



**Agenzia  
Trasporto Pubblico  
Bergamo**

**Agenzia per il Trasporto  
Pubblico Locale del  
Bacino di Bergamo**  
CF e P.IVA 04083130163

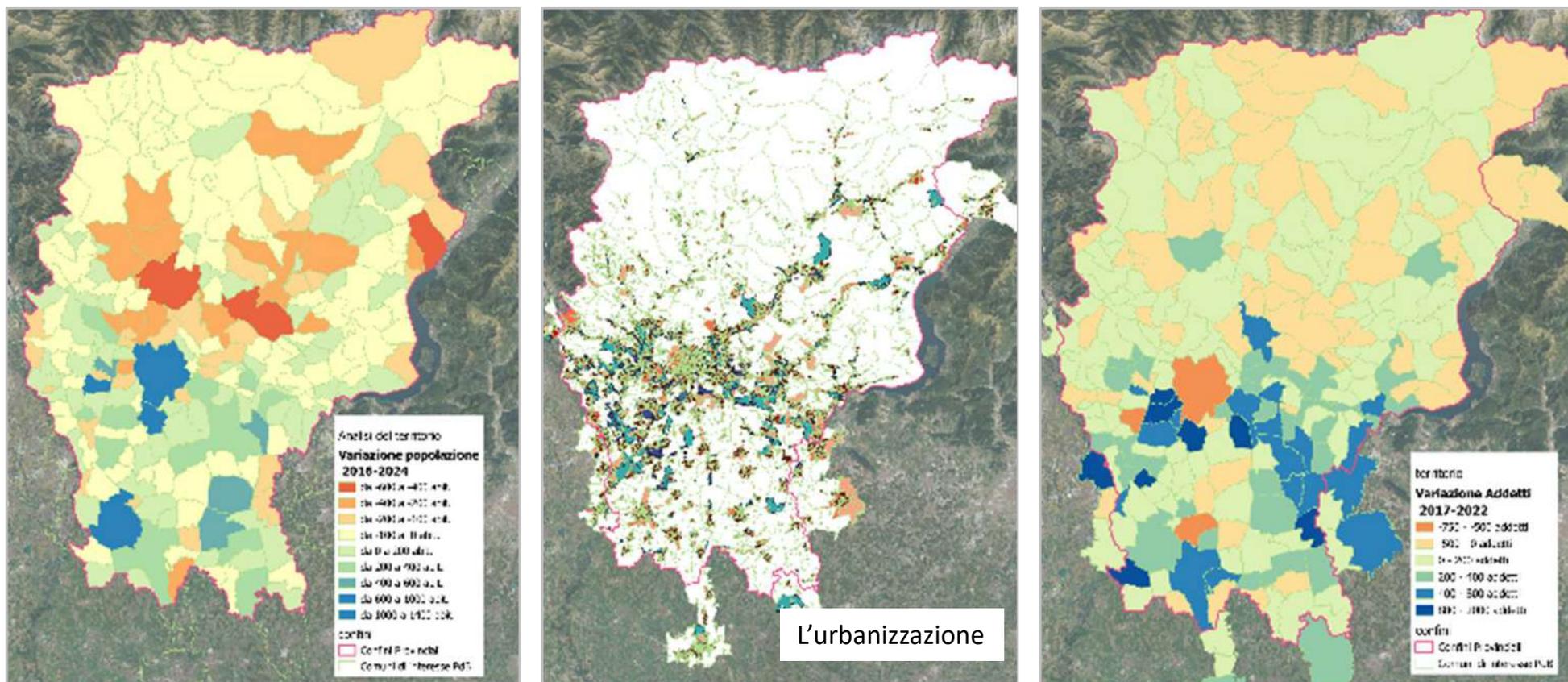
SEDE: Via T. Tasso 8, 24121 Bergamo  
TEL: 035.387709  
MAIL: [agenzia@agenziatplbergamo.it](mailto:agenzia@agenziatplbergamo.it)  
PEC: [agenziatplbergamo@pec.it](mailto:agenziatplbergamo@pec.it)

[www.agenziatplbergamo.it](http://www.agenziatplbergamo.it)

# Programma di Bacino aggiornamento 2025

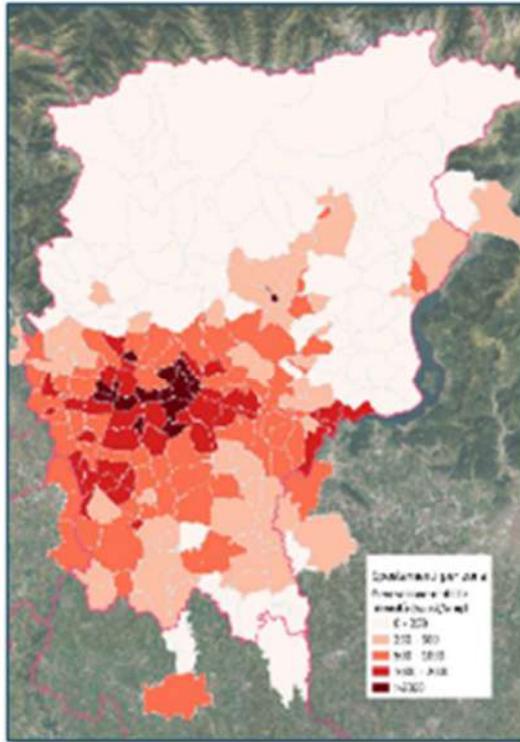
## Principali elementi

**4 giugno 2025**

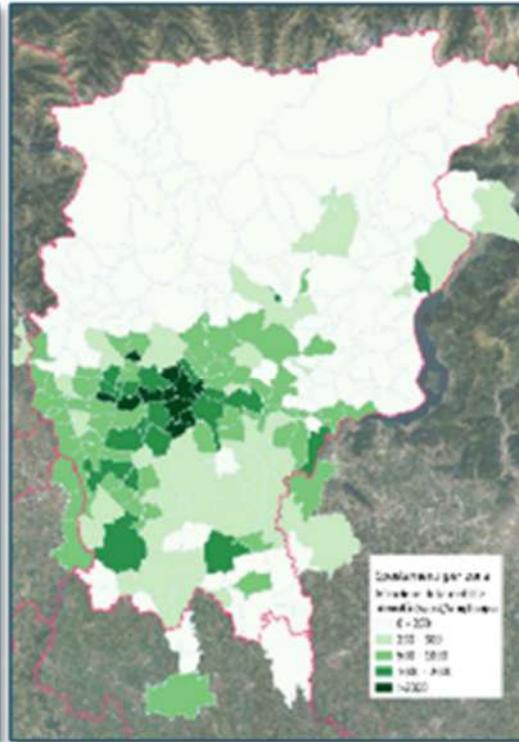


## Il territorio

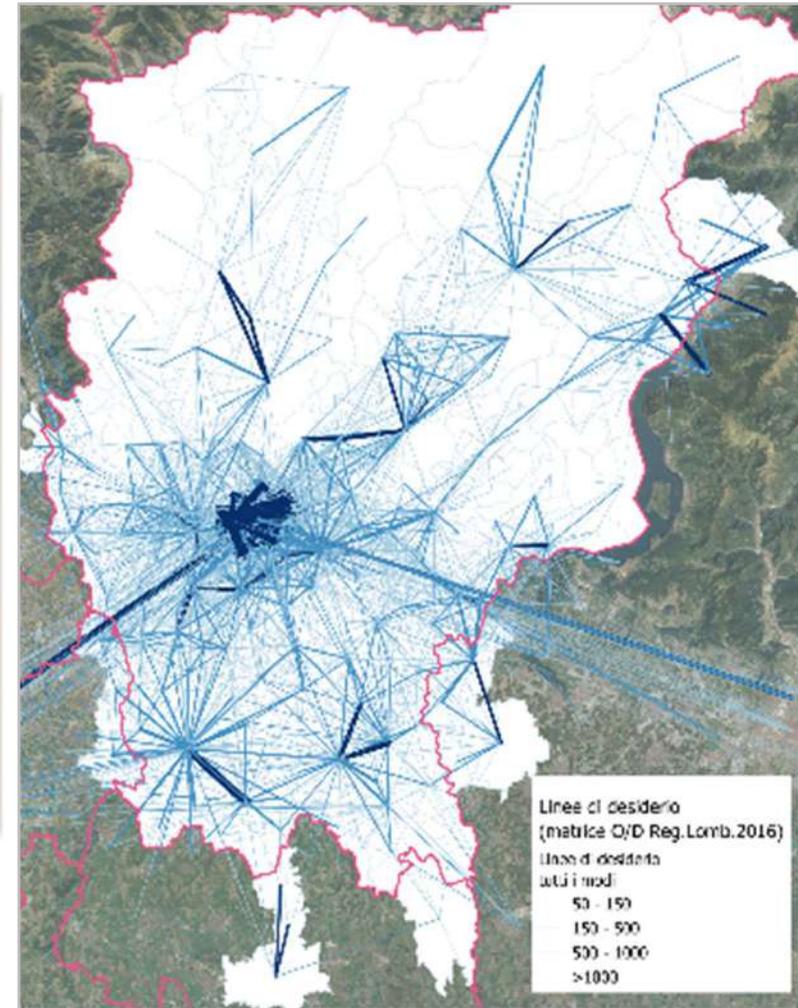
- **La dinamica delle residenze e dell'attività mostrano:**
  - uno sviluppo demografico e delle attività economiche prevalentemente nella pianura e nella conurbazione del capoluogo
  - una riduzione nelle aree montane, salvo casi isolati.



Densità spostamenti generati



Densità spostamenti attratti

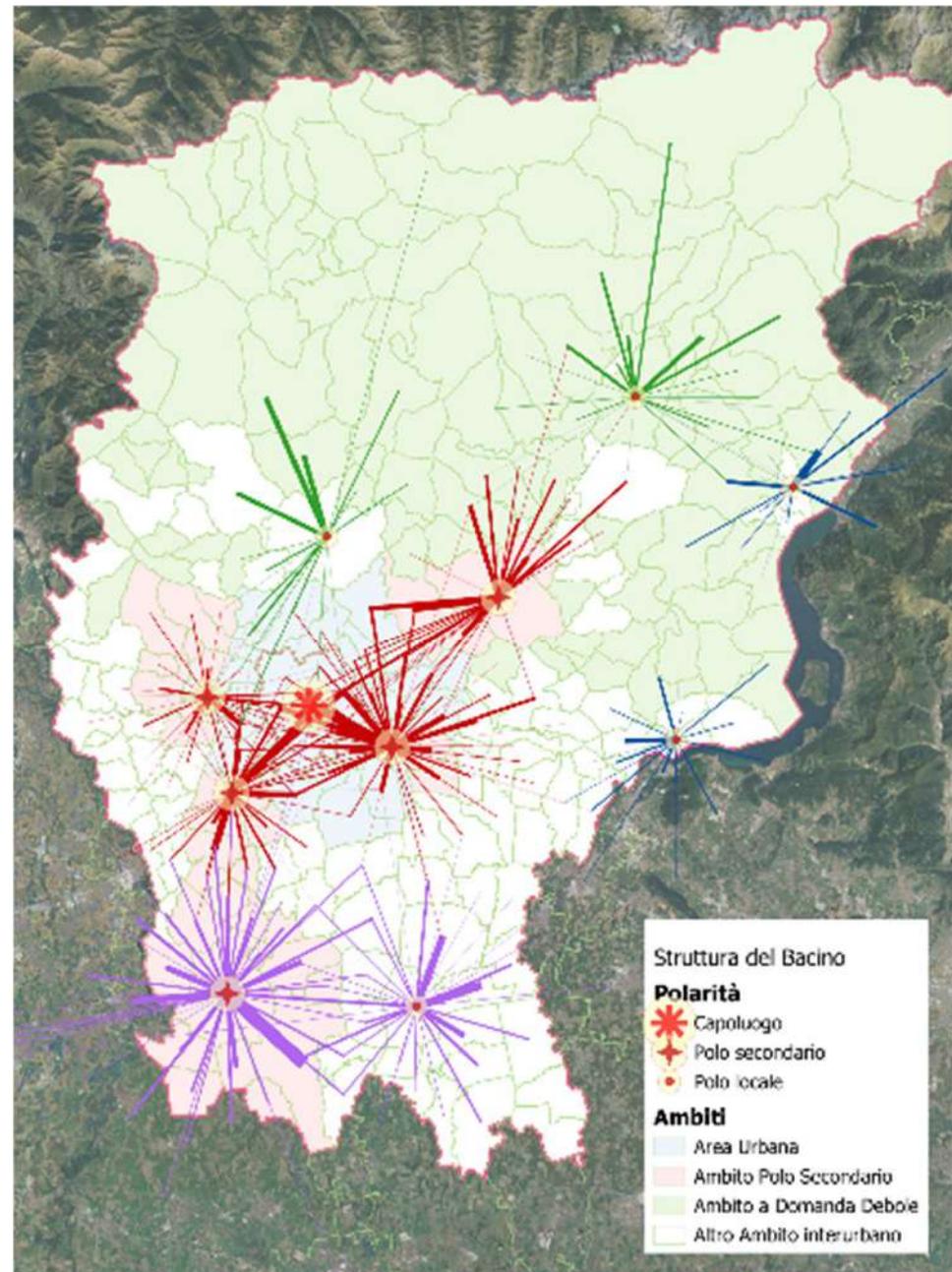


## La mobilità

- **Circa 2 milioni di spostamenti/g nel Bacino,**
  - di cui circa 340 mila con TPL (gomma e ferro)
- **Evidente multipolarità degli spostamenti**
  - La struttura della mobilità deriva dalla struttura del territorio

## Ne deriva una Struttura policentrica

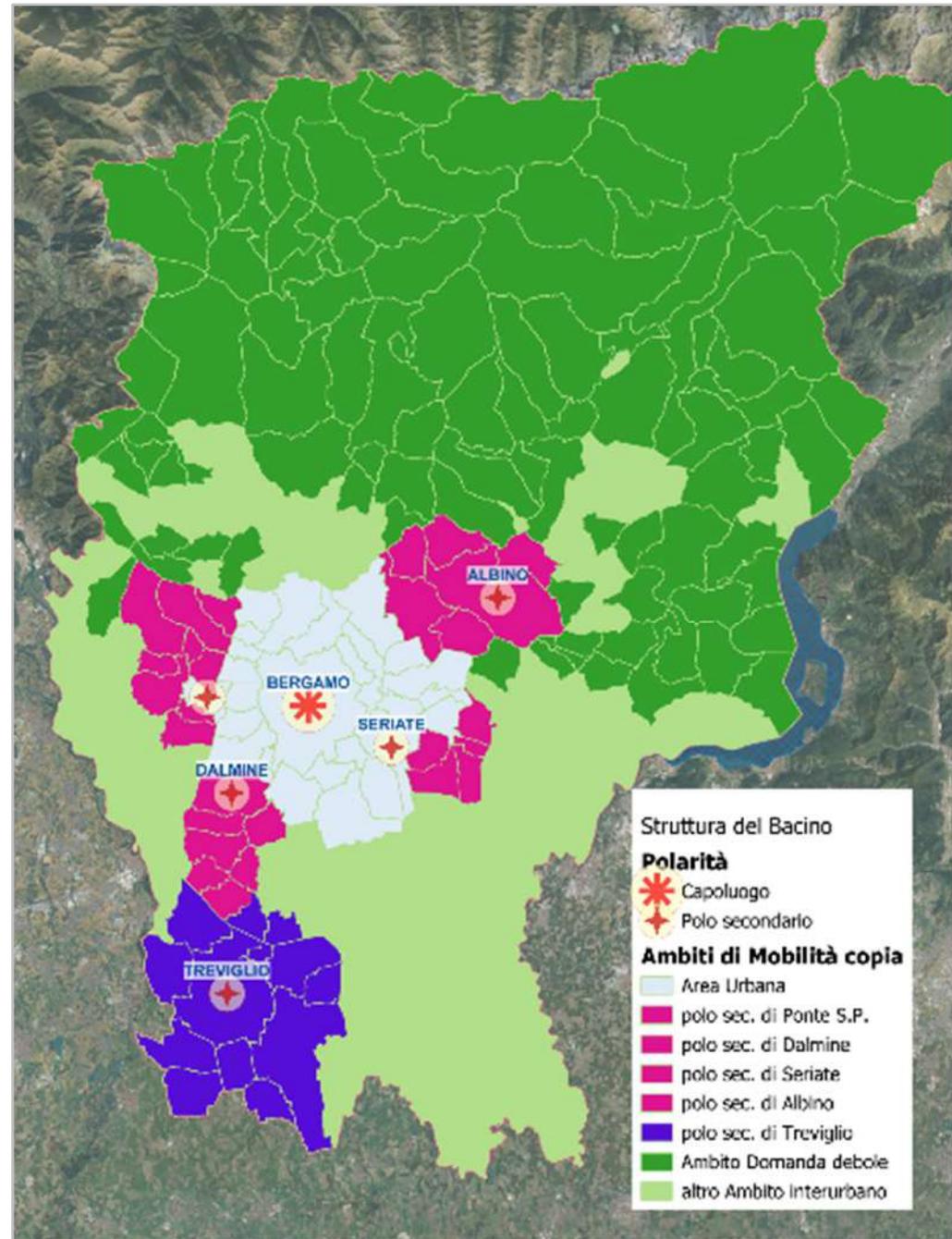
- Riconoscimento di una struttura policentrica del territorio e della sua mobilità
- All'effetto polarizzante del capoluogo cui si uniscono "poli di secondo livello"
  - Treviglio, Dalmine, Ponte SP, Albino, Seriate
- Necessità di un servizio di TPL con caratteristiche urbane anche al di fuori dal capoluogo



# Ambiti di mobilità

## ➤ Si individuano:

- Ambito urbano
- Ambiti dei poli secondari
  - Treviglio
  - Dalmine,
  - Ponte S.P.
  - Albino
  - Seriate
- Ambito interurbano
  - Inclusivo dell'*ambito a domanda debole*



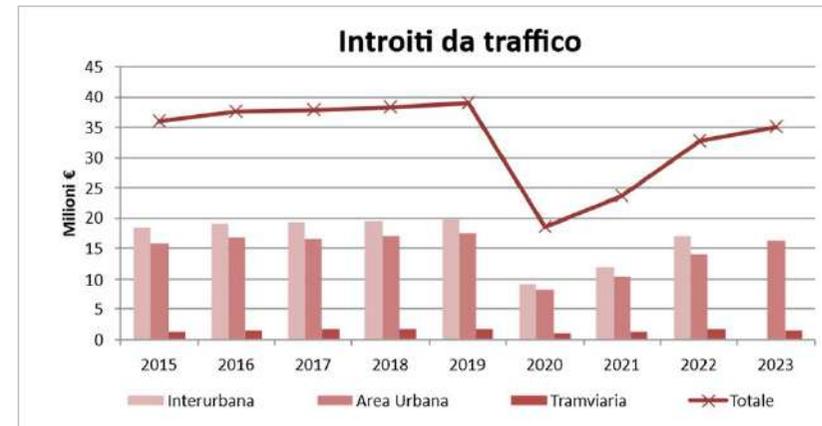
# Alcune questioni da affrontare

- Servizi interurbani prevalentemente orientati alla mobilità studentesca
- Affollamento nelle ore di punta
- Servizi alle aree “deboli” da garantire

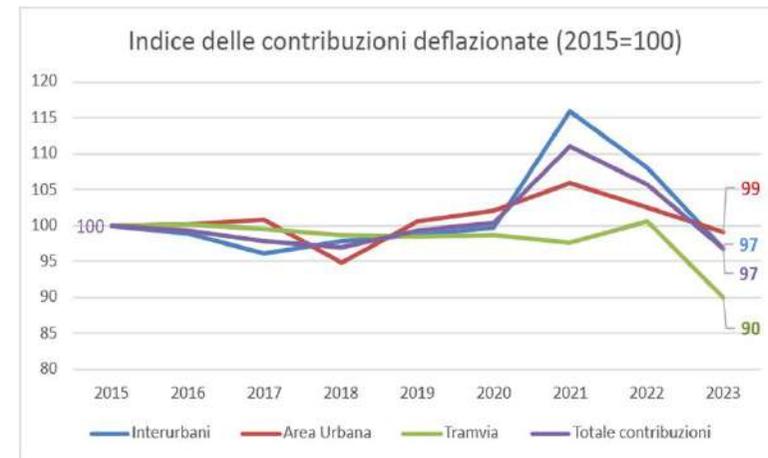
Una incompleta soddisfazione dei Passeggeri



Introiti da traffico non ancora recuperati



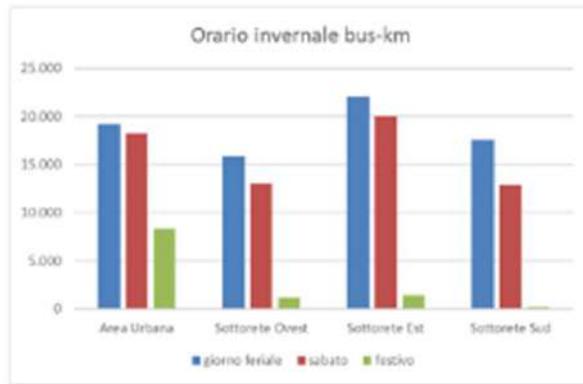
La contribuzione reale non aiuta la crescita



# Alcune questioni da affrontare

## Squilibri di offerta

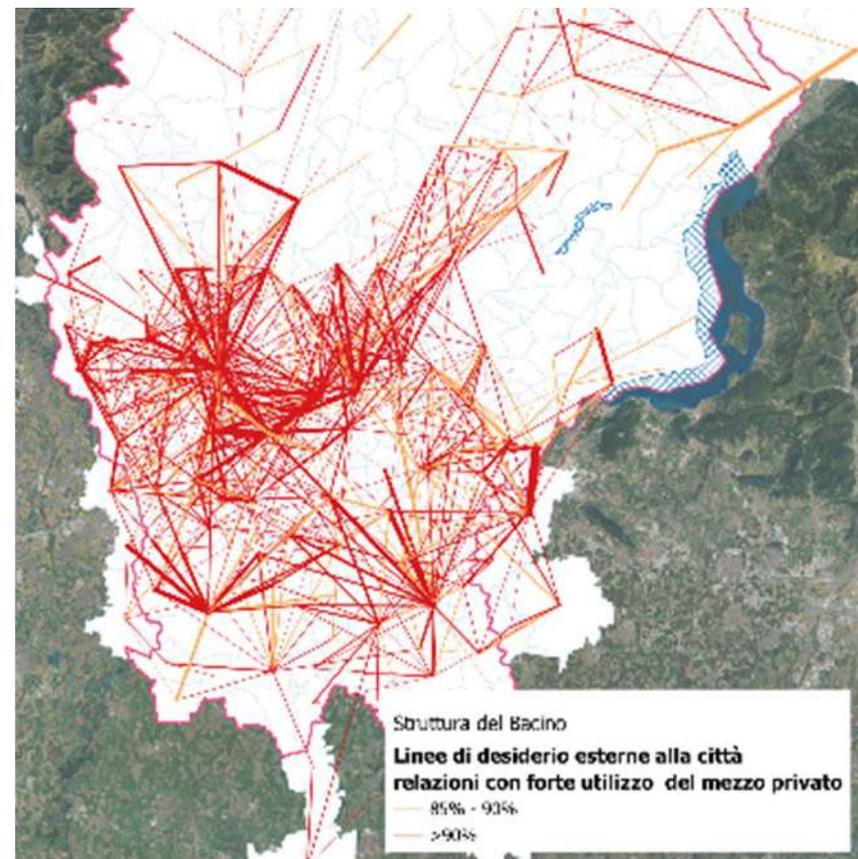
servizi  
estivi/festivi  
non ovunque  
presenti



servizi di  
morbida  
inadeguati  
nell'interurbano

## Recupero quota modale

con attenzione alle aree della  
conurbazione e della pianura



# TPL come strumento di qualità della vita e sostenibilità

## realizzare una rete unica ed integrata di servizi di trasporto e di mobilità

- "effetto rete": linee e servizi di trasporto come unica rete
  - Nodi come elemento di valore
- unico sistema tariffario integrato

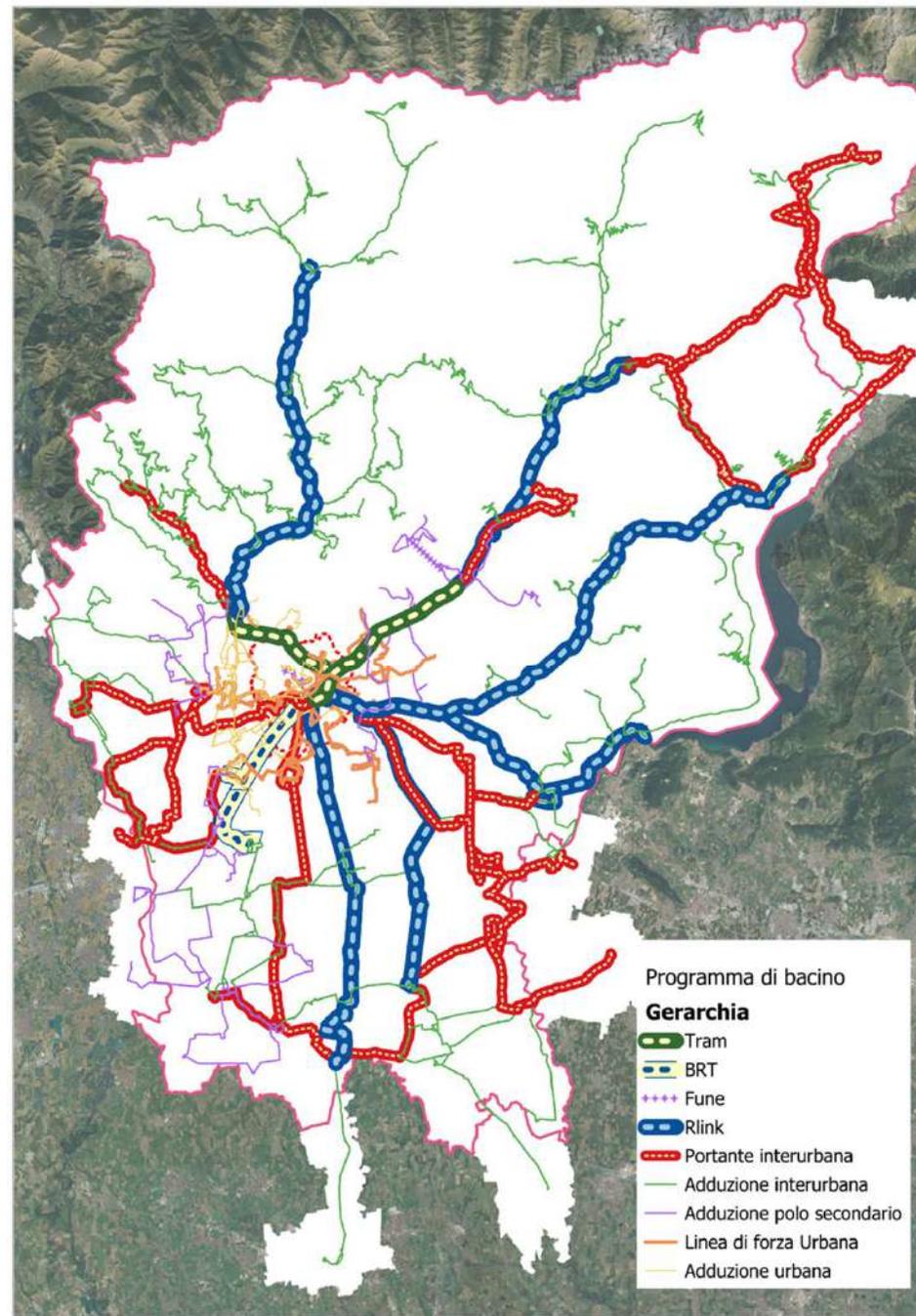
## valorizzare, estendere, ricreare l'abitudine alla mobilità pubblica

- disponibilità su tutto il territorio
- disponibilità del servizio nell'arco della giornata, in tutti i giorni della settimana, in tutti i periodi dell'anno;
- adeguata informazione
- recupero della quota modale



# Struttura gerarchica della rete

- **Servizi in sede propria:**
  - tram e BRT
- **R-Link**
- **Linee portanti**
  - urbane-interurbane
- **Linee di adduzione ai poli secondari**
- **Linee di adduzione**
- **Corse per gli istituti superiori**



# I nodi di interscambio

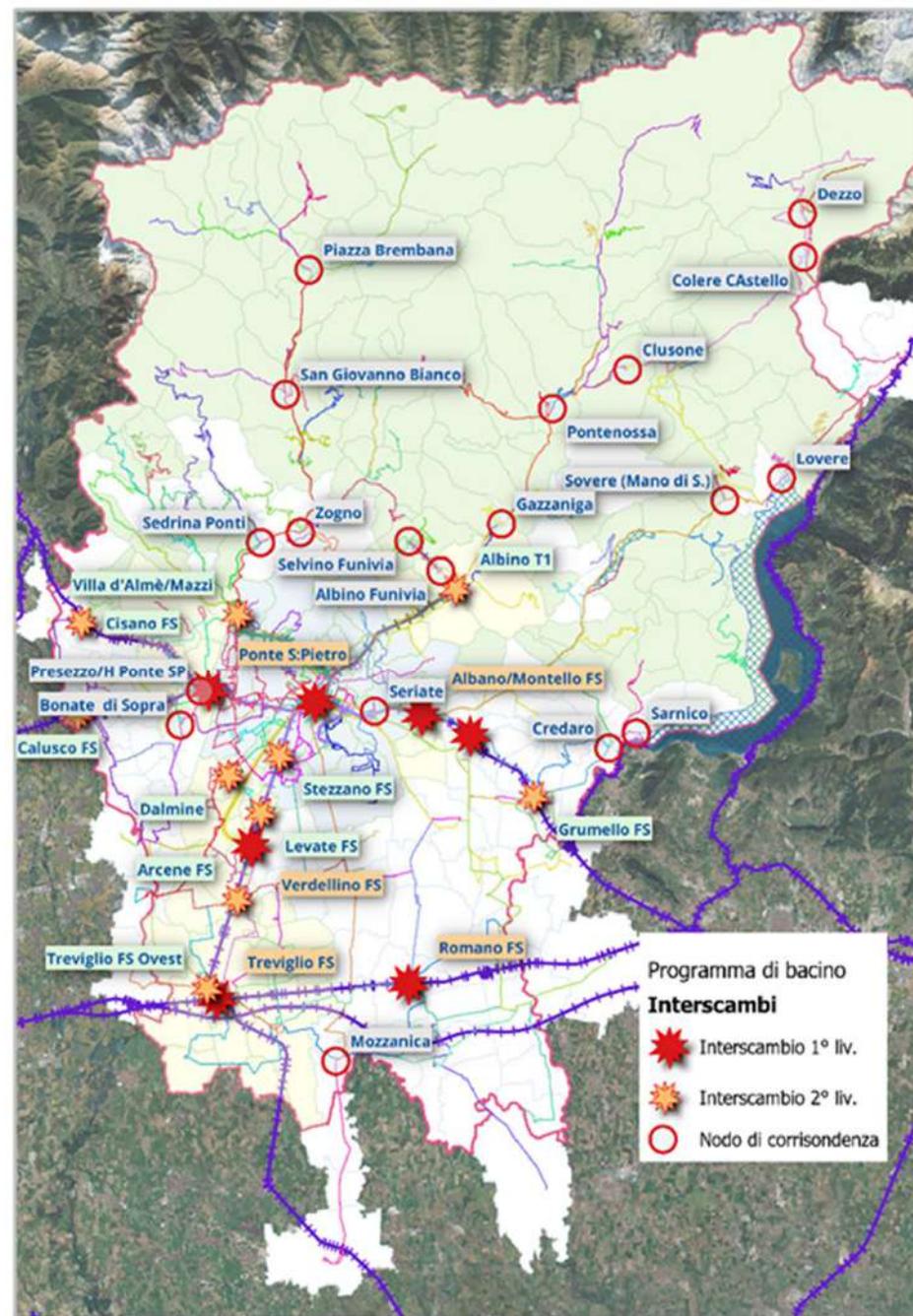
## ➤ 6 nodi di 1° livello

- Interscambio principale con SFR

## ➤ 10 nodi di 2° livello

- Interscambio con «linee forti»

## ➤ 18 nodi di corrispondenza



# Inserimento delle nuove infrastrutture

## linea tramviaria T2:

- Villa d'Almè/Mazzi: punto di raccordo fra le linee delle valli ed il tram
- Opportunità per servire la sponda dx e sx del Brembo da Villa a Ponte, raccordando tram e SFR

## BRT Bergamo- Dalmine- Verdellino

- Revisione dell'attuale linea 5 come da progetto BRT
- Inserimento di linea di adduzione a Zingonia per il polo di Dalmine

## Treno Orio/BGY

- Parziale riesame dell'attuale linea 1

## Raddoppio SFR Ponte-Bg

- In attesa del nodo di interscambio non è possibile una sostanziale revisione delle linee

## Infrastrutture di medio-lungo termine

- Fasi ulteriori di Porta Sud
- Raddoppio SFR Bergamo-Montello



# Livelli di servizio

## I servizi delle linee

- un servizio base
  - cadenzato per le linee portanti e di adduzione urbana/ai poli
  - ad orario per le linee di adduzione interurbane
- corse per gli istituti superiori

## Uno scenario «cui tendere»

- I servizi sono bilanciati fra inverno/estate, feriale/festivo
  - Offerta complessiva di 26,5 mln vett-km
- Necessità di ulteriori risorse economiche

## Uno scenario di minimo

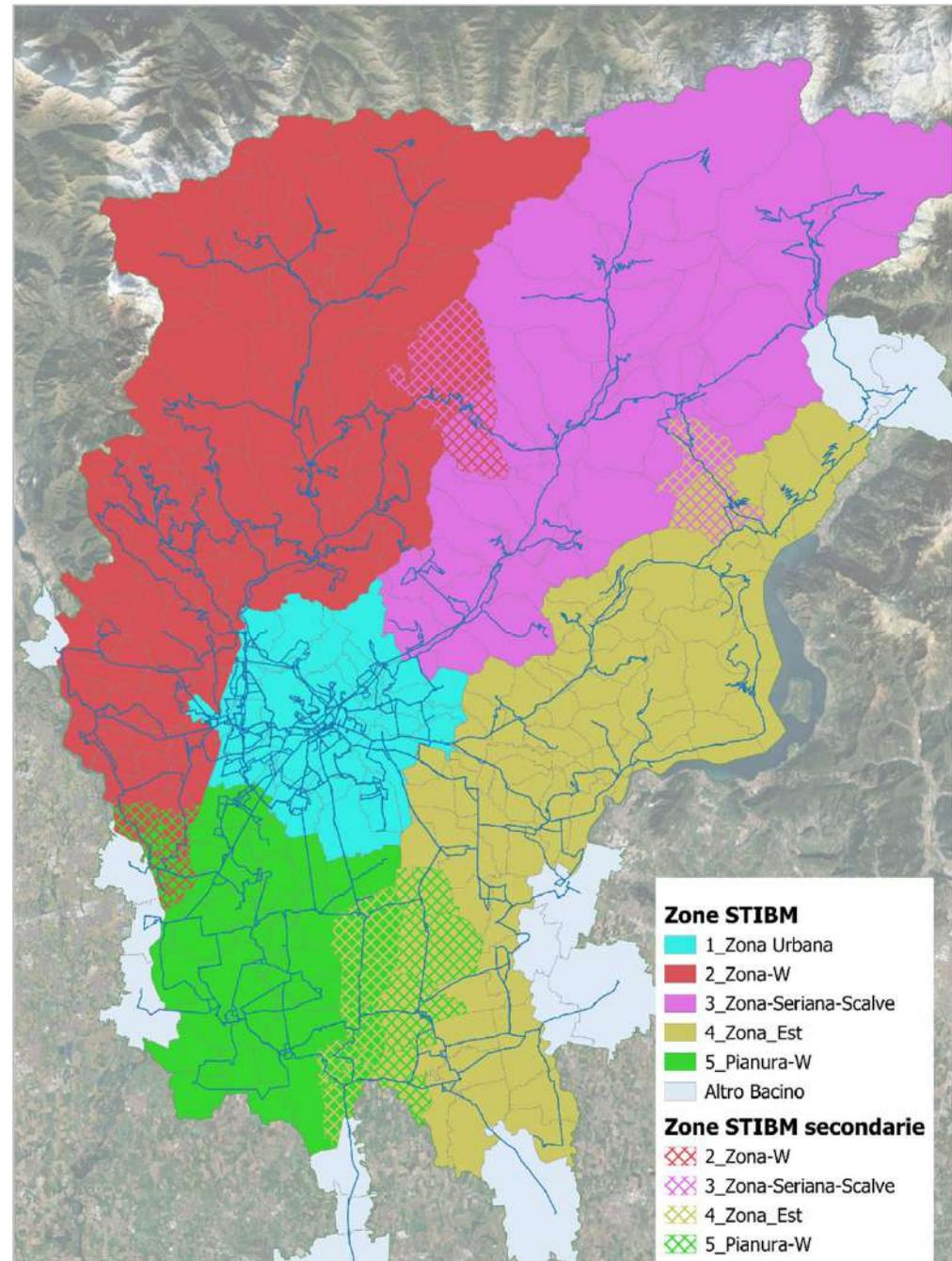
- Volumi di produzione assimilabili agli attuali e realizzabile con le attuali risorse
  - Offerta complessiva di 21,9 mln vett-km
- I servizi restano sbilanciati fra inverno/estate, feriale/festivo



# Nuovo Sistema Tariffario (STIBM)

- **sistema integrato:**
  - tutti i modi a disposizione per quel viaggio: treno, tram, GRT, bus, funi, ...
- **struttura a 5 zone:**
  - Ambito di servizio Urbano
  - Zona Ovest
  - Zona Seriana-Scalve
  - Zona Est
  - Zona Pianura Ovest.
- **3 Livelli tariffari**
  - tariffa di Ambito di Urbano
  - tariffa di zona
  - tariffa di Bacino

**Il STIBM è in fase di analisi con Regione Lombardia**



# I costi di esercizio del TPL

## costi di esercizio

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

## costi di investimento

- **Rinnovo materiale rotabile:**
  - 240-260 mln €,
  - 130 circa dei quali finanziati con bandi Ministeriali
- **Adeguamento fermate:**
  - 57 mln €, 40 dei quali per risolvere situazioni prioritarie.
- **Adeguamento interscambi:**
  - da definire con progettazione

