



## Emergenza Sanitaria 2020

# Criticità del Trasporto Pubblico Locale nel 2020 e prospettive

### 0 Sintesi

---

#### ✓ Il 1° semestre 2020

In questo semestre il trasporto pubblico locale è stato segnato pesantemente dall'emergenza sanitaria con:

- La riduzione dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico nei mesi di marzo ed aprile, pari al 56% del previsto, ed una successiva progressiva ripresa nell'estate, mantenendo comunque importanti vincoli di capacità sui mezzi (oggi pari a circa il 50% dei posti offerti);
- Una riduzione in modo ancora più drastico della domanda di trasporto sia nei mesi di lockdown (al 5%-10%) che successivamente, con la conseguente perdita di ricavi dai titoli di viaggio, stimata fra i 5,1 ed i 5,3 mln € nel semestre, pari ad oltre il 50% dei ricavi nello stesso periodo del 2019.

#### ✓ Il 2° semestre del 2020

- In preparazione della ripresa delle scuole a settembre si sono organizzati nei mesi di maggio e giugno molteplici incontri "Scuola+TPL" con l'obiettivo comune di trovare una soluzione che permetta la migliore fruizione possibile dei due servizi, entro i rispettivi vincoli organizzativi:
  - vincoli di capacità di trasporto,
  - vincoli connessi al distanziamento ed alla gestione degli affollamenti nelle scuole.
- la scelta dell'Agenzia è stata di dare priorità ad "organizzare quanto serve a gestire il servizio in emergenza, nel rispetto dei vincoli sanitari presenti", soprassedendo, per ora, al tema delle risorse economiche, che resta comunque presente.
  - il modello di offerta si basa su di un doppio ingresso agli Istituti Superiori alle ore 8 ed alle ore 10, esteso a tutto il Bacino.
  - Il nuovo sistema di offerta implicherà ulteriori costi da quantificare (prime stime da 3 a 3,5 mln €), la cui copertura va ricercata all'interno delle manovre normative e contrattuali tese a ricercare l'equilibrio complessivo del sistema del TPL.
- Nel 2° semestre permangono inoltre le incertezze sulla stabilità delle disposizioni per la gestione dell'emergenza sanitaria che possono mutare le condizioni del servizio e della domanda.



✓ **Le prospettive del settore**

- Gli effetti dell'emergenza sanitaria hanno minato l'equilibrio economico del settore, contraendo gli introiti in maniera decisamente superiore alla contrazione dell'offerta e mettendo in discussione gli elementi economici dei *Contratti di Servizio* in essere.
- Gli interventi normativi ed economici introdotti sinora non assicurano l'equilibrio economico del sistema:
  - sarà necessario consuntivare al più presto l'esito delle azioni avviate nel 2020 ed identificare quanto utile e necessario per trovare un nuovo equilibrio del TPL.
- Viste le prime stime del 2020 ed i limiti degli interventi normativi ed economici introdotti, si valuta che il prossimo biennio-triennio dovrà essere dedicato alle azioni necessarie al riequilibrio del settore, per superare il rischio di fallimento delle Aziende di TPL e della conseguente difficoltà di erogazione del servizio.
- Sarà indispensabile una **confluenza di tutte le Istituzioni** (Centrali, Regionali, Locali) e degli Stakeholder per **introdurre tutte le azioni normative ed economiche** necessarie alla transizione verso un nuovo equilibrio:
  - a) **Stabilizzazione nel prossimo biennio-triennio degli attuali Gestori del Trasporto** (gare da rimandare);
  - b) **Ricerca delle risorse economiche necessarie, oltre ai 500 mln € inizialmente stanziati;**
  - c) **Qualora le risorse economiche non risultassero sufficienti occorrerà provvedere ad una revisione al ribasso dell'offerta di trasporto;**
  - d) **Sviluppo di piani economico-finanziari per ciascun contratto tesi a riequilibrare l'equazione  $costi = ricavi tariffari + corrispettivi$ ;**
  - e) **Adeguaire i piani di intervento e le azioni a seguito del periodico monitoraggio dei risultati.**



## 1 Le criticità dell'esercizio 2020:

---

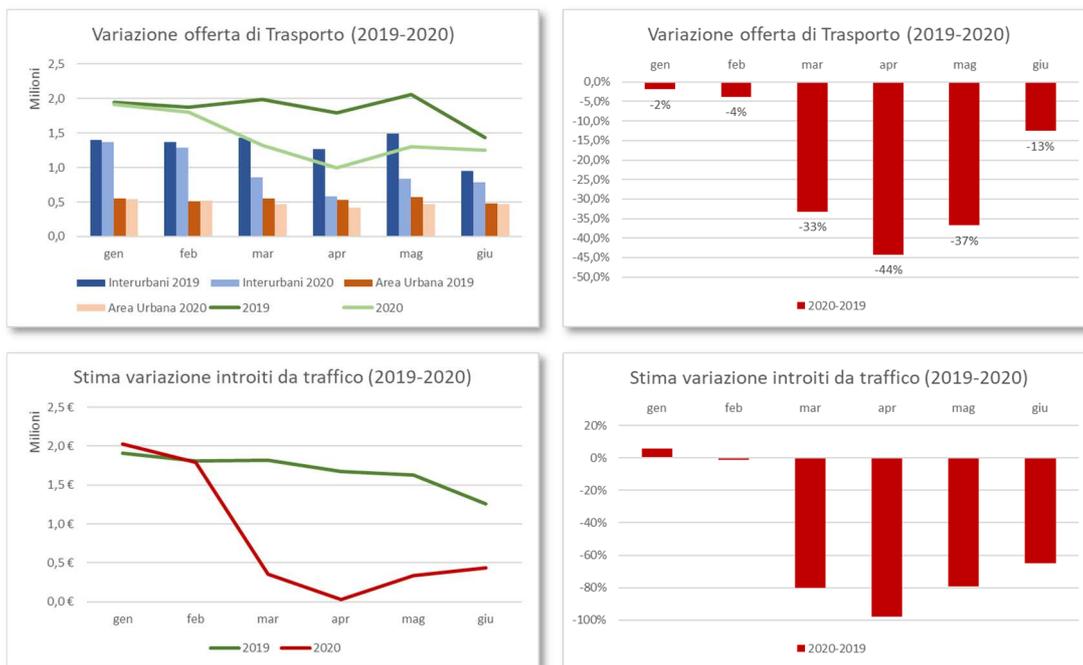
L'esercizio 2020 si caratterizza per l'**emergenza sanitaria** che a partire dal mese di marzo ha ridefinito l'offerta del servizio di trasporto pubblico e modificato le abitudini di viaggio in modo temporaneo e probabilmente strutturale.

A titolo indicativo e preliminare nel **1° semestre 2020** si sono verificati:

- una contrazione dei servizi erogati per effetto dei DCPM ed Ordinanze Regionali che si sono succedute per il controllo dell'epidemia;
  - nei mesi di maggiore contrazione si è comunque sostenuta un'offerta complessiva pari al 56% dello stesso mese del 2019, con maggiori riduzioni nel settore interurbano;
  - nel primo semestre l'offerta prodotta (in termini di percorrenze km) è stata il 23% dell'anno precedente, per circa 2,5 mln km in meno;
- il distanziamento necessario al rispetto delle disposizioni sanitarie ha ridotto la possibilità di carico sino al 25%-30% della capacità, limite oggi formalmente attestato al 60%, ma in concreto pari al 45%-50% dei posti offerti.
- una contrazione della domanda per effetto del lock-down che nei mesi di maggiore chiusura ha pressoché azzerato gli introiti da traffico (-98% nel mese di aprile)
  - Le prime stime indicano una perdita di ricavi da traffico nell'intero Bacino fra i 5,1 ed i 5,3 mln € pari ad oltre il 50% dei ricavi nello stesso periodo del 2019.
- Con il mese di giugno il servizio erogato nel Bacino di Bergamo si è pressoché riallineato all'orario estivo normalmente programmato, anche se con alcune peculiarità dettate dal permanere della situazione di emergenza sanitaria quali ad esempio: vincoli di capacità sui singoli mezzi, alcune corse "doppiate" per limitare l'affollamento a bordo, vincoli di apertura della funicolare di Città Alta, etc.
- L'effetto dell'emergenza sul bilancio economico dei servizi TPL è stato oggetto di attenzioni da parte di Regione Lombardia ed Agenzie:
  - lo squilibrio economico prodotto dal calo della domanda potrebbe richiedere una revisione dei parametri contrattuali, (anche ai sensi del regolamento Europeo 1370/2007) e necessarie risorse economiche per il pareggio di bilancio.
  - Il tema è oggetto di discussione in tutte le sedi (Ministeriali, Regionali, Locali) e si aspettano indicazioni sulle modalità con le quali procedere in tal senso.
  - Per quanto riguarda i mancati ricavi delle Aziende una prima erogazione è stata disposta dal Ministero dei Trasporti a livello nazionale e si attende l'emissione dello specifico decreto e la conseguente liquidazione di un acconto. Si tratta di 500 mln € a livello nazionale, e di 3,7 mln € stimati per il Bacino di Bergamo.



## Variation dell'offerta e degli introiti da traffico nel primo semestre 2020 (prime stime)



## 2 Il secondo semestre 2020

### 2.1 Il tema del servizio scolastico

Il servizio di trasporto per le scuole superiori interessa circa 55 mila studenti (fra scuole statali, paritarie e centri di formazione professionali), metà dei quali studiano nel capoluogo ed altri in complessi scolastici nel territorio provinciale, almeno una decina dei quali ospitano fra 1500 ed i 3 mila studenti ciascuno.

Già nell'incontro del 6 maggio organizzato dal Prefetto di Bergamo sono emerse le preoccupazioni per le modalità di ripresa delle attività scolastiche ed i vincoli dettati dai tempi organizzativi per strutturare il servizio di trasporto da settembre.

Su questa spinta si sono organizzati nei mesi di maggio e giugno molteplici **incontri "Scuola+TPL"** con **l'obiettivo comune di trovare una soluzione entro i rispettivi vincoli organizzativi che permetta la migliore fruizione possibile dei due servizi.**

Il modello di servizio per settembre ha quindi dovuto considerare:

- La dinamica dell'evoluzione sanitaria, che da maggio ha visto il progressivo rilascio di vincoli, ma non può dare certezze sulla situazione del prossimo autunno;
- Dei vincoli di capacità sui mezzi dettati dai DPCM ed Ordinanze Regionali;
  - La capacità possibile sui mezzi (oggi nominalmente limitata al 60%, ma nei fatti intorno al 40%-50%) potrebbe essere ulteriormente incrementata, anche a seguito delle recenti richieste regionali volte a chiedere la piena capacità (100% della capacità "da libretto") a settembre, compatibilmente con l'evoluzione dell'emergenza sanitaria.
- Delle necessità derivanti dall'applicazione delle *Linee Guida* del sistema scolastico contenute nel documento "*Piano Scuola 2020-21*" del 23.06.2020.



- Queste indirizzano – fra l’altro – verso una “*frequenza scolastica in turni differenziati*” e la “*fruizione, opportunamente pianificata, di attività didattica in presenza e di attività didattica digitale integrata*”, con una presenza nelle aule compatibile con il distanziamento interpersonale di 1 metro.

In questa fase, la scelta dell’Agenzia è stata di **dare priorità ad “organizzare quanto serve a gestire il servizio in emergenza, nel rispetto dei vincoli sanitari presenti”**, soprassedendo, per ora, al tema **delle risorse economiche**, che resta comunque presente.

La nuova organizzazione del trasporto pubblico comporta la riprogettazione di tutti gli orari delle corse, un dimensionamento del servizio superiore a quello degli anni precedenti, con la necessità di acquisire nuovo personale di guida e importanti risorse economiche, peraltro in un anno nel quale vengono a mancare quote consistenti dei ricavi da bigliettazione.

Anche per il “*Sistema Scuola*” l’organizzazione conseguente alle Linee Guida Ministeriali è una “novità” che comporta impegni organizzativi ed economici straordinari.

## 2.2 Il modello di servizio da settembre

A seguito delle discussioni intercorse sui tavoli “Scuola+TPL” è stato definito un modello impostato su questi elementi:

### ✓ **Calendario orario scolastico 2020-2021**

- dal 14 settembre 2020 al 8 giugno 2021,
  - sospensione dell’orario scolastico nei giorni di: 7 dic.2020 (ed altre due giornate da definire);
- Per la necessaria organizzazione del trasporto (personale e mezzi), l’orario impostato è bene venga mantenuto per l’intero anno scolastico. Tuttavia, in caso di modifiche alle procedure di emergenza sanitaria, il modello organizzativo del trasporto pubblico verrà adeguato alle nuove direttive nei tempi minimi necessari a riconfigurare l’organizzazione dei servizi e l’informazione tempestiva ai passeggeri.

### ✓ **Orari di ingresso agli Istituti:**

- ore 8:00, ore 10:00, con equa ripartizione dei flussi fra i due orari di ingresso.

### ✓ **Orari di uscita dagli Istituti:**

- Le diverse esigenze didattiche degli Istituti non fanno convergere verso una soluzione univoca degli orari di uscita, con richieste diverse fra singoli Istituti o al più fra Ambiti Scolastici.
- Viste le differenze delle organizzazioni didattiche fra gli Istituti, si è convenuto di:
  - consolidare le uscite alle ore 13:00 ed alle ore 15:00, sulle quali impostare lo schema base del servizio di trasporto per il rientro a casa;
  - per le uscite delle 12:00 e 14:00 valutare puntualmente (tramite esame congiunto fra Ambito/Istituto scolastico ed Aziende di Trasporto) la fattibilità di organizzare specifiche corse:
    - visti i vincoli tecnico-organizzativi del trasporto, non è detto che questo sia fattibile ovunque;
    - per questa valutazione sono in corso di raccolta, tramite apposito format, le informazioni sul termine delle lezioni per ciascun Istituto.

### ✓ **Quantità di studenti giornalmente frequentanti:**

- Le analisi preliminari effettuate dagli Istituti Superiori segnalano che il rispetto del distanziamento previsto dalle norme sanitarie permetterebbe la presenza contemporanea

di circa 2/3 degli iscritti, una misura che incrementa al 60/70% degli studenti la necessità di trasporto giornaliera (in prima ipotesi era solo il 50%).

### 2.3 Le prospettive del secondo semestre 2020

Le prospettive del secondo semestre 2020 sono caratterizzate:

- dalla complessiva revisione dei servizi di trasporto per l'orario invernale scolastico, conseguente alle modalità organizzative introdotte nel settore trasporto e nel sistema scolastico;
- dall'incertezza sulla stabilità delle disposizioni per la gestione dell'emergenza sanitaria che possono mutare – anche repentinamente – le condizioni del servizio e della domanda.

Il nuovo sistema di offerta implicherà ulteriori costi, da quantificare (prime stime da 3 a 3,5 mln €), la cui copertura va ricercata all'interno delle manovre normative e contrattuali tese a ricercare l'equilibrio complessivo del sistema del TPL.

Permane il tema dell'incertezza della ripresa della domanda passeggeri (e dei relativi introiti) connessa all'instabilità della situazione sanitaria ed all' "insicurezza" percepita dai passeggeri in materia sanitaria che farebbe preferire il mezzo individuale al mezzo collettivo.

In proposito le indagini effettuate presso gli studenti segnalano una quota del 17% di indecisi, alla quale si aggiunge un 3% di trasferimento dal TPL ad altri modi.

Anche nel secondo semestre occorrerà mantenere un costante aggiornamento per il controllo dell'offerta e della domanda, con successive stime e consuntivi di costi/ricavi necessari a tenere sotto controllo le azioni gestionali.

## 3 Le prospettive a medio termine

---

Gli effetti dell'emergenza sanitaria hanno minato l'equilibrio economico del settore, contraendo gli introiti in maniera decisamente superiore alla contrazione dell'offerta.

Questo squilibrio mette in discussione gli elementi economici dei Contratti di Servizio in essere, che vedono la copertura dei costi del trasporto data da un consolidato rapporto fra corrispettivi (60%) ed introiti da traffico (40%).

Nel primo semestre 2020 sono stati emanati provvedimenti normativi tesi a compensare gli effetti negativi dell'emergenza sanitaria, fra i quali si citano l'attivazione di forme di "cassa integrazione guadagni" per le Aziende ed il fondo compensativo dei mancati introiti (inizialmente di 500 mln € a livello nazionale).

Del resto, le Aziende sono intervenute con azioni volte alla contrazione dei costi (cassa integrazione, manovre su straordinarie e ferie, risparmi di carburante, ...), ma allo stesso tempo si sono aggiunti costi imprevisti legati alla gestione sanitaria del trasporto (sanificazione, dispositivi di protezione individuali, ...).

Sarà necessario consuntivare al più presto l'esito delle azioni avviate nel 2020 ed identificare quanto utile e necessario per trovare un nuovo equilibrio del sistema.

Viste le prime stime del 2020 ed i limiti degli interventi normativi ed economici introdotti, si valuta che il prossimo biennio-triennio dovrà essere dedicato alle azioni necessarie al riequilibrio del settore, per superare il rischio di fallimento delle Aziende di TPL e della conseguente difficoltà di erogazione del servizio.



Sarà indispensabile una **confluenza di tutte le Istituzioni** (Centrali, Regionali, Locali) **e degli Stakeholder** per introdurre tutte le **azioni normative ed economiche necessarie alla transizione verso un nuovo equilibrio**.

- ✓ **Stabilizzazione nel prossimo biennio-triennio degli attuali *Gestori del Trasporto*** (gare da rimandare);
- ✓ **Ricerca delle risorse economiche necessarie, oltre ai 500 mln € inizialmente stanziati;**
- ✓ **Qualora le risorse economiche non risultassero sufficienti occorrerà provvedere ad una revisione al ribasso dell'offerta di trasporto;**
- ✓ **Sviluppo di piani economico-finanziari per ciascun contratto tesi a riequilibrare l'equazione  $\text{costi} = \text{ricavi tariffari} + \text{corrispettivi}$ ;**
- ✓ **Adeguare i piani di intervento e le azioni a seguito del periodico monitoraggio dei risultati.**

il Direttore  
- Ing. Emilio Grassi -

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