



Prot. n. 124/EST

Spettabile  
AGENZIA DEL TPL  
del bacino di BERGAMO  
  
Per il tramite di  
ATB CONSORZIO s.c. a r.l.

Bergamo, 25 maggio 2020

**OGGETTO: OSSERVAZIONI AL “PROGETTO DI NUOVO SISTEMA TARIFFARIO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NEL BACINO DI BERGAMO – revisione del 31.03.2020”.**

Egregio Direttore,

a seguito dell'esame dei contenuti della Relazione illustrativa del progetto di Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità (STIBM) di Bergamo e dei relativi allegati, formuliamo di seguito le nostre osservazioni, confidando che possano essere di supporto ai lavori dell'Agenzia e utili alle successive revisioni dei documenti.

In premessa riteniamo necessario evidenziare la nostra difficoltà nel valutare l'affidabilità delle stime prospettiche sui ricavi da traffico dell'intero bacino formulate nei documenti di progetto in un contesto di totale incertezza sulla futura dimensione e sul profilo della domanda di mobilità anche una volta superata la pandemia in corso.

È evidente che anche la politica tariffaria giocherà un ruolo decisivo per il settore, sia nella difesa della quota di mercato del trasporto pubblico locale rispetto alla mobilità privata sia nella regolazione dei flussi di passeggeri, lungo tutto l'arco orario di servizio, al fine di massimizzare, fino a quando i vincoli di distanziamento sociale non saranno del tutto rilassati, l'utilizzo della capacità di posti disponibile a bordo dei mezzi.

Sarà essenziale agire sulla gamma dei titoli e sui relativi rapporti di convenienza, sull'articolazione delle tariffe per profili di clientela, per linea/direttrice di traffico in relazione a quantità e qualità dell'offerta, per fascia oraria giornaliera, anche grazie alle opportunità offerte dalla diffusione delle soluzioni *smart-ticketing* e dalla messa a regime del Sistema di Bigliettazione Elettronica.

Questa considerazione ci è utile per sottolineare che in uno scenario di applicazione di un sistema di Bigliettazione Elettronica evoluto, come atteso per il nostro bacino, la sottostante zonizzazione non è un elemento rilevante ai fini della semplificazione e della facilità di accesso dei cittadini ai servizi di TPL, come avviene in analogia per il sistema di pedaggio autostradale. Sistemi tariffari innovativi a livello internazionale sono oggi orientati a logiche più vicine al modello “chilometrico” e fortemente orientate al “*pay per use*”.

Pertanto, pur prescindendo dalle premesse relative agli impatti della pandemia sui dati di base del modello utilizzato, vediamo con estrema preoccupazione l'ulteriore e significativa riduzione del numero di zone progettata per il sistema tariffario di bacino, estremamente semplificata anche rispetto alla precedente versione di progetto del mese di settembre u.s., con una stima di perdita di ricavi tariffari a tariffe vigenti indicata nell'ordine di 3,8 milioni di €/anno (vs. 2,5 milioni di € della precedente versione dei documenti). Tale perdita, pari a circa l'11% dei ricavi pre-Covid dell'intero bacino, crescerà più che proporzionalmente con l'applicazione di adeguamenti tariffari annuali.

Ci appare inoltre fortemente sovrastimato l'effetto di mitigazione e recupero delle perdite generate dal nuovo sistema attraverso gli incrementi tariffari proposti per i titoli di corsa semplice e per gli abbonamenti ordinari che, in particolare in area urbana, limiteranno la possibilità di recupero dei livelli pre-Covid se non addirittura generare maggiore contrazione, sia della domanda occasionale sia di quella sistematica (in letteratura trasportistica viene considerata una elasticità della domanda nella misura minima di 0,3% ogni 1% di incremento tariffario).

Resta valida la considerazione già espressa nelle nostre precedenti comunicazioni circa la possibilità di un incremento di costi del servizio urbano connesso all'integrazione tariffaria urbano/extraurbano a fronte della maggiore opportunità di utilizzo dei mezzi urbani da 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, come già da noi evidenziato, un costo aggiuntivo (quello per l'incremento del servizio necessario in orario di punta) con ricavi di sistema nulli o marginali non in grado di compensare il suddetto costo. Si ripropone all'attenzione dell'Agenzia e dei suoi progettisti l'opportunità di introduzione di specifici "correttivi tariffari" per tutti gli spostamenti aventi origine o destinazione nel capoluogo, o di attraversamento dello stesso, quali ad esempio un incremento "on top" forfettario alle tariffe di ciascun titolo o il computo convenzionale di una "zona/semizona" aggiuntiva. Va da sé, pur considerando le evidenti necessità di copertura economica, che l'utilizzo del sistema SBE potrebbe portare alla creazione di un sistema con tariffe maggiormente articolate e legate a specifiche esigenze.

Rileviamo inoltre come le nuove tariffe di riequilibrio proposte per il sistema STIBM accentuino ulteriormente il differenziale tra le tariffe del TPL automobilistico e le tariffe del trasporto ferroviario, con scostamenti tra il 20% e il 60% per i titoli di corsa semplice e tra il 40% e oltre il 100% per i titoli di abbonamento mensile e annuale, con evidente impossibilità di riallineamento nel corso di un periodo transitorio, indicato in 3-5 anni, di coesistenza di entrambi i sistemi e maggiore complessità nella gestione del clearing.

Riportiamo di seguito ulteriori aspetti di dettaglio, riprendendo e integrando quanto già evidenziato nelle precedenti comunicazioni, e a nostro avviso meritevoli di attenzione.

- 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.

Pur esprimendo parere favorevole alla proposta di riduzione della validità temporale base (1 zona) a 60 minuti (+ 10 minuti per ogni ulteriore sino ad un limite massimo di 120 minuti) rispetto alla versione precedente del documento, suggeriamo che tale validità temporale debba essere considerata solo per titoli con origine-destinazione nel capoluogo per contenere fenomeni di elusione, in particolare in aree del bacino con zonizzazione più rarefatta.

È evidente che la validità temporale dei titoli ordinari e multicorsa, in particolare in ambito interurbano, potrà 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 24% e il 27% 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

Per superare condizioni 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 sconto è compreso tra il 12% e il 19% per le prime tre fasce tariffarie).

- Tessere di riconoscimento

Si rileva che, contrariamente a quanto in essere, nel nuovo Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità (STIBM) non sono previste tessere di riconoscimento che attualmente contribuiscono a sostenere i

costi della rete commerciale delle aziende. Si intende pertanto che le tessere elettroniche STIBM saranno rilasciate dietro il pagamento di un contributo spese.

Segnaliamo infine alcune incoerenze nelle tabelle di riepilogo dei livelli tariffari dei nuovi titoli di viaggio STIBM riportate rispettivamente in Relazione generale, nel Regolamento e negli allegati (*si confrontino tabella 9.6 alla Relazione, Tabella C.18 del Documento Allegati*).

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

Bergamo Trasporti Est s.c. a r.l.  
Il Presidente  
Dott. Ing. Roberto Salerno

---

Bergamo Trasporti Ovest s.c. a r.l.  
Il Presidente  
Dott. Ing. Roberto Salerno

---

Bergamo Trasporti Sud s.c. a r.l.  
Il Presidente  
Sig. Angelo Marini

---