



Nota per il Consiglio di Amministrazione

Bacino di Bergamo

Situazione del Trasporto Pubblico Locale durante l'emergenza sanitaria

2° trimestre 2022



1 Domanda ed offerta nel primo e secondo trimestre 2022

L'esercizio 2022 si è aperto con il riavvio della didattica in presenza negli Istituti Superiori dal e con la continuazione dei provvedimenti definiti dal "*Tavolo di Coordinamento Prefettizio*".

L'andamento del servizio è stato condizionato dalla pandemia e dai conseguenti vincoli dalla mobilità delle persone, in particolare permaneva il vincolo di capacità sei mezzi.

La classificazione in "zona gialla" della Lombardia ha consentito una potenziale piena mobilità delle persone ed in particolare è continuata la piena frequenza negli istituti scolastici superiori, pur vincolando la capacità di carico dei mezzi all'80%. Per questo, si è proseguito l'adozione del modello con doppio ingresso impostato già a settembre 2021.

Il 31.03.2022 è formalmente terminata l'emergenza sanitaria per la pandemia Covid-19 ed è stato rimosso il precedente vincolo di capacità dei mezzi.

Tuttavia, a seguito delle indicazioni del *Tavolo di Coordinamento Prefettizio* tenutosi il 29.03.2022 e dei criteri di azione provenienti dalla *Conferenza Unificata* del 30/03/2022, il modello di offerta del trasporto pubblico è stato programmato in continuità sino al termine dell'orario scolastico invernale, sulla base dei seguenti parametri:

- adozione di orari scolastici cadenzati per turni;
- nuova articolazione degli orari di ingresso e uscita;
- decentramento delle attività didattiche in altre sedi;
- situazioni legate a particolari e specifiche condizioni territoriali;
- necessità di progressivo riallineamento della programmazione dei servizi aggiuntivi alle abitudini formatesi nelle circostanze create dal contesto pandemico

In relazione al superamento del precedente vincolo di capacità dei mezzi, si è ritenuto opportuno effettuare un parziale ridimensionamento dei servizi aggiuntivi a partire dal 1° aprile, in ragione della variata capienza.

È inoltre continuata la normale presenza del personale delle Aziende per consueti controlli ai passeggeri e per l'assistenza nei punti di maggiore affluenza, anche se dal 1.04.2022 il potenziamento dei controlli sui passeggeri sono stati sospesi.

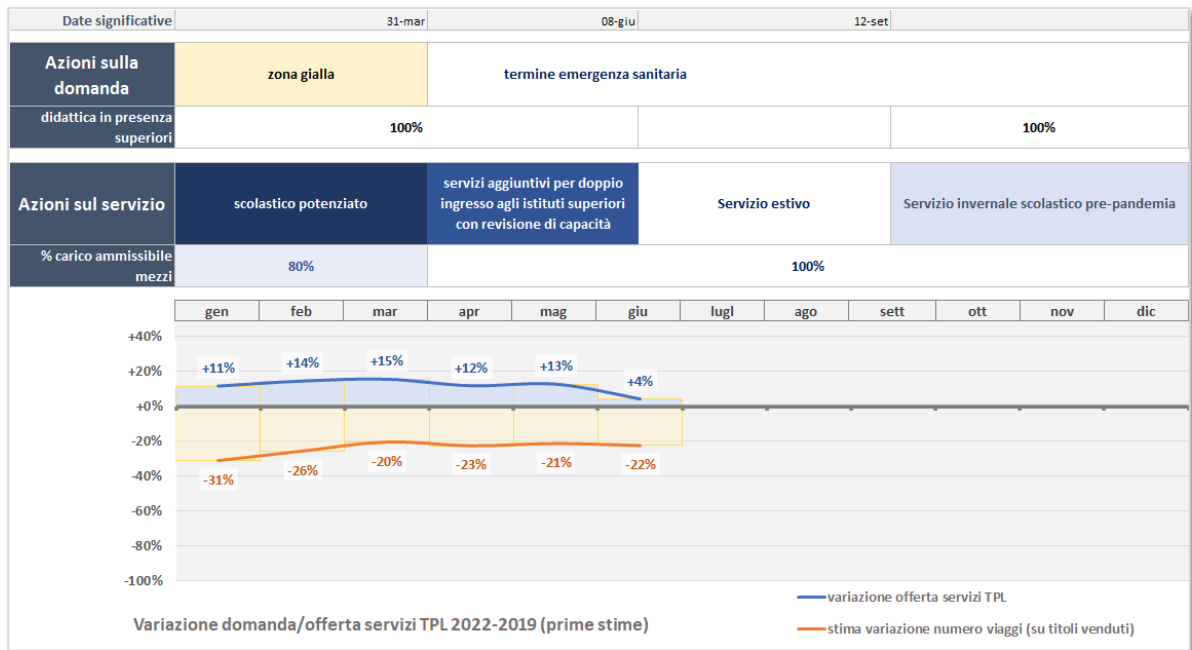


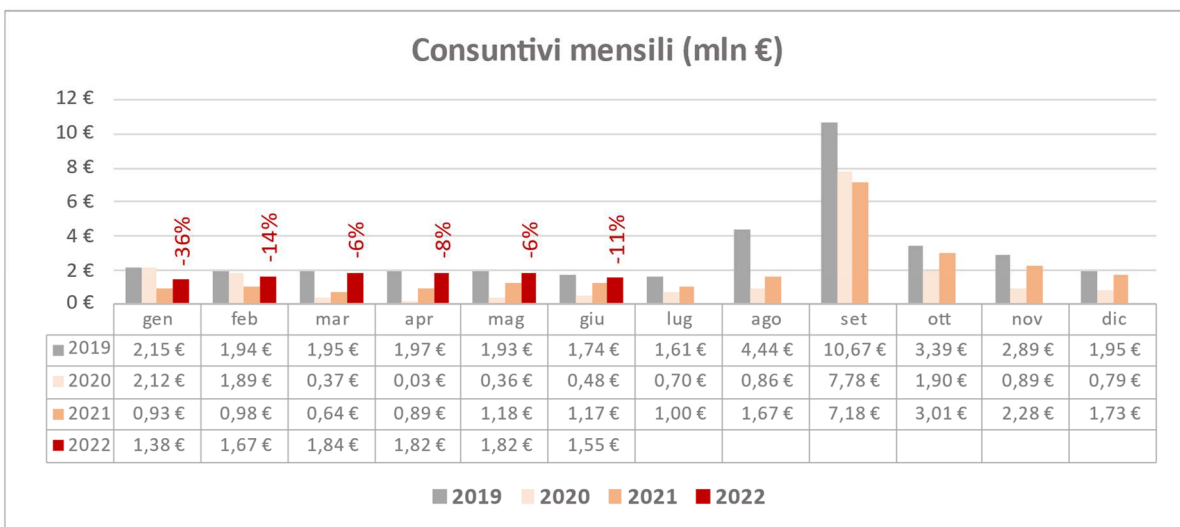
Figura 1 – Domanda ed offerta di TPL nel primo trimestre 2022

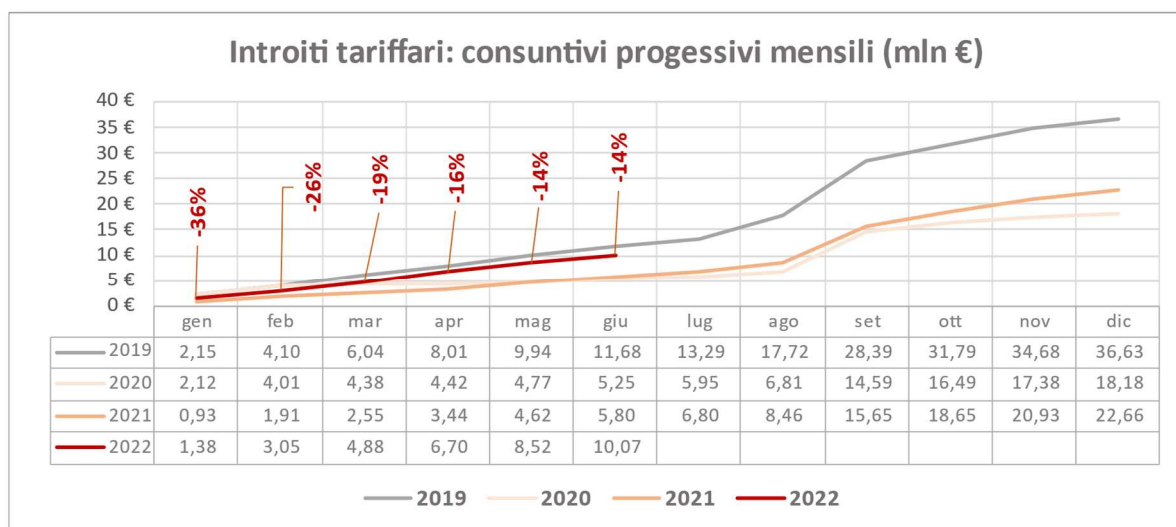
La stima dei passeggeri, derivante dai titoli di viaggio emessi, mostra ancora una riduzione del 22% della domanda complessiva di trasporto pubblico, seppure con una tendenziale ripresa.

Il potenziamento dell'offerta di trasporto, del 12%-15% nel primo trimestre, è scesa al 12-13% nel secondo trimestre, con una ulteriore riduzione in giugno per effetto del termine dell'orario scolastico invernale.

La vendita dei titoli di viaggio resta condizionata dalle incertezze della pandemia, con ancora differenza importanti rispetto al 2019, sebbene in decisa ripresa:

- la differenza con il 2019 si sta riducendo da -36% di minori ricavi nel mese di gennaio a -8-11% nel secondo trimestre,
- l'introito cumulato resta inferiore del 14% dell'analogo introito del 2019.





2 I costi dei servizi aggiuntivi

L'erogazione dei servizi aggiuntivi nel 1° e 2° trimestre ha comportato un esborso economico pari a 4,81 mln €, dei quali 0,12 mln € dedicati al potenziamento dei controlli dei green-pass.

I servizi aggiuntivi sono stati attivati in assenza di atti formali a copertura degli impegni economici; pertanto, gli importi corrispondenti sono stati considerati interamente inclusi nell'impegno annuo contrattuale di ciascun Affidatario e, qualora non siano disponibili risorse specifiche, con la necessità di procedere al recupero delle risorse modulando i programmi di esercizio nel secondo semestre 2022.

Servizi aggiuntivi erogati dal 01 gennaio 2022 al 30 giugno 2022				
Rete	Percorrenze (km)	Costo dei servizi aggiuntivi (€)	Potenziamento controlli	Totale costi aggiuntivi (€)
Rete Area Urbana	111.390,42	533.361,47 €	16.276,75 €	549.638,22 €
Sottorete EST	479.070,92	1.626.419,15 €	39.558,00 €	1.665.977,15 €
Sottorete OVEST	228.874,77	789.544,59 €	17.895,22 €	807.439,81 €
Sottorete SUD	466.161,87	1.584.635,01 €	42.611,95 €	1.627.246,96 €
Rete Tramviaria	12.619,76	161.276,75 €	0	161.276,75 €
Totale Bacino Bergamo	1.298.117,73	4.695.236,97 €	116.341,92 €	4.811.578,89 €

3 Le prospettive per i prossimi mesi del 2022

Le prospettive per il 2022 sono condizionate da alcuni elementi:

✓ **L'aumento tariffario annuale**

- visti i tassi di inflazione in atto, è atteso un incremento significativo dei prezzi dei titoli di viaggio per l'anno 2022 che includerà la variazione non applicata in precedenza (circa +1.37%).
- Le valutazioni in corso indicano adeguamenti tariffari annuali complessivi da applicare nel 2022 pari a:
 - 7,1075 % per il Sistema Tariffario ATB SYSTEM;
 - 9,9650 % per il Sistema Tariffario INTERURBANO;
- Si resta in attesa di una possibile emendamento di legge che consenta l'applicazione degli aumenti differenziata per titolo di viaggio.

✓ **La ripresa di settembre dell'orario invernale scolastico**

- Allo stato delle informazioni, la ripresa delle scuole superiori a settembre riprenderà il modello orario precedente alla pandemia, senza particolari vincoli.
- L'Agenzia sta raccogliendo le informazioni dagli istituti superiori circa i flussi di studenti negli orari di ingresso/uscita.
- È probabile che si possano ripresentare i problemi già osservati nel 2018-2019 di compatibilità fra la domanda e l'offerta nell'ora di punta del mattino con la saturazione delle principali corse ed i disagi conseguenti.

✓ **Squilibri economici del sistema TPL**

- I mancati introiti del 2020 sono stati compensati dai ristori ministeriali per la quota dichiarata dalla Aziende relativamente al differenziale fra mancati introiti e minori costi sostenuti (si ricorda che per ampi periodi del 2020 i servizi erogati sono stati ampiamente ridotti rispetto ai contrattuali).
- Viceversa, nel 2021, i mancati introiti sono emersi malgrado la piena erogazione dei servizi, senza pertanto possibilità di contrazione dei costi di produzione. La stima effettuata (-14 mln €) ha sinora avuto un minimo ristoro (circa 2.6 mln €), restando ancora aperta la copertura complessiva da parte ministeriale.
- Indicazioni ministeriali consentono la verifica delle eventuali sovra compensazioni prodotte dai ristori attraverso l'esame congiunto degli esercizi 2020 e 2021 da compiersi entro ottobre 2022
 - Resta definire la metodologia di valutazione che auspicabilmente sarà da determinare almeno a livello regionale.

3.1 Le azioni in campo

Il prosieguo del 2022 sarà caratterizzato dal progressivo ritorno alle quantità di domanda (e di introiti da traffico): non è detto che il pieno ritorno ai valori pre-pandemia possa essere completato entro l'anno. Restano ancora le incognite su eventuali riprese dei contagi nell'autunno.

Il 2022 si presenta così caratterizzato di nuovo da squilibri fra domanda ed offerta con le conseguenze economiche sul settore, anche se in misura probabilmente più contenuta degli anni precedenti.

Al fine di mantenere sotto controllo il settore e traguardare verso un nuovo equilibrio, anche per il la restante parte del 2022 sarà pertanto necessario che l’Agenzia proceda con:

- ✓ il costante aggiornamento rispetto alla normativa di settore (di natura regolatoria ed erogatoria delle contribuzioni straordinarie al settore);
- ✓ la verifica dei volumi dei servizi erogati, dei passeggeri trasportati, degli introiti da traffico, dei conti economici dei contratti di servizio: elementi necessari a valutare le dinamiche di sostenibilità del TPL nel Bacino;
- ✓ il sollecito verso la *Regione Lombardia* per la definizione delle strategie di intervento ed il conseguente coordinamento delle attività, rispetto ad alcuni punti chiave:
 - modalità per garantire la sostenibilità del settore a valle delle erogazioni straordinarie già previste ed ancora da completare (come gestire i prossimi 2-3 anni);
 - tempi e modalità di progettazione e sviluppo dei sistemi tariffari integrati (STIBM), senza i quali non si può procedere alle nuove gare;
 - tempi ed obiettivi per la revisione del *Programma di Bacino* (attività necessaria per adeguare i servizi alla futura domanda);
 - tempi e modalità di effettuazione delle gare per il rinnovo dei contratti di servizio, con particolare riguardo alla cosiddetta “*matrice dei rischi*” che – sull’esperienza maturata nel 2020 e 2021 – dovrà regolare le reciproche responsabilità fra *Affidatario* ed *Ente Regolatore* e definire di conseguenza gli impegni economici associati agli obblighi di servizio imposti;
 - supporto metodologico alle Agenzia nelle attività di valutazione delle sovra-sotto compensazioni dei Contratti di Servizio, in coerenza con le indicazioni che l’*Autorità di Regolazione Trasporti - ART* ha fornito alla *Conferenza delle Regioni e Province autonome* in data 11.02.2021 ed alle disposizioni Ministeriali in merito.

Bergamo, 29 agosto 2022

il Direttore
- Ing. Emilio Grassi -

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