



# Programma di Bacino del Trasporto Pubblico Locale Aggiornamento 2025

## Executive Summary

| versione | data       | Validato da  | Descrizione                 |
|----------|------------|--------------|-----------------------------|
| 0        | 04/06/2025 | Il Direttore | Emissione per consultazione |
|          |            |              |                             |

## 1 IL PROGRAMMA DI BACINO

---

Il *Programma di Bacino dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL)* rappresenta lo strumento di programmazione territoriale propedeutico alla gara per il rinnovo dei Contratti di Servizio e, fra l'altro:

- ✓ costituisce la fonte di **programmazione generale del trasporto pubblico locale**;
- ✓ contiene le **disposizioni in materia di programmazione, regolazione e controllo dei servizi**;

**Il nuovo scenario infrastrutturale che si delinea a partire dal 2026, lo scenario di mobilità che si sta trasformando dopo la pandemia del 2020, uno scenario normativo aggiornato, nonché nuovi indirizzi strategici da parte dei Soci, hanno reso necessario l'aggiornamento del *Programma di Bacino*, anche in vista della definizione dei nuovi affidamenti.**

## 2 LA MOBILITÀ E LE DINAMICHE TERRITORIALI

---

La lettura degli indicatori territoriali, demografici, socioeconomici, descrivono il Bacino di Bergamo con dinamiche tendenti a modificare l'attuale schema della mobilità, evidenziando:

- ✓ Il consolidamento della fascia urbana est-ovest (Isola/Dalmine – Bergamo – Seriate/Grumellese), già fortemente urbanizzata, nella quale la forte polarizzazione del capoluogo lascia progressivamente spazio ai poli secondari dell'hinterland;
- ✓ Le dinamiche della fascia est-ovest si estendono progressivamente nell'area di pianura, in primo luogo sull'asse Treviglio – Bergamo ed in parte nel settore est (Romano-Cogno);
- ✓ Le strutture insediative delle valli (Val Brembana, Val Seriana, Val Cavallina, Val Calepio) si consolidano in una diretta relazione con il capoluogo e più in generale con la fascia urbana Est-Ovest;
- ✓ L'alto lago di Iseo, insieme all'ambito "bergamasco" della Val Camonica conferma nel corso degli anni la presenza di un polo territoriale specifico, interessato sia alle relazioni con il resto del Bacino, che con il territorio bresciano;
- ✓ I territori montani, se da un lato hanno subito nel corso degli anni dinamiche demografiche di recessione (invecchiamento e calo della popolazione e degli addetti), dall'altro diventano sempre più sede della ricerca di una migliore qualità di vita e di servizi. L'accessibilità "*ad alta qualità ambientale*" diventa così uno strumento essenziale ai territori montani stessi e di valore per l'intero Bacino.
- ✓ La presenza di un vasto territorio a "*domanda debole*" segnala la necessità di garantire in questo ambito un servizio di trasporto che superi le strette necessità trasportistiche connesse alle quantità di domanda (tipiche nelle fasce di punta sulle principali direttrici), ma che garantisca una capillarità dei collegamenti necessaria ad assicurare la connessione dei territori periferici con i centri di interesse e polarizzazione urbana.

**Pur con i vincoli di risorse, la nuova rete del Trasporto Pubblico Locale dovrà seguire le dinamiche territoriali contribuendo ad uno sviluppo ordinato e di qualità, secondo gli obiettivi ed i vincoli programmatori del *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)* e del *Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)*.**

### 3 LA VISIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

La **fase di discontinuità** rappresentata dalle nuove infrastrutture in corso di realizzazione, dall'introduzione di un nuovo sistema tariffario integrato, dall'assegnazione di nuovi Contratti di Servizio deve essere **l'occasione per trarre un trasporto pubblico più strutturato ed in grado di operare un rilancio complessivo del Bacino verso una maggiore ed evoluta qualità del territorio.**

La visione del futuro TPL si fonda su due elementi:

- ✓ **valorizzare, estendere, ricreare l'abitudine alla mobilità pubblica come strumento di qualità della vita e sostenibilità dell'ambiente;**
- ✓ **realizzare una rete unica ed integrata di servizi di trasporto e, in prospettiva, di mobilità pubblica (incluso anche le nuove forme di mobilità urbana sostenibile).**

Sono **obiettivi a cui tendere** partendo dalle potenzialità presenti nell'attuale sistema, dalle discontinuità che ci attendono, dalle innovazioni pianificate.

**Ricreare l'abitudine** al trasporto pubblico significa fare entrare nella quotidianità la disponibilità ed il potenziale uso dei servizi:

- ✓ garantendo la disponibilità su tutto il territorio in modo coerente alle specificità della domanda ed al fabbisogno di accessibilità ai servizi territoriali;
- ✓ garantendo la disponibilità del servizio nell'arco della giornata, in tutti i giorni della settimana, in tutti i periodi dell'anno;
- ✓ garantendo l'adeguata informazione per una chiara lettura della rete dei servizi (in termini di percorsi, nodi, orari, informazioni, tariffe), non solo da parte della mobilità sistematica, ma soprattutto verso i potenziali passeggeri che occasionalmente ne richiedono il servizio.

Realizzare **un'unica rete integrata** significa:

- ✓ puntare sull'"effetto rete" dei servizi con interscambi ben organizzati in termini di esercizio (orari), di infrastrutture (percorsi), di informazione e servizi ai passeggeri;
- ✓ definire un insieme di linee e servizi di trasporto come unica rete evitando sovrapposizioni funzionali e differenze di disponibilità nei confronti dei passeggeri;
- ✓ costituire un unico sistema tariffario integrato che possa consentire al passeggero l'uso indifferenziato del modo di trasporto per conseguire il suo obiettivo di mobilità.

Pur nella consapevolezza dei vincoli presenti (limiti delle risorse economiche, criticità nel sistema, etc..) si ritiene comunque necessario aggiornare il *Programma di Bacino* tralasciando ad una visione del TPL che esuli dagli attuali vincoli e criticità ("**scenario cui tendere**"), a partire da un nuovo "punto di partenza del TPL" sulle basi delle risorse disponibili ("**scenario minimo**").

### 4 GLI INDIRIZZI PER L'AGGIORNAMENTO DEL PROGRAMMA DI BACINO

Il sistema del TPL di Bacino viene riesaminato con **l'obiettivo** di:

- ✓ aggiornare la rete considerando l'entrata in esercizio delle **nuove infrastrutture** di trasporto oggi in costruzione;
- ✓ aggiornare la rete rispetto alle più **recenti condizioni del territorio** e della domanda di trasporto;
- ✓ coordinare le reti con la pianificazione della mobilità regionale, provinciale ed urbana;
- ✓ superare gli eventuali vincoli di sistema esistenti.

- ✓ affrontare la necessità (e la richiesta dai territori) di una qualità del servizio di TPL coerente con una conurbazione non più confinata nell'attuale area urbana;
- ✓ gestire una **vasta area a domanda debole** per la quale è necessario assicurare un livello di servizio minimo di collegamento con il polo territoriale più prossimo, oltre che con il capoluogo di Bacino;
- ✓ considerare una importante rete di corse, già oggi specificatamente organizzata per il collegamento con i complessi scolastici dell'istruzione secondaria di grado superiore, al servizio di una domanda che resta a volte totalizzante nelle fasce di punta;
- ✓ strutturare un servizio di TPL che possa offrire una valida opzione di viaggio interurbano anche a segmenti oggi in secondo piano (lavoro, affari, motivi personali, turismo, etc.) e che possono contribuire a sostenere una rete di offerta complessa e vasta.

Nel rispetto dei volumi complessivi stabiliti - derivanti dal vincolo economico - la **qualità del servizio** offerto viene garantita:

- ✓ dal controllo dell'uniformità e della capillarità del livello di servizio offerto in tutto il territorio, basata su indicatori oggettivi;
- ✓ dall'adozione di servizi cadenzati sulle linee di forza con rinforzi nelle punte orarie;
- ✓ dai servizi programmati in modo specifico per il servizio ai poli di istruzione superiore;
- ✓ l'associazione alle diverse linee di specifiche tipologie di materiale rotabile per garantire il corretto *load factor*, il comfort di incarrozzamento e viaggio necessari alla specifica linea, un adeguato servizio per le *Persone a Ridotta Mobilità* (PRM).

Il *Programma di Bacino* intende quindi offrire un nuovo slancio all'uso del sistema integrato del TPL, attivando azioni integrate necessarie a valorizzare il sistema stesso, incentivando il trasferimento modale verso il TPL.

## 5 GLI AMBITI DI SERVIZIO DEL BACINO

Dall'analisi territoriale del Bacino e della sua mobilità emergono alcuni elementi:

- ✓ la **conferma della polarità della città di Bergamo** che condiziona ampia parte del Bacino;
- ✓ una **conurbazione centrale** che, a partire dal Capoluogo, continua ad estendersi in senso trasversale, dall'Isola Bergamasca al Grumellese, interessando le prime propaggini della Val Seriana e Val Cavallina;
- ✓ la presenza di alcune **forti polarità secondarie**, punti di riferimento dei servizi territoriali, esterne al Capoluogo, che diventano strutture "centrali" per il loro territorio;
  - **ne deriva una complessità a più livelli nella struttura territoriale che occorre coniugare con una analoga organizzazione della rete del TPL;**

Il disegno della rete del TPL e dei suoi livelli di servizio passa quindi, in primo luogo, da una **segmentazione del bacino in "Ambiti di servizio"** (da intendersi ai sensi della Delibera ART 48/17)<sup>1</sup>, nel caso specifico si individuano i seguenti Ambiti (vedi Figura 5.1):

<sup>1</sup> Va ricordato che l'accezione di "Ambito di servizio" si distingue dalla definizione di "lotto di affidamento", rimandando alle definizioni della Del. Art 48/2017.

Il perimetro dei lotti di affidamento sarà peraltro oggetto di successive analisi, da effettuarsi in coerenza con le Delibere ART.

In termini generali, i lotti potranno quindi essere individuati come unione di più *Ambiti di servizio* o come parte di uno stesso *Ambito di servizio* o un insieme di servizi di più ambiti.

✓ **Ambito Urbano:**

L'attuale perimetrazione dell'Area Urbana deriva dalla "Delibera della Giunta provinciale n°272 del 2001". In considerazione delle dinamiche socioeconomiche degli ultimi decenni ed in occasione dei prossimi affidamenti dei servizi, l'Agenzia ha commissionato un apposito studio per rideterminare l'Ambito Urbano dei servizi.

La nuova perimetrazione, riconoscendo la struttura policentrica della conurbazione,

- conferma l'insieme dei Comuni già inclusi nella *Functional Urban Area* di Bergamo <sup>2</sup>;
- esamina le polarità secondarie della conurbazione, includendo nell'Ambito Urbano i poli più fortemente dipendenti dal capoluogo e non collegati ad esso da "infrastrutture forti" (Seriate e Comuni afferenti).

**Ne deriva una nuova perimetrazione dell'Ambito Urbano costituita da 27 Comuni, incluso Bergamo.**

✓ **Ambiti delle polarità di secondo livello**

La lettura del territorio attraverso la demografia, la struttura economica, la mobilità, le dotazioni di servizi nei suoi centri urbani, ha fatto emergere una **struttura polare** formata, oltre che dal capoluogo (polo primario del territorio), da una serie di polarità di secondo livello: **Dalmine, Albino, Seriate e Ponte S. Pietro**, (questi ultimi inclusi nell'Ambito Urbano), **Treviglio**;

Per queste strutture polari di secondo livello si riguarda ad un servizio con caratteristiche urbane, ove prevale un servizio a frequenza, capillare rispetto al contesto urbanistico e con mezzi di tipologia urbana/suburbana.

✓ **Ambito a Domanda Debole**

È la parte del Bacino caratterizzato da una mobilità potenziale di modesta entità, spazialmente dispersa o rarefatta nel tempo, definito sulla base di specifici indicatori: include 96 Comuni (su 243) con 136 mila abitanti (12% della popolazione del bacino).

In questo territorio l'offerta dei servizi di TPL, in presenza di flussi deboli, è prevalentemente orientata a garantire una capillarità del servizio e la continuità dei collegamenti fra i territori.

✓ **Ambito interurbano**

Rappresenta parte del Bacino esterna all'Ambito Urbano ed agli Ambiti dei poli secondari ed inclusivo dell'Ambito a Domanda debole.

Nell'ambito interurbano prevale l'esigenza di connessione dei territori con il Capoluogo, con i poli Secondari e con i poli locali.

---

<sup>2</sup> *Functional Urban Area* (FUA) definita da ISTAT sulla base della metodologia Eurostat-OCSE.

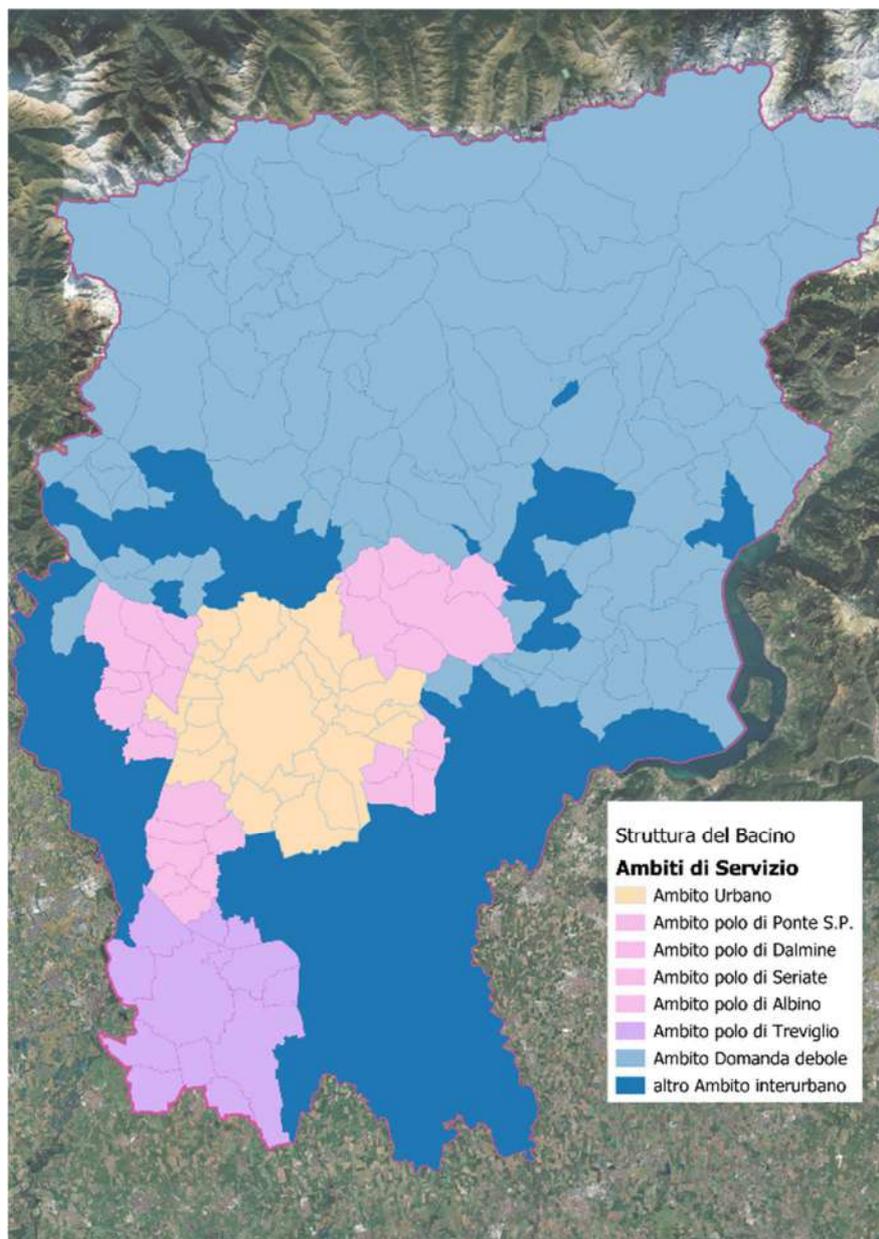


Figura 5.1 – Gli ambiti di servizio

## 6 GLI SCENARI INFRASTRUTTURALI

In relazione agli obiettivi affidati, il *Programma di Bacino* traguarda più **fasi di sviluppo** con:

- ✓ uno scenario di **breve termine**, corrispondente alla messa in esercizio dei nuovi contratti di servizio, periodo nel quale saranno anche in esercizio tre nuove infrastrutture di trasporto con impatto sull'organizzazione della rete del trasporto pubblico locale;
- ✓ uno scenario di **medio-lungo termine**, nel quale verranno progressivamente attivati ulteriori progetti per i quali occorrerà prevedere una adeguata flessibilità all'interno dei contratti di servizio del TPL, al fine di favorirne la necessaria attivazione in una rete integrata.

Si configurano quindi:

- ✓ **Scenario di breve termine** (orizzonte temporale entro la fine del 2026), nel quale si prevede la realizzazione e la messa in esercizio delle seguenti infrastrutture di trasporto, configurando di conseguenza le linee di Bacino:
  - *Linea tranviaria T2 Villa d'Almè – Bergamo.*
  - *E-BRT Bergamo – Dalmine – Verdellino.*
  - Servizio ferroviario Regionale (SFR): *parziale raddoppio della linea Ponte SP-Bergamo.*
  - *SFR per l'Aeroporto di Orio al Serio BGY.*
  - *Nuova Stazione di Bergamo FS con interscambio SFR, Tram, BRT, autolinee, taxi, park, ecc.*
- ✓ **Le infrastrutture di medio termine**, nel quale il *Programma di Bacino* rimanda i necessari adeguamenti della rete al momento della loro attivazione e messa in esercizio. Si tratta di interventi quali:
  - *Spostamento deposito bus di Piazzale Marconi: la sua interferenza con il progetto di rinnovamento urbano di Porta Sud ne richiede il trasferimento in altra sede.*
  - *Porta Sud: nuova autostazione a Sud della ferrovia, comprendente il terminal per il trasporto Pubblico Locale.*
  - *Porta Sud: sviluppo urbanistico e nuovi poli scolastico/sanitari, con la necessità di organizzare una nuova mobilità pubblica nell'area.*
  - *Servizi Ferroviario Regionale (SFR): raddoppio Bergamo-Montello.*
  - *Interventi di potenziamento del SFR e della rete stradale come da Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT).*
  - *Interventi che verranno attuati in coerenza del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP).*
  - *Gli interventi previsti nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Bergamo.*

## 7 LA RETE DEL TPL

### 7.1 Lo schema complessivo

La struttura generale della rete del TPL deriva innanzitutto dalle necessità di servizio proprie degli Ambiti di Servizio identificati:

- a. **Ambito della Mobilità Urbana**
- b. **Ambiti dei Poli secondari**
- c. **Ambito interurbano, inclusivo dell'Ambito a Domanda Debole**

La struttura delle reti TPL del Bacino, integrate con i servizi ferroviari regionali, intende garantire:

- ✓ **l'efficace collegamento per la mobilità regionale e fra i Bacini limitrofi** attraverso il *Servizio Ferroviario Regionale (SFR)* e le *linee di forza interurbane* di connessione con i principali Poli dei Bacini limitrofi;
- ✓ **un sistema interurbano di Bacino** strutturato su linee di forza integrate con il servizio di Ambito Urbano, nel quale le linee tramviarie (T1 e T2) e ad alta qualità (BRT) fanno da rete portante;
- ✓ **reti locali al servizio dei poli di secondo livello** finalizzate ad estendere al di fuori dello specifico ambito urbano una qualità del servizio coerente con le recenti dinamiche territoriali e di mobilità;
- ✓ **una rete di Ambito Urbano** le cui linee di forza servono la conurbazione del capoluogo provinciale, integrandosi con le reti dei poli secondari;

- ✓ **servizi di completamento** della rete per mobilità complementare: linee di adduzione finalizzate a garantire la capillarità del sistema. In particolare, per i sistemi afferenti alle linee di forza possono essere valutate in sede di gara soluzioni innovative per le connessioni di alimentazione delle linee di forza nelle Valli, anche attraverso soluzioni da attivare in forma sperimentale;
- ✓ un sistema di nodi di **interscambio a più livelli**.

La rete che ne consegue si fonda su di una **struttura gerarchica** costituita da (vedi Figura 7.1):

- ✓ direttrici afferenti al capoluogo con linee di forza strutturate su:
  - infrastrutture in sede propria (tramvia e BRT) da “prolungare” nel territorio con linee di forza su autobus, anche secondo gli standard regionali R-Link<sup>3</sup>;
  - linee di forza su autobus secondo gli standard regionali R-Link di natura “radiale” al capoluogo;
- ✓ linee di forza trasversali nella Pianura e nell’Isola Bergamasca;
- ✓ linee di adduzioni alle polarità secondarie strutturate con una offerta avente caratteristiche tendenzialmente urbane;
- ✓ linee di adduzione per garantire la capillarità del servizio, assicurando in tutto il territorio un livello di corse minimo alle aree a domanda debole.

La struttura generale dei servizi affida un duplice ruolo alla **Tramvia delle Valli** nelle sue due linee: Bergamo – Albino e Bergamo – Villa d’Almè che, pur essendo un servizio tipicamente di Ambito Urbana, rappresenta:

- un asse di penetrazione ed attestamento degli R-Link<sup>3</sup> della Val Seriana e della Val Brembana,
- un duplice asse di forza all’interno del sistema di ambito urbano sul quale disegnare la maglia dei servizi nel settore nord-est e nord-ovest della conurbazione bergamasca.

La realizzazione del BRT sull’asse Bergamo-Dalmine-Verdellino ha richiesto il riesame della rete su questa direttrice, affidando al nuovo sistema un ruolo di penetrazione verso il capoluogo sul quale attestare le principali linee del settore.

La rete di TPL del bacino può inoltre contare sugli altri **impianti a guida vincolata** che assumono un ruolo certamente non secondario: la funivia Albino – Selvino, le funicolari per Città Alta e San Vigilio.

La **rete si integra con il Servizio Ferroviario Regionale** mantenendo su alcune direttrici servizi di autolinee finalizzate alla raccolta più capillare della domanda per una canalizzazione sul SFR.

A questa rete si sovrappone il reticolo delle corse realizzate per i **servizi ai poli di Istruzione** di secondo livello che rappresentano uno dei maggiori elementi condizionanti la domanda di mobilità.

## 7.2 I livelli di servizio

Il livello di servizio offerto è costituito dall’insieme degli elementi che concorrono a definire l’attrattività del TPL: frequenze, periodicità, velocità commerciale, comfort di viaggio, *load factor*, informazione, continuità del percorso, tariffe, capillarità delle fermate, qualità delle aree di interscambio.

Dalla definizione della frequenza e periodicità dei servizi deriva il costo complessivo del TPL e pertanto la scelta deve essere effettuata valutando la contribuzione possibile e allo stesso tempo traguardando il “fabbisogno” (tecnico ed economico) del Bacino nel suo complesso.

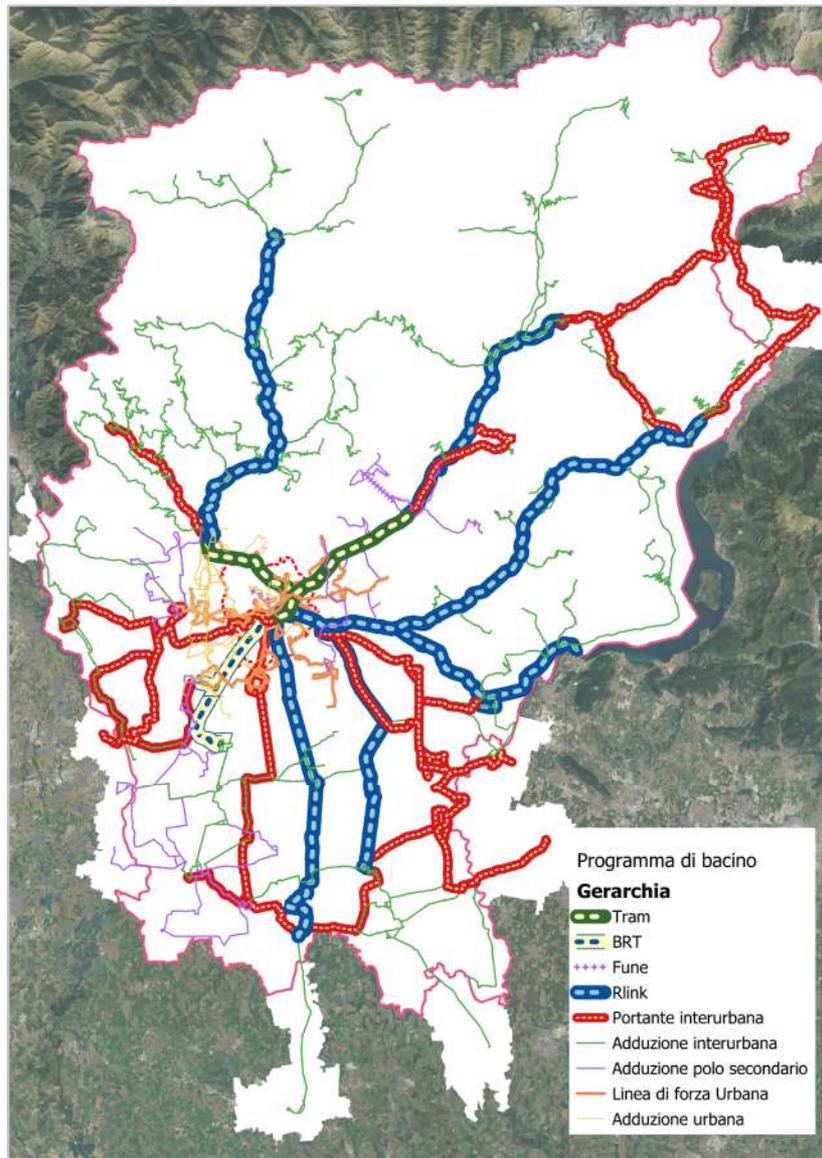
**Il Programma di Bacino identifica quindi:**

---

<sup>3</sup> R-Link: linee di autobus con elevati livelli di servizio, definiti da *Regione Lombardia*, da attuare anche progressivamente a partire da linee di forza

- ✓ **uno scenario ottimale: “TPL a cui tendere”**, nel quale sono contenuti livelli di servizio a cui tendere progressivamente;
- ✓ **uno scenario minimo: “TPL minimo”**, costituito dai servizi che ragionevolmente è possibile effettuare con le risorse economiche oggi programmabili.

Nella predisposizione dei livelli di servizio occorre considerare in modo differenziato i servizi su infrastrutture fisse: tramvie, BRT, funicolari e funivia. Infatti, per l’elevato costo di investimento, questi sistemi hanno la necessità di un servizio teso al massimo delle loro capacità operative ed il più possibile esteso nel tempo, con l’obiettivo di acquisire la domanda necessaria per un adeguato ritorno dell’investimento.



**Figura 7.1 – Schema generale della rete**

### 7.3 I valori dell’offerta

Nel complesso la rete TPL del bacino è composta da un totale di **147 linee** delle quali:

- ✓ **33 linee** a servizio dell’**Ambito urbano**, incluse le linee tramviarie, il BRT e le due funicolari;
- ✓ **18 linee**, esterne all’ambito urbano, di **adduzione ai poli secondari**.

- ✓ **96 linee** a servizio delle relazioni **interurbane** così strutturate, delle quali 6 RLink, 14 linee portanti e 76 linee di adduzione.

Con riferimento ai due scenari programmati, il servizio di “*TPL a cui tendere*” punta ad una offerta di 26,7 mln vett-km (28,1 v.eq-km/a<sup>4</sup>), a fronte di una produzione prossima a quella attuale per lo “*scenario minimo*” (21,6 mln vett-km/a, pari a 22,8 v-eq-km/a).

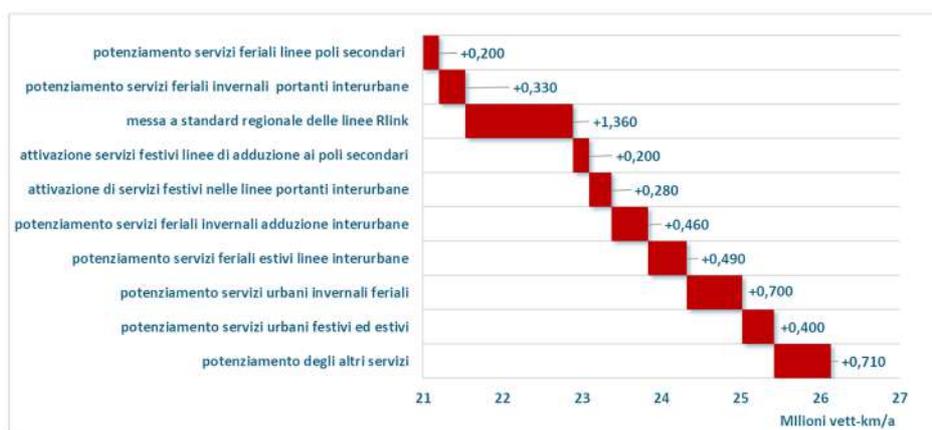
**Tabella 7.1– Offerta del TPL nei due scenari per sistema**

| Ambito di servizio             | Sistema     | Scenario “minimo”<br>(vett-km/anno) | Scenario<br>“a tendere”<br>(vett-km/anno) | Scenario “minimo”<br>(v.eq-km/anno) | Scenario<br>“a tendere”<br>(v.eq-km/anno) |
|--------------------------------|-------------|-------------------------------------|---|-------------------------------------|---|
| <b>Ambito urbano</b>           | Tram        | 1.031.059                           | 1.111.070                                 | 2.319.883                           | 2.499.908                                 |
|                                | BRT         | 836.173                             | 836.173                                   | 836.173                             | 836.173                                   |
|                                | Fune        | 49.377                              | 49.377                                    | 49.377                              | 49.377                                    |
|                                | Bus urb/sub | 5.138.299                           | 6.363.088                                 | 5.138.299                           | 6.363.088                                 |
| <b>Ambito polo secondario</b>  | Fune        | 71.914                              | 112.756                                   | 71.914                              | 112.756                                   |
|                                | Bus urb/sub | 1.687.417                           | 2.085.140                                 | 1.687.417                           | 2.085.140                                 |
| <b>Ambito interurbano</b>      | Bus ext/sub | 8.827.725                           | 11.332.992                                | 8.827.725                           | 11.332.992                                |
| <b>Ambito a Domanda debole</b> | Bus ext/sub | 3.917.179                           | 4.804.842                                 | 3.917.179                           | 4.804.842                                 |
| <b>Totale</b>                  |             | <b>21.559.144</b>                   | <b>26.695.438</b>                         | <b>22.847.968</b>                   | <b>28.084.276</b>                         |

Fra i servizi indicati sono presenti le corse dei servizi per i poli di scolastici disegnate in modo specifico per servire la domanda da e per i maggiori poli dell’istruzione superiore, discostandosi, ove necessario, dai percorsi base delle linee di appartenenza.

Nello specifico, in un giorno medio ferialo invernale, sono previste circa 1300 corse a servizio dei poli scolastici, su di un totale di circa 5.500 corse/g, per circa 3,94 mln bus-km, quantità che resta invariata nei due scenari.

La disponibilità di ulteriori fonti contributive potrà consentire di elevare il livello di servizio dallo “*scenario minimo*” allo “*scenario cui tendere*”, secondo una progressione indicata nella Figura 7.2



**Figura 7.2 – Progressivo passaggio dallo scenario “minimo” allo scenario “a tendere”**

<sup>4</sup> Per la determinazione delle v.eq-km (vetture equivalenti-km) si è applicato un coefficiente di 2,25 ai tram-km per assimilarli ai bus.

## 8 IL SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO DI BACINO (STIBM)

Il Regolamento Regionale per il “*Sistema Tariffario Integrato del TPL*” (Del. X/10921 - 2014) emesso in applicazione della Legge Regionale n°6/2102, introduce il *Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità (STIBM)*.

Il *Programma di Bacino* si limita a delineare gli elementi caratterizzanti il *Sistema Tariffario Integrato di Bacino (STIBM)* quali: criteri di azionamento, titoli di viaggio e profili tariffari obbligatori.

**Il progetto di STIBM è in questo momento oggetto di approfondimenti ed analisi da parte della Regione Lombardia, in vista di una sua prossima pubblicazione per consultazione.**

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. Si tratta di un’integrazione:

- ✓ **obbligatoria**: tutti i titoli devono permettere l’integrazione modale;
- ✓ **esclusiva**: non devono esistere titoli di viaggio “mono modali”<sup>5</sup>.

L’attuale configurazione tariffaria operante nel Bacino di Bergamo deve pertanto essere reimpostata sulla base degli indirizzi Regionali. In particolare, è necessario:

- ✓ definire un nuovo **azionamento unico per l’intero Bacino**;
- ✓ **uniformare i titoli ed i profili tariffari obbligatori**;
- ✓ **impostare i valori delle nuove tariffe**.

Recenti valutazioni congiunte anche in sede Regionale, hanno condotto ad una scelta di drastica semplificazione del sistema proponendo un **sistema a 5 zone** (vedi Figura 8.1):

1. Zona Ambito di servizio Urbano
2. Zona Ovest, comprendente la val Brembana, Valle Imagna ed Isola bergamasca;
3. Zona della Val Seriana e valle di Scalve;
4. Zona Est, comprendente la val Cavallina, i Laghi e la pianura Est;
5. Zona della Pianura Ovest.

Questa scelta implica **tre livelli tariffari**:

1. una **tariffa di Ambito di Urbano** per i viaggi effettuati internamente all’ambito di servizio urbano,
2. una **tariffa di zona** per i viaggi effettuati internamente a ciascuna delle altre quattro zone interurbane (inclusive dei servizi ai poli secondari)
3. una **tariffa di Bacino** per i viaggi effettuate fra due o più zone, applicabile a tutti gli spostamenti di Bacino.

Per evitare distorsioni tariffarie, alcuni comuni al confine fra le zone potranno essere associati alla zona tariffaria adiacente per i soli viaggi verso destinazioni in quella zona (Comuni con “*zone secondarie*” nella Figura 8.1).

Ai sensi dell’art. 9 del Reg. Regionale 4/2014 vengono definiti i seguenti **titoli di viaggio obbligatori** per il STIBM:

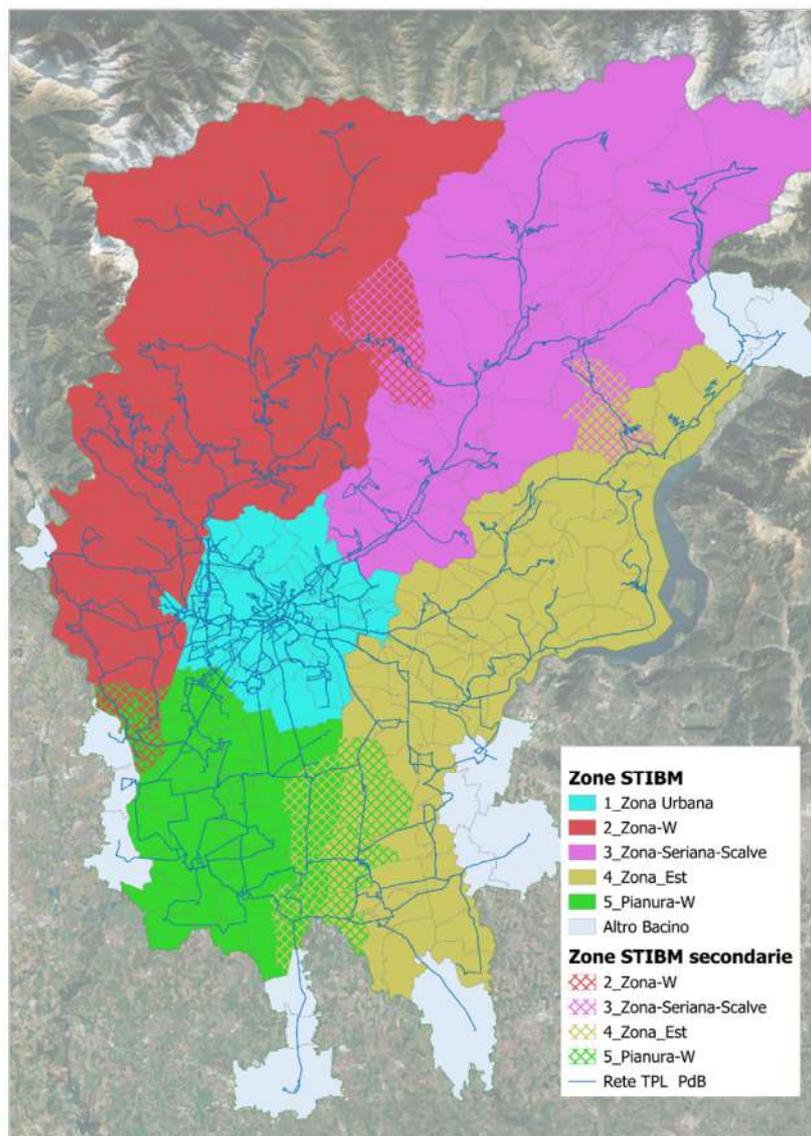
- a) Biglietto ordinario;
- b) Biglietto giornaliero;
- c) Biglietto multi-corse (pari a 10 biglietti ordinari);
- d) Abbonamento settimanale personale (7 giorni);
- e) Abbonamento mensile personale;
- f) Abbonamento annuale (12 mesi) personale.

<sup>5</sup> Il *Regolamento Tariffario Regionale*, al fine di favorire la transizione verso una integrazione esclusiva, prevede la possibilità di una fase transitoria sino a 5 anni nei quali possono coesistere sia i titoli integrati STIBM che i titoli mono modali del SFR.

Si ricorda inoltre che **tutti i titoli di viaggio “base” sopra indicati sono integrati**, vale a dire utilizzabili su tutti i servizi di trasporto offerti dal Bacino di Bergamo, utili a completare il viaggio desiderato, attraverso i sistemi di trasporto presenti, incluso il Sistema Ferroviario Regionale (SFR).

Associati a questi titoli di viaggio si identificano i seguenti **profili**:

- ✓ Profilo Ordinario: profilo tariffario senza alcuna agevolazione;
- ✓ Profili agevolati “di base”: profili agevolati stabiliti dal *Regolamento Tariffario Regionale* o dal *Regolamento Tariffario STIBM*;
- ✓ Profili agevolati a richiesta: profili agevolati richiesti da Enti o altri Soggetti, associati obbligatoriamente a compensazioni economiche verso il *Gestore del Trasporto* al fine di garantire l’equilibrio del bilancio del *Contratto di Servizio* (Art. 28 c.6 del *Regolamento Tariffario Regionale*).



**Figura 8.1 - Prima proposta di azzonamento STIBM**

**Tabella 8.1 – Quadro sinottico delle agevolazioni attuali e STIBM**

| Tipologia                         | Attuali sistemi tariffari locali  |   | STIBM   |
|-----------------------------------|---|---|---|
|                                   | Sistema di Area Urbana  | Sistema interurbano   |   |
| Studenti                          | Abbonamento annuale studenti fino ai 26 anni  | Abbonamento annuale studenti fino ai 30 anni                                | Previsto dal STIBM: studenti fino ai 25 anni abbonamento annuale rateizzabile   |
|                                   | Abbonamento Annuale studenti cumulativo: per l' utilizzo in area urbana ed interurbana (a parziale contribuzione) |   | Superato dal STIBM  |
|                                   | Abbonamento annuale studenti Università di Bergamo area urbana  |   | Ulteriori agevolazioni da compensare a cura EELL  |
|                                   | Abbonamento annuale studenti Università di Bergamo: versione cumulativa;  |   |   |
|                                   | Abbonamenti studenti residenti nei Comuni convenzionati   |   | Ulteriori agevolazioni da compensare a cura EELL  |
| Per età                           | Abbonamento annuale scontato del 50% per chi ha meno di 14 anni   |   | Entità dell'agevolazione da definire in fase negoziale  |
|                                   | Abbonamento annuale scontato al 50% per età superiore a 65 anni.  |   | Entità dell'agevolazione da definire in fase negoziale  |
|                                   | Abbonamento annuale per gli Under 11 a prezzo fisso di 10€  |   | Entità dell'agevolazione da definire in fase negoziale  |
|                                   |   | Funivia - Biglietti corsa semplice ed andata/ritorno ridotti (sino 12 anni) | Superato dal STIBM: nessuna differenza con altri modi   |
| Condizioni economiche o familiari | Abbonamento Famiglia: sconto sul terzo abbonamento annuale  |   | Previsto dal STIBM (art. 27 c.1) per ragazzi sino a 18 anni: sconto per 2° figlio, gratuito per 3° figlio (DRG 1024/2010)                 |
|                                   |   |   | Abbonamento annuale scontato per appartenenti a nuclei familiari a basso reddito – entità dell'agevolazione da definire in fase negoziale |

## 9 LE RISORSE ECONOMICHE

### I costi di esercizio

In questa sede l'analisi economica è finalizzata a verificare la compatibilità fra il "TPL base" e le risorse disponibili, effettuando una stima preliminare dei costi necessari e controllando che **il servizio programmato sia economicamente sostenibile nel tempo** e quindi credibile nella sua applicazione<sup>6</sup>.

Le valutazioni, effettuate con i "costi standard" (DM 157/2018), associano i costi unitari per i sistemi bus (urbani ed interurbani) alla velocità commerciale ed ai lotti di servizio, tuttavia, il numero e la

<sup>6</sup> Sarà compito del Piano Economico Finanziario (PEF) approfondire le analisi per determinare la "base d'asta" per la gara corrispondente alla produzione del "TPL minimo": i ribassi d'asta o le risorse che potranno essere in futuro reperite, potranno trasformarsi in corse aggiuntive attivando progressivamente i servizi che dal TPL "minimo" possano tendere ad un TPL "ottimale".

dimensione dei lotti non sono al momento noti in quanto saranno oggetto della “*relazione di Affidamento*”<sup>7</sup>; in questa sede viene fatta una stima di costo entro un range di ipotesi realistiche.

Peraltro, anche sul fronte contributivo è stata messa recentemente in discussione la DGR 7644/18 che stabiliva la ripartizione delle risorse regionali fra i Bacini di mobilità: **resta ancora incerto lo scenario contributivo** per il futuro periodo contrattuale dei servizi.

Ne deriva che:

- ✓ La configurazione di TPL definita “*minima*”, con una offerta quantitativamente simile a quella odierna, richiederebbe un ammontare di risorse oscillante fra i 59 ed i 65 mln €/anno, superiore a quanto erogato negli ultimi periodi (51-53 mln €), per cui in fase di gara saranno da valutare le dimensioni dei lotti e le eventuali manovre tariffarie a recupero delle risorse;
- ✓ La realizzazione della configurazione ottimale della rete, con 26,7 mln vett-km offerte, comporta un importante incremento di costo (117-130 mln €) e, pur attendendosi un adeguato incremento di introiti per effetto di un incremento dei passeggeri trasportati, richiede un ammontare di corrispettivi fra i 67 ed i 75 mln €/anno: almeno 13-15 mln € rispetto alle disponibilità attuali.

Come sempre, la qualità del TPL passa anche attraverso una disponibilità di risorse che, tuttavia, restano sempre al di sotto di quanto necessario per offrire un servizio strutturato e adeguato ad una mobilità sempre più esigente e dispersa nel tempo e nello spazio. Del resto, le sfide ambientali e sociali che si approssimano richiedono di intervenire sul settore con lungimiranza, pensando alle positive ricadute sul territorio che ne conseguono.

**Nasce quindi l’esigenza di ricercare fonti di finanziamento aggiuntivi** a quelli dei canali istituzionali.

**Tabella 9.1 - Ipotesi di costo del sistema**

| offerta complessiva mln vett-km/anno         |            | TPL “minimo” |       | TPL “ottimale” |       |
|--|------------|--------------|-------|----------------|-------|
|  |            | 21,6         |       | 26,7           |       |
|  |            | da           | a     | da             | a     |
| costi stimati                                | mln €/anno | 94,7         | 104,6 | 115,9          | 128,1 |
| Introiti da traffico stimati                 | mln €/anno | 40,9         | 45,3  | 45,7           | 50,5  |
| <b>corrispettivi necessari (IVA inclusa)</b> | mln €/anno | 59,1         | 65,3  | 77,1           | 85,3  |
| costi unitari                                | €/km       | 4,39         | 4,85  | 4,34           | 4,80  |
| Introiti unitari                             | €/km       | 2,74         | 3,03  | 2,89           | 3,19  |
| Corrispettivi unitari                        | €/km       | 1,90         | 2,10  | 1,71           | 1,89  |
| <b>Rapporto introiti/costi</b>               | %          | 43%          | 43%   | 39%            | 39%   |

### Costi di investimento

Oltre alle risorse correnti, l’attuazione dei servizi previsti nel Programma di Bacino sottintende la realizzazione di **investimenti** in ordine a:

- ✓ **Investimenti per il rinnovo del materiale rotabile:**
  - Si valuta che la flotta necessaria a realizzare i servizi del programma di Bacino resti sostanzialmente prossima alla flotta attuale, in quanto la maggiore esigenza di servizi (+14% per il TPL cui tendere) possa essere compensata dalla riduzione della quota di riserva manutentiva conseguente all’arrivo di nuovi veicoli.
  - Per rientrare negli standard regionali sarà necessario sostituire nei prossimi 10 anni 535 mezzi dell’attuale flotta bus (671 mezzi).

<sup>7</sup> Secondo quanto previsto dalla Delibera ART 154/19

- I bandi di finanziamento oggi attivi comportano un investimento complessivo dell'ordine di 163 mln €, dei quali 36 mln € finanziati direttamente dagli Operatori. Questo permette di acquistare 342 mezzi dei 535 che dovranno essere rinnovati nel prossimo decennio.
  - All'investimento, già connesso con l'attuazione dei bandi, occorrerà aggiungere l'acquisto di altri 193 autobus con tecnologie di alimentazione a basso impatto (elettrico, idrogeno, metano) per un investimento ulteriore di almeno 80-100 mln €.
- ✓ **Investimenti per l'adeguamento della rete infrastrutturale**, con particolare riferimento a:
- fermate da adeguare ai fini della sicurezza e delle funzionalità, stimati in 57 mln €, 40 mln € dei quali per risolvere situazioni prioritarie, fondi per i quali si attendono bandi di finanziamento regionali.
  - nodi di interscambio la cui stima non è al momento possibile per la mancanza di adeguata progettazione dei principali nodi di interscambio.
- ✓ **Investimenti per allineare l'immagine del TPL** secondo gli obiettivi e le forme dettati da *Regione Lombardia*, sulle livree dei mezzi, sulla dotazione delle fermate, sull'informazione ai passeggeri (a cura dei Gestori del TPL).

## 10 GLI INDIRIZZI PER L'ATTIVITÀ NEGOZIALE

I nuovi *Contratti di Servizio* saranno il primo strumento mediante il quale sarà data realizzazione al *Programma di Bacino*, che peraltro costituisce la base di riferimento tecnico per le attività negoziali.

Sarà quindi necessario trasferire nei *Capitolati di Gara* tutti gli elementi utili a identificare i servizi richiesti, a qualificare i livelli di servizio attesi e a descrivere i vincoli che il futuro Gestore dovrà rispettare.

Le modalità di svolgimento delle attività negoziali e gli indirizzi regolatori di base sono tracciati dall'*Autorità di Regolazione Trasporti (ART)* nella Del. 154/2019.

In conformità a tale deliberazione, l'Agenzia predisporrà la *Relazione di Affidamento*, atto che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'EA e contestualmente trasmessa all'ART ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della legittimità delle scelte effettuate.

Con la recente normativa ART gli indirizzi delle attività negoziali verranno definiti e descritti in fase di predisposizione della relazione di affidamento e non più nel *Programma di Bacino*.

Giova tuttavia evidenziare che, a sostanziale modifica dei precedenti indirizzi, **l'affidamento dei servizi nel bacino di Bergamo avverrà su più lotti**, come deliberato dall'*Assemblea dei Soci* il 27/12/2024 e non più a lotto unico come definito nella precedente versione 2018 del *Programma di Bacino*.

## 11 I DOCUMENTI DEL PROGRAMMA DI BACINO

---

I documenti che costituiscono il *Programma di Bacino* sono i seguenti:

**Executive Summary**

**Relazione generale**

**Allegato 1 - Tabelle e figure di dettaglio**

1. Il Territorio
2. La Mobilità
3. Gli ambiti a domanda debole
4. La flotta
5. Il servizio TPL attuale
6. Gli ambiti di Servizio

**Allegato 2 - Percorsi delle linee**

Tavole cartografiche dei percorsi

**Allegato 3 - Le Schede di dettaglio delle linee**

1. Percorrenze per linea
2. Schede tecniche delle linee, con i livelli di servizio offerti, i vincoli di interscambio e di programmazione dell'orario, le corse specifiche da programmare per i poli di istruzione secondaria.

**Allegato 4 - Nodi di interscambio**

**Allegato 5 - Delimitazione dell'Area Urbana del Bacino di Bergamo**

Elaborazione a cura di TRT spa.

**Allegato 5 – Documenti di riferimento**

1. Specifiche tecniche del prodotto di trasporto RLINK – Regione Lombardia
2. Sistema di Bigliettazione Elettronica: Criteri di condivisione dei dati con gli Enti Regolatori (documento congiunto delle Agenzie TPL della Lombardia - 10/06/2021)