nella definizione della tariffa degli abbonamenti annuali, rileviamo la necessità di revisione della proposta di uno sconto, per le prime tre fasce tariffarie, tra il 23% e il 26% sull’importo della tariffa di abbonamento mensile moltiplicata per dodici. Ricordando che tali fasce generano oltre l’85% degli introiti tariffari in ambito interurbano, suggeriamo che venga applicato uno sconto del 20% già vigente nel sistema del servizio interurbano e pienamente coerente con gli indirizzi regionali (sconto minimo).

- Rapporti di convenienza tra titoli di abbonamento settimanale e biglietti multicorse

La differenza tra le tariffe proposte per i titoli di abbonamento settimanale (valido 7 giorni consecutivi dalla data di validazione) e le tariffe del biglietto 10 corse è pari, per le prime due fasce tariffarie, a solo 50 centesimi. Per superare tale condizione di iniquità si suggerisce un allineamento al disposto regionale di una tariffa del biglietto multicorsa determinata applicando uno sconto minimo del 10% sull’importo ottenuto moltiplicando la tariffa del biglietto di corsa semplice per 10 (nel progetto tale rapporto è compreso tra il 12% e il 17% per le prime tre fasce tariffarie).

Concludendo, auspichiamo che il progetto del nuovo sistema tariffario per il bacino di Bergamo possa trarre una soluzione:

- *coerente* con le dinamiche di evoluzione dell’offerta di trasporto e con gli indirizzi e obiettivi del nuovo Programma di Bacino;
- *oggettiva*, con applicazione di dati certi e misurabili;
- *sostenibile*, dai gestori senza discontinuità di bilancio, in particolare nella prospettiva della nuova gara per l’affidamento del servizio, con definizione chiara delle azioni correttive e mitigazione del rischio regolate dal nuovo Contratto di Servizio nel caso di scostamenti significativi rispetto alle previsioni sui ricavi da traffico formulate nel Piano Economico Finanziario che sarà predisposto dall’Agenzia per gli atti di gara e presentato dai Concorrenti in offerta;
- *equa e non conflittuale*, ricercando il miglior equilibrio nella definizione dei nuovi livelli tariffari tra titoli per spostamenti in area urbana del capoluogo e interurbana, per spostamenti sistematici (abbonati) e occasionali (utilizzatori di biglietti e carnet), tra le esigenze di incentivazione dell’efficacia dei servizi (incremento dei passeggeri) e di garanzia di socialità.

Sicuri che le tematiche sopra evidenziate troveranno considerazione nel prosieguo dei lavori dell'Agenzia, l'occasione ci è gradita per porgere i più cordiali saluti.

L'AMMINISTRATORE DELEGATO
Dott. Arch. Luca Delbarba

Documento firmato digitalmente

AGENZIA PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL BACINO DI BERGAMO
Protocollo Arrivo N. 2997/2019 del 21-10-2019
Doc. Principale - Copia Del Documento Firmato Digitalmente



Struttura Organizzativa Strategia, Sviluppo Mercati e Commerciale

Il Responsabile

Spettabile
Agenzia del TPL del Bacino di
Bergamo

Tramite PEC
agenziaatplbergamo@pec.it

Firenze, 21 ottobre 2019

Oggetto: Documento di consultazione “Bacino di Bergamo - Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità (STIBM)” - Osservazioni

Con la presente si inviano le osservazioni di Busitalia - Sita Nord S.r.l. alla consultazione di cui in oggetto.

1. Si chiede a codesta spettabile Agenzia di chiarire se siano state sviluppate simulazioni di impatto complessivo anche in relazione agli utenti e ai titoli di viaggio del **servizio ferroviario regionale** (SFR), pur nella scelta – quale emerge dalla lettura del Capitolo 7 della Relazione Illustrativa – di avvalersi del periodo transitorio concesso dal *Regolamento Tariffario Regionale* (che consente la permanenza per un massimo di cinque anni di titoli di viaggio “solo SFR” accanto ai titoli STIBM).
2. Si chiede inoltre se, nella definizione delle predette simulazioni di impatto, si sia tenuto conto della possibile variazione del venduto prodotta dalla variazione delle tariffe; in altri termini, se si sia tenuto conto di una stima di **elasticità della domanda al prezzo** dei titoli di viaggio. Ciò in quanto la nuova zonizzazione STIBM potrebbe generare variazioni tariffarie significative in relazione a specifiche relazioni O/D.

Direzione Amministrativa
Viale dei Mille, 115 – 50131 Firenze
Tel. 055.56501 Fax 055.5650209

Busitalia – Sita Nord s.r.l. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento
di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 73.000.000,00 i.v.
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06473721006 – R.E.A. n. 969510



3. Tenuto conto della innegabile e irriducibile complessità del procedimento di stima degli impatti relativi all'introduzione del nuovo STIBM, si propone a codesta rispettabile Agenzia di predisporre, nell'ambito della documentazione di gara per l'affidamento dei servizi di TPL del bacino di Bergamo, opportune clausole che consentano di mantenere l'equilibrio dell'affidamento qualora si verificassero **scostamenti significativi in valore assoluto** fra le stime di introito proposte nel Documento posto in consultazione o comunque allegate alla documentazione di gara e gli introiti effettivi del nuovo STIBM.

Si ritiene che tale misura, consentendo di evitare "a monte" il rischio di sotto o sovra-compensazione agli affidatari dei servizi di TPL del bacino, associato ai predetti eventuali scostamenti, andrebbe a beneficio di questi ultimi, ma anche della stessa Agenzia.

Ringraziando dell'opportunità concessa, si porgono cordiali saluti.

Daniele Diaz

Responsabile S.O. S.S.M.C.

N. di prot. 1194 DIR/lc

OGGETTO:

Osservazioni ATB progetto STIBM/Agenzia

Spett.le
AGENZIA PER IL TPL
c.a. Presidente Dott. Gianfranco Manzecchi -
c.a. Direttore Ing. E. Grassi
agenziatplbergamo@pec.it

Spett.le
COMUNE DI BERGAMO
Assessorato ambiente e mobilità
p.c. Assessore Arch. Stefano Zenoni
ass.ambientemobilita@comune.bg.it

Spett.le
PROVINCIA DI BERGAMO
Delegato a Edilizia e programmazione scolastica,
Trasporto pubblico locale
p.c. Consigliere Dott. Claudio Cancelli
claudio.cancelli@provincia.bergamo.it

Spett.le
REGIONE LOMBARDIA
Direzione generale infrastrutture, trasporti e
mobilità sostenibile
p.c. Ing. Valeria Chinaglia
valeria_chinaglia@regione.lombardia.it

AGENZIA PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL BACINO DI BERGAMO
Protocollo Arrivo N. 3006/2019 del 21-10-2019
Doc. Principale - Copia Documento

In allegato alla presente si trasmette la nota inerente le osservazioni predisposte da ATB in ordine al progetto di "Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità".

Nel confermare la nostra disponibilità per eventuali ulteriori approfondimenti cogliamo l'occasione per formulare i migliori saluti.

IL DIRETTORE GENERALE
Gian Battista Scarfone



ATB Servizi S.p.A. Socio Unico – Società soggetta a direzione e coordinamento di ATB Mobilità S.p.A.

Direzione: Via Monte Gleno, 13 - 24125 Bergamo

Tel. 035.364.211; Fax 035.346.211; e-mail: info@atb.bergamo.it; Pec: atbservizispa@legalmail.it

Cap. Soc. € 5.000.000,00 int. vers. - C.F./P.I. e numero iscrizione al Registro delle Imprese di Bergamo 02967830163

OSSERVAZIONI SUL NUOVO SISTEMA TARIFFARIO STIBM

INTRODUZIONE

La proposta di Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità ("STIBM") dell'Agenzia Trasporto Pubblico Bergamo ("Agenzia"), come risultante dalla documentazione pubblicata sul sito istituzionale, descrive il nuovo sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale ("TPL") e le ricadute attese dello stesso sugli utenti (impatti tariffari) e sugli affidatari dei servizi (impatti economici).

La presente nota, con l'auspicio di poter concorrere alla definizione di un sistema equo dal punto di vista sociale nonché efficace ed efficiente dal punto di vista della economicità di gestione, che nel premiare la scelta del TPL da parte dei cittadini sappia contestualmente premiare l'esercizio virtuoso del servizio da parte degli Affidatari, esprime gli esiti di una valutazione preliminare condotta da ATB sulle tematiche principali affrontate nel sistema in chiave di innovazione e armonizzazione rispetto al sistema in essere e al sistema di vincoli e obiettivi prefigurato dalla normativa vigente (LR 6/2012, Regolamento Regionale n. 4/2014, ecc.).

La nota, in una logica propositiva e d'interazione costruttiva, si articola in due sezioni, la prima delle quali rivolta a considerazioni di carattere generale e strategico afferenti ai servizi TPL del Bacino preso nel suo insieme e la seconda focalizzata, invece, su alcuni specifici approfondimenti e su analisi e proposte puntuali, riferibili alle distinte singolarità delle diverse tipologie di ambito e di servizi: urbano ("U"), di area urbana ("AU") e interurbani ("IU").

CONSIDERAZIONI DI CARATTERE GENERALE

In via preliminare evidenziamo una considerazione di carattere generale di tipo "metodologico" che attiene alla scelta delle caratteristiche del modello di integrazione tariffaria. In sintesi, la proposta dell'Agenzia assume **una zonizzazione che appare caratterizzata da un elevato numero di zone**. Non vi è traccia nella documentazione disponibile di eventuali ipotesi alternative (prese in considerazione e poi magari scartate) di **zonizzazioni meno frammentate** come sembra emergere nel caso di importanti bacini confinanti con quello di Bergamo. (cfr. ipotesi per il bacino unico della Provincia di Brescia e il recente STIBM entrato in vigore nell'area metropolitana di Milano)

La LR 6/2012, tra le diverse finalità assegnate alla disciplina del TPL, richiama le seguenti:

- promuovere la tutela dei diritti degli utenti dei servizi di trasporto pubblico e assicurare, anche in sede di stipulazione dei contratti di servizio, la qualità, l'universalità, la fruibilità e l'economicità delle prestazioni;
- assicurare gli strumenti di governo e le risorse necessarie per garantire l'efficacia, l'efficienza e l'economicità dell'intero sistema di trasporto pubblico regionale e locale.

Tali finalità trovano eco diffusa nello STIBM e, tra le altre, nella sezione relativa ai criteri di sua definizione ove si precisa che *"L'obiettivo perseguito è quello di individuare una nuova configurazione tariffaria, strutturata in zone ottenute suddividendo il territorio provinciale in settori, mantenendo l'introito totale garantito dalla rete attualmente in esercizio"*.

Una delle prime analisi sui cui si è pertanto soffermata l'attenzione di ATB ha riguardato l'esame dei criteri presi a riferimento da Agenzia per la stima degli effetti prodotti dal STIBM sulle tariffe degli utenti e, di qui, sul monte degli introiti tariffari generati dalle gestioni in essere, il tutto a parità di domanda (ancorché uno degli obiettivi strategici degli STIBM



debba senza dubbio essere ricondotto all'ampliamento del mercato servito e della domanda soddisfatta, a partire da quella in essere e da quella potenziale).

Gli effetti presi in esame, derivanti dal **passaggio da tariffe in vigore a tariffe integrate** secondo la logica STIBM, attengono a diverse casistiche:

1. mancati introiti U/AU per mancato acquisto del titolo di viaggio urbano da parte di utenti STIBM interurbani;
2. mancati introiti U/AU per superamento STIBM del titolo Trenocittà e della connessa quota tariffaria di AU;
3. mancati introiti IU per migrazione degli utenti STIBM dai servizi IU automobilistici a quelli ferroviari;
4. mancati introiti U/AU/IU per applicazione di nuove agevolazioni tariffarie STIBM, obbligatorie e non obbligatorie.

L'attenzione di ATB si è soffermata sulle casistiche di cui ai punti 1) e 4), in relazione ai quali si ritiene che possano essere affinate le modalità di stima degli impatti del STIBM rispetto allo status quo.

Relativamente alla prima casistica, *"mancati introiti U/AU per mancato acquisto del titolo di viaggio urbano da parte di utenti STIBM interurbani"*, i criteri adottati da Agenzia risultano parzialmente condivisibili per quanto attiene ai titoli di viaggio degli utenti IU sistematici (abbonamenti), per i quali è disponibile una banca dati consolidata che traccia sistematicamente le origini-destinazione degli spostamenti e l'uso combinato dei connessi titoli di viaggio, IU, U e AU.

Agenzia, in specie, assume che non avrà più necessità di acquistare il titolo U e di AU, essendo tale possibilità di spostamento già incorporata nella tariffa integrata del nuovo abbonamento STIBM, una quota parte degli utenti lavoratori dei servizi interurbani pari al 16,7%, dato condivisibile, e una quota parte degli studenti pari al 7,9%, dato non condivisibile in quanto una corretta analisi della banca dati dei titoli cumulativi indica più correttamente un coefficiente pari al **12,21%,.**

La medesima percentuale (12,21%) dovrebbe quindi coerentemente essere attribuibile anche al grado di **incidenza dei documenti utilizzati dalla clientela IU occasionale.**

I criteri adottati da Agenzia per la casistica dei titoli di viaggio degli utenti IU occasionali (biglietto ordinario, nelle diverse versioni, biglietto multiplo e giornaliero) riteniamo siano, per contro, relativamente labili e non significativi, essendo riferiti agli esiti di un'indagine, di "Customer satisfaction", che non presenta né le finalità né i requisiti di rappresentatività e significatività statistica necessari per dimensionare correttamente il fenomeno desiderato (utenti IU che utilizzano in forma combinata i servizi IU, U e AU acquistando i corrispondenti titoli di viaggio).

Su tali basi, infatti, Agenzia perviene all'adozione di un coefficiente pari allo 0,3% che appare ingiustificatamente lontano da quelli registrati e adottati per gli utenti abbonati, introducendo **una conseguente grave sottostima della reale dimensione del fenomeno.**

Dall'analisi della residenza degli abbonati di Area Urbana (cfr. tab. in allegato 1, in coda al documento) si evince che una certa percentuale è residente in un comune esterno all'Area Urbana.

Sulla base delle stime di cui sopra, per calcolare l'impatto dell'integrazione tariffaria dei titoli occasionali U, si ritiene pertanto giustificato applicare una percentuale non inferiore al **10%.**

L'applicazione di tale percentuale, come si evidenzia nella tab. riportata in allegato 2, in coda al documento, porta la stima complessiva dei **mancati introiti a un totale di oltre 2,0 Mln di euro, contro la stima elaborata dall'agenzia del TPL pari a 0,9 Mln di euro.**

I criteri di stima degli impatti relativamente alla quarta casistica, "mancati introiti U/AU/IU per applicazione di nuove agevolazioni tariffarie STIBM, obbligatorie e non obbligatorie", poggia su un assunto, si ritiene, non del tutto appropriato.

Il regolamento regionale, art. 28 co 2, prevede il diritto ad agevolazioni sui servizi di TPL a una serie di categorie di soggetti residenti in Lombardia tra le quali le persone di età superiore ai sessantacinque anni. Il regolamento prevede, inoltre, che Giunta regionale ed Enti regolatori promuovano forme di agevolazioni tariffarie a favore degli studenti sino al venticinquesimo anno di età. Il regolamento prevede, infine, che l'introduzione, modifica o cancellazione di agevolazioni esistenti che determinino una variazione degli introiti in capo agli Affidatari **producano l'obbligo di definire adeguate compensazioni a carico degli enti che dispongono i provvedimenti, commisurate agli impatti prodotti.**

Nel bacino di Bergamo, relativamente al sistema di area urbana, se è vero che alcune delle suddette agevolazioni sono già in essere è altrettanto vero che **tali agevolazioni non sono offerte in quanto previste dal contratto di servizio bensì in quanto costituiscono autonome iniziative commerciali dell'Azienda affidataria** (costituendo, conseguentemente, più che agevolazioni nel senso della normativa delle offerte promozionali commerciali vere e proprie):

1. Abbonamento annuale scontato del 50% per chi ha meno di 14 anni;
2. Abbonamento mensile scontato al 50% per età superiore a 65 anni;
3. Abbonamento mensile scontato del 50% per chi ha meno di 14 anni;
4. Abbonamento annuale scontato al 50% per età superiore a 65 anni;
5. Abbonamento annuale per gli Under 11 a prezzo fisso di €. 10 (in realtà è una sostanziale gratuità per gli under 11 con la corresponsione di €. 10 per costi amministrativi);
6. Abbonamento annuale studenti con validità 12 mesi anziché 10.

I criteri di stima adottati da Agenzia fanno esclusivo riferimento e sono limitati **all'estensione all'ambito interurbano**, ove tali agevolazioni sono del tutto assenti, scelta che introdurrebbe il paradosso che chi si è prodigato a proprie spese per favorire l'accesso agevolato al TPL per anziani e giovani si vedrebbe oggi negato un giusto riconoscimento commisurato non solo ai mancati introiti per le "agevolazioni" passate, compensazioni che come detto l'Azienda ha inteso autofinanziare nell'ambito delle proprie iniziative commerciali, bensì anche per quelle future, venendo così a consolidarsi una misura e il connesso rischio tariffario che al momento presentano un profilo commerciale e non invece, come dovrebbe in prospettiva, una natura istituzionale e un accoglimento contrattuale.

Le agevolazioni in essere per i giovani, in particolare under 14, per ragioni commerciali di premialità per fidelizzazione facilmente comprensibili, sono legate ai titoli mensile e annuale mentre il regolamento regionale, art. 27 co 1, le prevede in tale misura unicamente in rapporto al biglietto ordinario.

Le agevolazioni commerciali offerte dall'Azienda agli anziani, poi, fatte proprie in pari immutata misura da Agenzia, anche in questo caso per ragioni sociali del tutto comprensibili, **non trovano riscontro quantitativo, né nel regolamento regionale, né in atti autonomi degli enti regolatori.**

I livelli di sconto particolarmente significativi in essere, conseguentemente, individuati dall'Azienda al fine di garantire uniformità di trattamento alle due categorie di giovani e anziani, ai fini del loro mantenimento integrale meriterebbero una scelta esplicita di politica tariffaria.

Il mantenimento delle agevolazioni di cui sopra comporta per l'Area Urbana un'integrazione da parte dell'Agenzia o degli Enti competenti, che tenendo conto del nuovo sistema tariffario e della nuova zonizzazione, può essere stimata in 200.000,00 €. per gli abbonamenti under 14 e in 633.000,00 €. per Over 65.



Le considerazioni sopra accennate evidenziano l'opportunità che l'intera materia delle agevolazioni tariffarie sia riaffrontata nella sua integralità, su basi esaustive quanto a dati di riferimento e politiche tariffarie e con proiezioni sugli impatti estese alla totalità dei vettori coinvolti.

ATB desidera attirare l'attenzione di Agenzia su un'ultima considerazione in ambito di agevolazioni tariffarie, afferente al titolo studenti.

Nel cap. 6 della relazione illustrativa, e segnatamente al par. 6.4.2 tab. 6.2, sono rappresentati i rapporti di convenienza di Progetto come necessariamente derivabili dal Regolamento regionale, art. 12, in relazione ai titoli obbligatori.

Tra i titoli di viaggio in elenco è anche riportato l'abbonamento annuale studenti, titolo che ai sensi del regolamento, art. 28, co 9, non risulterebbe essere obbligatorio: *"La Giunta regionale e gli Enti Regolatori promuovono forme di agevolazioni tariffarie a favore degli studenti fino al venticinquesimo anno di età da applicare agli abbonamenti mensili o per l'acquisto dell'abbonamento annuale ordinario di validità 12 mesi, ammettendo la possibilità di pagamento rateale mensile anche con domiciliazione dei pagamenti."*

Per tale abbonamento è, inoltre, riportato un "obbligo", ex regolamento, di *"sconto minimo del 20% sulla tariffa dell'abbonamento annuale personale"*, obbligo che nuovamente non pare di poter ravvisare in termini letterali nel testo del Regolamento, fermo restando che le tariffe in vigore, pur con differenze di criteri / parametri tariffari (26 anni AU, 30 anni IU), già offrono alla categoria degli studenti sconti compresi tra il 20% e il 22%.

Il suddetto titolo studenti è, infatti, trattato nel Regolamento regionale in due distinti punti, con approcci relativamente differenziati in rapporto alla definizione della tariffa, senza mai esprimersi o espressamente esplicitare la quantificazione della misura percentuale dell'agevolazione o dello sconto da prevedersi:

- l'art. 12, co 3, recita: *"I rapporti di convenienza per eventuali ulteriori tipologie di titoli di viaggio introdotte ai sensi dell'art. 9, comma 3 sono determinati in conformità con i rapporti indicati al presente articolo"*(questa formulazione indurrebbe ad applicare la percentuale di sconto - del 20% - non tanto alla tariffa dell'abbonamento annuale personale quanto alla tariffa dell'abbonamento mensile studenti, titolo peraltro non presente nel sistema in essere, né nel STIBM, moltiplicata per 12);
- l'art. 28, co 9, per contro prevede: *"La Giunta regionale e gli Enti Regolatori promuovono forme di agevolazioni tariffarie a favore degli studenti fino al venticinquesimo anno di età da applicare agli abbonamenti mensili o per l'acquisto dell'abbonamento annuale ordinario di validità 12 mesi, ammettendo la possibilità di pagamento rateale mensile anche con domiciliazione dei pagamenti"* (cui è coerente il metodo di computo prospettato nella relazione per il STIBM).

Nuovamente, pare di ravvisare la circostanza che una tariffa promozionale vigente sia, comprensibilmente, consolidata con l'avvento del STIBM, incluse le connesse agevolazioni, senza tenere esplicitamente conto degli obblighi regolamentari derivanti in materia di compensazioni economiche a carico degli Enti regolatori che introducono la suddetta agevolazione tariffaria.

Lo STIBM, recependo indicazioni provenienti dal quadro normativo e regolamentare regionale, introduce ulteriori novità, in grado a loro volta di produrre degli **impatti negativi sulle risorse economiche generabili per via tariffaria dal sistema di trasporto pubblico**.

Tra le diverse innovazioni, s'intende ora fare riferimento alla possibilità prevista, anch'essa in chiave agevolativa, a favore dell'utente occasionale (rif. biglietto ordinario nelle sue varie soluzioni), di **completare il proprio viaggio validamente iniziato**.



Tale facoltà è implicitamente sottesa alla formula adottata dal STIBM ove esse prevede che sia effettuata "... l'ultima convalida entro il tempo di validità del titolo".

Se appare del tutto apprezzabile e condivisibile l'idea di offrire l'opportunità all'utente di completare il proprio spostamento con un unico titolo di viaggio anche in situazioni di traffico avverse, atteso che il dimensionamento della sua validità temporale sia comunque stata definita in sede progettuale in termini corretti e congrui rispetto alla durata media dei viaggi tra le singole relazioni OD, appare del tutto evidente che esista anche un'apprezzabile alea sulla possibilità che tale opportunità si traduca in un minor gettito tariffario, nonché che tale facoltà si presti non solo al completamento del viaggio programmato, bensì anche all'effettuazione di uno spostamento ulteriore e distinto.

ATB ritiene, pertanto, che anche la suddetta fattispecie debba essere fatta oggetto di un'analisi approfondita e che cautelativamente ne sia dimensionato un possibile impatto economico negativo sugli introiti tariffari totali del bacino.

Pare, infine, opportuno al riguardo segnalare la necessità di un raccordo delle tematiche sopra rammentate (durata congrua del titolo, validità virtualmente "estesa" per il completamento del viaggio, ...) col **Regolamento Regionale** che, all'art. 31 co 9 lett. b), letteralmente sancisce quanto segue: *"Il possesso di titolo di viaggio non convalidato o convalidato in fase di controllo o **scaduto** o non sufficiente per lo spostamento effettuato o recante riduzione non spettante o non completamente compilato ove richiesto, è equiparato al mancato possesso di idoneo e valido titolo di viaggio fatto salvo quanto previsto dalla lettera c)"*.

ATB intende evidenziare un ulteriore e singolare aspetto nello sviluppo delle **correlazioni tariffarie della zona A** che nel nostro caso è rappresentata per larghissima parte dalla città, in cui si registra la maggior concentrazione quantitativa e qualitativa dell'offerta di servizio.

Il valore del carnet di tariffa A non rispetta il giusto rapporto di convenienza poiché evidenzia uno sconto ben maggiore del 10% e ben più alto dello sconto attuale.

La tariffa di €. 12,50, come quella proposta, comporta, inoltre, almeno in certa misura, il rischio di cannibalizzazione dell'abbonamento mensile.

La tariffa adeguata dovrebbe essere pari ad €. 13,50.

Il valore dell'abbonamento mensile di tariffa A, pari ad €. 35,00, rimane ingiustificatamente invariato rispetto all'attuale.

Ciò comporta discrepanza tra l'aumento del valore del biglietto ordinario di tariffa A, che aumenta del 15,38% e l'aumento pari a 0 dell'abbonamento mensile, il quale dovrebbe essere pari a circa 23/24 volte il valore del biglietto ordinario.

Pertanto sembrerebbe ragionevole una **tariffa del mensile almeno pari a €. 36,00.**

Di conseguenza le tariffe dell'abbonamento annuale ordinario e studenti diventerebbero rispettivamente di **€. 320,00 e di €. 256,00.**

ATB, in ultimo, sempre con riferimento a tematiche d'impatto, ritiene opportuno segnalare quanto previsto dal Regolamento tariffario del STIBM all'art. 13, co 3, che letteralmente recita: *"Sul montante totale degli introiti tariffari del Bacino di Mobilità, l'Agenzia potrà determinare con proprio atto, prima dell'affidamento dei servizi, la quota di ricavi di propria competenza da destinare alla parziale copertura dei propri costi di funzionamento, in applicazione e nel limite del 3 % degli introiti tariffari, come stabilito dall'art. 25 del Regolamento Tariffario Regionale."*.

La relazione illustrativa del STIBM dell'Agenzia pare non precisare in quale misura essa preveda di ricorrere a tale facoltà che, considerati gli attuali ricavi complessivi di bacino, di poco inferiori ai 40 Mln di euro, porterebbe a **una riduzione del**



monte delle risorse tariffarie sino a un valore complessivo intorno a 1,2 Mln di euro (e a un valore superiore a tale soglia ove il 3% sia applicato al nuovo monte introiti, che si suppone superiore al dato storico di 40 mln di euro).

Il suddetto ammontare di risorse, non secondario quanto a significatività alle restanti principali manovre tariffarie STIBM, andrebbe pertanto preso in considerazione nelle analisi d'impatto, chiarendo in che misura, ancorché in via indicativa, l'Agenzia intenda avvalersi della suddetta facoltà.

In materia di zonizzazione e di equità tariffaria, sempre a livello di considerazioni di carattere generale, appare opportuno richiamare l'attenzione dell'Agenzia sulla **modalità di computo delle distanze zonali** e, in specie, all'applicazione di tali modalità all'ambito dei servizi ferroviari.

La relazione illustrativa, a più riprese, nel richiamare le finalità del STIBM, rammenta che (cap. 3) *"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"* e, conseguentemente, afferma che (par. 6.1): *"La tariffa applicabile per un determinato viaggio e passeggero è funzione di tre elementi:*

- *la "distanza zonale" descritta nei punti precedenti;*
- *la "tipologia di titolo di viaggio" acquistato;*
- *il "profilo tariffario" del passeggero che può o meno attivare agevolazioni economiche".*

La distanza zonale, a sua volta, è calcolata (cap. 4) *"sulla base del numero di zone tariffarie attraversate per percorrere il viaggio, comprese le zone di origine e di destinazione, seguendo il "grafo tariffario" (sintesi della rete dei servizi di TPL) e, nel caso di eventuali percorsi alternativi, considerando la distanza minima risultante"*, con l'ulteriore precisazione, tra le altre, che *"è possibile introdurre il concetto di "via" che consente la distinzione della distanza zonale in relazione all'itinerario percorso per spostarsi dalla zona di origine a quella di destinazione"*.

ATB desidera in merito semplicemente osservare che questo ultimo concetto, "di via", meriti una valutazione e un'applicazione particolarmente prudenti e accorti potendosi con esso reintrodurre, salvo correttivi tariffari ad hoc, quelle indesiderate tariffe e distonie modali / intermodali il cui superamento il STIBM ha posto tra i propri principali obiettivi.

Ad esempio, ove il collegamento sia garantito in modalità esclusivamente ferroviaria, attesa l'inevitabile rigidità d'itinerario derivante dall'infrastruttura, potrebbe pervenirsi a un conteggio di distanza zonale largamente eccedentario rispetto alla distanza che sarebbe invece applicata ove fosse presente anche un collegamento automobilistico, circostanza questa configurante una possibile non equità tariffaria, posto che in questo caso la scelta d'itinerario potrebbe non essere dettata da preferenze e necessità individuali, bensì da semplici dati oggettivi, pianificazione integrata del servizio e del territorio, esogeni all'utente.

In altri termini, con il STIBM si vorrebbe formalmente pervenire a una tariffa indifferente dai vettori utilizzati, ma la distanza zonale verrebbe a essere calcolata in base alle reti modali dei singoli vettori, portando alla sostanziale sopravvivenza di tariffe modali diverse per la stessa OD.

ATB in materia di equità tariffaria e d'impatto sociale delle politiche tariffarie STIBM, ritiene, infine, di dover suggerire una riflessione dell'Agenzia in ordine alla manovra di revisione delle tariffe degli abbonamenti ove gli interventi effettuati, in taluni casistiche, portino **all'applicazione di tariffe inferiori a quelle in essere** quando, in linea generale, parrebbe di norma preferibile premiare le categorie e fasce d'utenza ritenute storicamente "penalizzate" con una invarianza delle tariffe STIBM, a fronte degli aumenti generalizzati indotti alle tariffe in vigore per ragioni d'integrazione.



Tale approccio eviterebbe d'ingenerare il dubbio che le nuove tariffe sanino delle ingiustizie perpetrate quando invece esse hanno la finalità, come è naturale, di permettere di superare e armonizzare mere distonie e involontarie distorsioni delle soluzioni applicate alle e tra le diverse modalità di trasporto e tipologie di servizio.

L'effetto dell'impostazione operata dall'Agenzia, sia per quanto riguarda l'andamento della curva delle tariffe di abbonamento (in taluni casi per le relazioni interurbane con applicazione di tariffe inferiori a quelle attuali), sia relativamente all'assunzione del cap rappresentato da un valore significativamente inferiore al valore attuale dell'IVOL mensile evidenzia che **il presunto recupero dei mancati introiti impatta soprattutto in termini di aumento del prelievo tariffario sui titoli ordinari e di abbonamento attualmente rappresentati dalla città (U) e dall'area urbana (AU).**

Ciò potrà comportare **effetti contraddittori in sede di clearing**, pur in una logica di gestione unitaria, fra differenti operatori dei servizi di area urbana, dei servizi interurbani e dei servizi ferroviari.

In materia di **zonizzazione**, evidenziamo in ultimo alcune aporie derivanti dalla nuova zonizzazione proposta relativamente ai comuni oggi inclusi in ATB SYSTEM.

Le località dell'Area Urbana che, rispetto all'attuale ATB SYSTEM, sono state collocate in una zona tariffaria inferiore sono le seguenti: Albino e frazioni, Azzonica, Bruntino, Osio Sopra, Policlinico di Ponte San Pietro, Ponteranica, Ramera, Sorisole, Torre de Roveri, Valbona.

Vi sono alcune relazioni di viaggio O/D che non interessano la zona urbana (città), ma sono "trasversali" rispetto all'attuale "bersaglio", ad esempio da Scanzorosciate ad Alzano, che, diversamente da oggi, appartengono alla medesima zona tariffaria.

Al contrario, altre località, come Paladina e Valbrembo, collocate oggi nella stessa zona, con lo STIBM sono situate in due zone differenti, così che il loro collegamento comporta l'incremento di una fascia tariffaria.

Inoltre, nel sistema STIBM non è dato sapere se siano previste località poste sul confine tra un Comune e l'altro, come previsto in ATB System, al fine di neutralizzare lo scatto di tariffa.

RIEPILOGO DEGLI IMPATTI E DATI DI SUPPORTO (ALLEGATI 1 E 2)

In base ai conteggi effettuati, tenuto conto delle diverse manovre ipotizzate da Agenzia per la realizzazione dello STIBM (d'integrazione, scontistica per nuove tariffe, nuovi rapporti di convenienza e agevolazioni, nuova zonizzazione, prelievo di risorse per i costi di funzionamento di Agenzia, ecc.), a carico dell'**ambito urbano** emergono impatti tariffari negativi stimabili su base annua nei termini seguenti, **nel loro complesso attestati intorno ai 2,4 Mln di euro:**

- 1) perdite d'introiti U/AU derivanti da **integrazione dei titoli di viaggio IU** pari a **€. 2.051.618,43:**
 - a. integrazione abbonamenti ordinari € 592.373,56 (inclusi <14 anni e >65 anni)
 - b. integrazione abbonamenti studenti € 546.156,00
 - c. titoli occasionali € 912.965,30
- 2) perdite d'introiti U/AU derivanti da nuova **zonizzazione** pari a **€ 377.777,00**

Oltre ai 2,4 Mln di euro a carico dell'ambito urbano è necessario considerare i minori introiti di bacino derivanti da prelievo di Agenzia per copertura costi di funzionamento sino a **€ 1.200.000,00.**



Allegato 1 – Riepilogo abbonati ATB e TEB per area di residenza

RIEPILOGO RESIDENZA ABBONATI ATB E TEB

allegato 1

RESIDENZA (*)	PROVINCIA DI BG	RETE ATB	Totale complessivo	%
LOCALITA' FUORI RETE ATB	2.421		2.421	9,92%
LOCALITA' AREA ATB	20.219	1.753	21.972	90,08%
Totale complessivo	22.640	1.753	24.393	100,00%

(*) N. 1.753 sono abbonati residenti fuori Provincia e si considerano appartenenti alle località di Area Urbana

Allegato 2 – Mancati introiti per integrazione tariffaria titoli di viaggio IU: stime ATB rispetto a stime Agenzia

Allegato 2

Tabella C.2 - stima degli introiti dovuti all'acquisto di titoli urbani + interurbani (agenzia del TPL)				Stima mancati introiti	
Titolo di Area Urbana	introiti 2018	Incidenza	Stima mancati introiti	Introiti	Incidenza
Biglietto	5.158.665,00	0,30%	15.476,00	515.866,50	10,00%
Annuale Ordinario Studenti	4.472.556,00	7,90%	353.331,92	546.156,00	12,21%
Tesserino 10 corse	2.822.932,00	0,30%	8.468,80	282.293,20	10,00%
Mensile ordinario	1.968.242,00	16,70%	328.696,41	328.696,41	16,70%
Annuale Ordinario Under 14 e Over 65	673.698,00	16,70%	112.507,57	112.507,57	16,70%
Biglietto a bordo 1 zona	580.580,00	0,30%	1.741,74	58.058,00	10,00%
Annuale Ordinario	495.285,00	16,70%	82.712,60	82.712,60	16,70%
Mensile Ordinario Under 14 e Over 65	307.072,00	16,70%	51.281,02	51.281,02	16,70%
Biglietto a bordo 3-4-5 zone	291.240,00	0,30%	873,72	29.124,00	10,00%
Biglietto a bordo 2 zone	276.236,00	0,30%	828,71	27.623,60	10,00%
Turistico 1 giorno	223.706,00	0,30%	671,12	-	0,00%
Airport Bus 1 giorno	213.178,00	0,30%	639,53	-	0,00%
Turistico 3 giorni	193.765,00	0,30%	581,30	-	0,00%
Biglietto per comitive	182.373,00	0,30%	547,12	-	0,00%
Settimanale	63.505,00	16,70%	10.605,34	10.605,34	16,70%
Annuale Ordinario Famiglia 3° comp.	39.345,00	16,70%	6.570,62	6.570,62	16,70%
Annuale Ordinario stud.Fam.3° comp.	740,00	16,70%	123,58	123,58	16,70%
Totale complessivo	17.963.118,00		975.657,08	2.051.618,43	

Bergamo, 21 ottobre 2019

Spettabile

Agenzia del TPL del Bacino di Bergamo

Via T. Tasso 8

24121 Bergamo

Pec: agenziatplbergamo@pec.it

OGGETTO: Documento di Consultazione in merito al “Sistema tariffario Integrato del Bacino – STIBM” del bacino di Bergamo
Osservazioni

La presente riporta le osservazioni della Scrivente al Documento di Consultazione in oggetto; al riguardo la Scrivente osserva che:

- 1) Nella documentazione fornita non sono presenti la matrice O/D con il nuovo STIBM e le nuove polimetriche, che consentirebbero più precise osservazioni in merito. Si richiede tale integrazione documentale
- 2) Nella documentazione presentata non si fa esplicito riferimento al fatto che l'IVOP di Bergamo sarà eliminato all'interno del bacino. Si chiede cortese conferma di ciò, ricordando che, al pari dello STIBM del Bacino di Milano, è necessario che tali incassi siano ricompresi nella base di riferimento degli introiti di gara
- 3) Non è chiara l'applicazione della “tariffa bergamasca” alle relazioni appartenenti ad altri bacini non citate nella documentazione. A titolo di esempio:
 - La Linea z405 verso Treviglio non è citata nella documentazione
 - Per la Linea k510 viene introdotta la tariffa bergamasca, limitatamente alla sola relazione Treviglio Calvenzano
- 4) in merito alla profilazione degli utenti si chiede di precisare i relativi costi (es: tessere) e le modalità di condivisione dei dati tra operatori (es: gomma-ferro)
- 5) Si richiedono maggiori indicazioni sul tema gestione e clearing (es: gomma-ferro)

- 6) Si richiede che nella documentazione siano precisate tutte le modalità di avvio, quali ad esempio il periodo di durata dei vecchi titoli, la previsione di un'adeguata tempistica per l'attivazione dei nuovi profili (per evitare code agli Infopoint), le modalità di vendita dei titoli di viaggio in relazione all'integrazione con il TPL ferroviario.

In fede

AUTOGUIDOVIE SpA
Ing. Paolo Tamborini





Autoservizi LOCATELLI S.r.l.

e-mail: info@autoservizilocatelli.it

sito: www.autoservizilocatelli.it



TRASPORTI BERGAMO SUD – OVEST S.p.A.

Sede Legale:

24046 OSIO SOTTO (BG)

Via Milano n. 23 tel. 035/80.80.90

TBSO Prot. 49/2019

Spett.le

Agenzia del TPL di Bergamo

A mezzo pec

Bergamo, 21 ottobre 2019

Oggetto: Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità - STIBM Bergamo - Osservazioni.

Le scriventi società Autoservizi Locatelli S.r.l. e Trasporti Bergamo Sud Ovest S.p.A., con il presente documento formulano le proprie osservazioni in relazione al Sistema Tariffario Integrato di Bacino, trasmesso da codesta Agenzia al fine di acquisire le previste osservazioni da parte degli operatori del trasporto pubblico locale.

In particolare, le scriventi, hanno effettuato un'accurata analisi dell'impatto del nuovo sistema (STIBM Bergamo) sulle linee: V Bergamo Trezzo dir Vaprio, A Bergamo Brivio, Z Bergamo Ponte S. Pietro Trezzo, V10 Dalmine Osio Sotto Verdello che rappresentano il 70% Area B7 prevista dal Nuovo Bacino dei Trasporti di Bergamo.

Dall'esame della documentazione in nostro possesso, essenzialmente basata sui puntuali dati O/D degli abbonamenti, abbiamo riscontrato che:

- 1) il 50% circa dei trasportati ha destinazione Bergamo, il restante 50% ha destinazione altri poli di attrazione principalmente Dalmine, Ponte S. Pietro e Trezzo;
- 2) dell'utenza diretta a Bergamo, mediamente, il 15% usufruisce di titoli di viaggio integrati con il servizio urbano;
- 3) per i biglietti ordinari, in base alla tariffa e alla rivendita di origine, sono confermate le medesime percentuali di cui sopra;

Da questa analisi si evidenzia come il 50% dell'utenza, secondo il nuovo Stibm, avrà diritto all'integrazione con servizio urbano mentre il restante 50% pagherà una tariffa maggiorata senza nessuno vantaggio diretto, non utilizzando, di fatto, i servizi integrati (no Area Urbana).

Il confronto tra le nuove tariffe STIBM e quelle attualmente in vigore ci porta a stimare che l'applicazione del nuovo sistema comporterà, per le linee oggetto di osservazione, minori introiti da tariffa nell'ordine del 8-10% complessivo, derivante anche dalla mancata compensazione dell'integrazione tariffaria con il servizio urbano. Stimiamo, quindi, che per le linee analizzate



Autoservizi LOCATELLI S.r.l.

e-mail: info@autoservizilocatelli.it

sito: www.autoservizilocatelli.it



TRASPORTI BERGAMO SUD – OVEST S.p.A.

Sede Legale:

24046 OSIO SOTTO (BG)

Via Milano n. 23 tel. 035/80.80.90

dell'Area B7 i minori introiti da tariffa derivanti dall'applicazione della nuova Zonizzazione proposta nel STIBM, ammontano a circa 250.000,00 Euro annui.

Riteniamo opportuno sottolineare come gli utenti diretti a Bergamo in possesso di un documento integrato con area urbana utilizzeranno, seppure in parte, il servizio anche per brevi tratte (esempio Stazione – Porta Nuova) generando un possibile sovraffollamento dei mezzi del servizio urbano.

Stimiamo quindi che la zonizzazione proposta e/o le relative tariffe porteranno una consistente contrazione degli introiti da tariffa rispetto agli attuali livelli storici, contrariamente a quanto previsto delle regole dello stesso STIBM.

In particolare, inoltre, con riferimento alla validità dei titoli di viaggio e regole tariffarie di STIBM ci preme evidenziare quanto segue:

- 1) la validità oraria o a tempo, proposta, appare eccessivamente favorevole all'utenza e potrebbe comportare viaggi di A/R con un unico biglietto, con conseguente contrazione dei ricavi da tariffa;
- 2) per gli abbonamenti settimanali (AS) e mensili (AM) si propone che la validità degli stessi sia legata, rispettivamente, alla settimana solare e al mese di rilascio solare, per agevolare il servizio di emissione e di controlleria. Una diversa valutazione della validità, o l'introduzione di iniziative commerciali potranno essere valutate solo dopo l'attivazione del nuovo sistema SBE in corso di fornitura;
- 3) nel sistema STIBM sono state previste tariffe agevolate per under 14 e over 65, in analogia alle analoghe tariffe vigenti attualmente nella sola area urbana di Bergamo. Le nostre valutazioni, effettuate sulla base della puntuale analisi dei dati storici, stimano in circa € 95.000 i minori introiti da tariffa derivanti dall'applicazione di dette agevolazioni sulle linee di nostra competenza ed oggetto di osservazione. Si ritiene pertanto che nel STIBM predisposto da codesta Agenzia sia opportuno identificare solo le agevolazioni previste da norme di legge di competenza della Regione Lombardia.
Si evidenzia, in merito, che l'art. 27 del regolamento nr. 4/2014 in relazione alle agevolazioni obbligatorie recita come segue:

- Lett. b) (*"i ragazzi fino a 14 anni viaggiano a tariffa di biglietto ordinario scontata del 50%"*): Regione Lombardia conferma che l'agevolazione si applica solo ai biglietti di corsa semplice e non anche agli abbonamenti. In più ricorda che, ai sensi dell'art. 28, c. 10, tale previsione è derogabile nel momento in cui sia applicata l'agevolazione di cui al c. 9 (*"...agevolazioni tariffarie a favore degli studenti fino a 25 anni da applicare agli abbonamenti mensili o per l'acquisto dell'abbonamento annuale ordinario di validità 12 mesi, ammettendo la possibilità di pagamento rateale mensile anche con domiciliazione dei pagamenti"*)).



Autoservizi LOCATELLI S.r.l.

e-mail: info@autoservizilocatelli.it

sito: www.autoservizilocatelli.it



TRASPORTI BERGAMO SUD – OVEST S.p.A.

Sede Legale:

24046 OSIO SOTTO (BG)

Via Milano n. 23 tel. 035/80.80.90

- Lett. d) (*“i minori di 18 anni viaggiano a tariffa scontata, con le limitazioni e le condizioni stabilite con atto della Giunta Regionale”*): tale atto di Giunta non c'è ancora, nelle more si applica *“Io viaggio in famiglia”* (ai sensi dell'art. 42, c. 1, lett. e).

Ulteriori considerazioni particolari meritano le tariffe/integrazioni previste con il sistema ferro:

- 1) le tariffe riportate nel documento STIBM per il servizio ferroviario sono relative a documenti di 1° classe, categoria non disponibile sulle tratte di riferimento.
Dovrebbero quindi prevedersi, per tipologia di servizio e relazioni, le tariffe di 2° classe; che, sulla base degli attuali sistemi comporterebbero una differenza tariffaria tra ferro/gomma per gli abbonamenti pari a circa il 30/35%.

In conclusione, ci auguriamo di aver fornito un contributo alla predisposizione del sistema tariffario integrato che codesta Agenzia vorrà porre quale elemento essenziale della prossima gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale nel bacino della provincia di Bergamo. Proponiamo, ove possibile, di valutare un coerente periodo sperimentale durante il quale siano attivi, in parallelo, i due sistemi tariffari (attuale e nuovo opportunamente rivisto), al fine di verificare l'effettiva ricaduta del nuovo sistema proposto, sia sugli introiti da tariffa che sul livello di servizio. (v.di STIBM Milano).

La sperimentazione porterà importanti dati anche per la messa a regime del sistema SBE.

In allegato trasmettiamo schede tecniche valutazione impatto nuova zonizzazione e tariffazione e restiamo a disposizione per ogni chiarimento ed integrazione.

Distinti saluti

Autoservizi Locatelli Srl
Amministratore Unico
Vera Locatelli
Firmato digitalmente

Tbso Spa
Presidente Cda
Giuseppe Ventre
Firmato digitalmente