



**Agenzia
Trasporto Pubblico
Bergamo**

PROGETTO DI PROGRAMMA DI BACINO



1 PREMESSA

Nella seduta del 4 giugno 2025 il Consiglio di amministrazione dell'Agencia ha acquisito il progetto di Programma di Bacino predisposto dagli uffici dell'Agencia ed ha deliberato la convocazione della CLTP (svoltasi poi il 26 giugno) per la presentazione del progetto ed il successivo avvio della consultazione pubblica.

La consultazione è stata aperta con la pubblicazione del progetto sul sito dell'Agencia e la disponibilità ad accogliere ogni eventuale osservazione entro il 19 luglio 2025 (termine poi prorogato al 23 luglio).

Contestualmente, sono state realizzati otto incontri sui territori per illustrare i principali contenuti del progetto.

Al termine della consultazione sono pervenute all'Agencia 43 osservazioni:

N°	data PEC	soggetto
1	17/07/2025	Comune Villa D'Almè
2	17/07/2025	Privato Costa Volpino
3	21/07/2025	Comune Solza
4	21/07/2025	Comune Isso
5	21/07/2025	Comune di san Pellegrino
6	21/07/2025	Comune di Onore
7	21/07/2025	Comune di Lallio
8	21/07/2025	Comune di Zanica
9	21/07/2025	Comune di Albino
10	22/07/2025	Comune di Ciserano
11	22/07/2025	Comune di Osio Sotto
12	22/07/2025	Comune di Capizzone
13	23/07/2025	Comune di Nembro
14	23/07/2025	Comune di Pradalunga
15	23/07/2025	Comune di Treviolo
16	23/07/2025	Comune di Piazzolo
17	23/07/2025	ANAV Lombardia
18	23/07/2025	Comuni interessati T2
19	23/07/2025	Comune di Gromo
20	23/07/2025	Comune di Mozzo
21	24/07/2025	Comune di Almè
22	24/07/2025	Comune di Cerete

N°	data PEC	soggetto
23	24/07/2025	Comunità Montana Val Seriana
24	24/07/2025	Comune di Curno
25	24/07/2025	Comune di Osio Sopra
26	24/07/2025	Comune di Valleve
27	24/07/2025	Comune di Brianzo
28	24/07/2025	Comune di Foppolo
29	24/07/2025	Comune di Parre
30	24/07/2025	Comune di Treviglio e paesi bassa Bergamasca
31	24/07/2025	ATB
32	24/07/2025	TEB
33	23/07/2025	BTE-BTO-BTS
34	25/07/2025	Comunità Montana dei Laghi
35	24/07/2025	Comune di Dalmine
36	25/07/2025	Comuni Lago Iseo
37	24/07/2025	Comune di Zogno
38	24/07/2025	Comune di Gandino
39	24/07/2025	Comune di Morengo
40	24/07/2025	Comune di Cologno al Serio
41	24/07/2025	Comune di Bergamo e Provincia di Bergamo
42	30/07/2025	Comune di Brusaporto
43	30/07/2025	Comune di Cividate al piano



2 OSSERVAZIONI PERVENUTE E CONSIDERAZIONI DELL'AGENZIA

2.1 Comune Villa D'Almè

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B01_Comune_Villa_D_Alme.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>La configurazione con un unico nodo di interscambio in Via Mazzi è ritenuta necessaria per garantire la connessione funzionale tra la Valle Imagna e la Valle Brembana, evitando frammentazioni che potrebbero ridurre l'efficienza complessiva del servizio.</p> <p>Per quanto riguarda il servizio verso Bruntino, le frequenze programmate sulle nuove linee U51/U52 risultano sostanzialmente equivalenti a quelle attualmente offerte, assicurando una continuità di servizio compatibile con la nuova configurazione.</p>

2.2 Privato Costa Volpino

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B02_Osservazioni_privato_Costa_Volpino.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>Un eventuale prolungamento della linea Bergamo – Costa Volpino fino a Pisogne, come da proposta, rappresenta senza dubbio un tema di interesse per il miglioramento dell'accessibilità e dell'integrazione tra le due province.</p> <p>La valutazione – già preliminarmente avviata – deve essere svolta d'intesa con l'Agenzia del bacino di Brescia per tutte le considerazioni di ordine tecnico ed economico, in particolare considerando i tempi di percorrenza del servizio ferroviario da e per Pisogne, così da garantire la massima efficacia dell'integrazione tra trasporto su gomma e rete ferroviaria.</p>

2.3 Comune Solza

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B03_Comune_Solza.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>Il collegamento con i paesi della "rivierasca" nel nuovo Piano di Bacino è già previsto attraverso il passaggio all'interno dei centri abitati stessi, lungo i tracciati oggi serviti dal TPL.</p> <p>Un eventuale instradamento dei servizi direttamente sulla strada provinciale (la cosiddetta "rivierasca"), esterna rispetto ai paesi, potrà essere valutato solo successivamente, a seguito della realizzazione delle fermate e previo accordo con i Comuni interessati e con la Provincia.</p> <p>Il collegamento con l'autostrada A4 viene preso in considerazione modificando il percorso della linea B742 (Trezzo-Cisano).</p> <p>Per la stessa linea (B742) è stato modificato il percorso fino alla rotonda di Leolandia, in modo da consentire l'interscambio con la linea autostradale Z301.</p>



2.4 Comune Isso

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B04_Comune_Isso.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>Il progetto di Piano di Bacino prevede una frequenza dei servizi sostanzialmente analoga a quella attuale, sia nelle fasce di punta sia in quelle di morbida. Ciò consente di garantire la continuità del livello di offerta sul territorio comunale, mantenendo invariata l'accessibilità verso i principali poli di riferimento. Resta inoltre confermata la possibilità di potenziare in futuro la comunicazione e la promozione dell'offerta di trasporto, anche attraverso canali informativi locali, al fine di migliorare la conoscenza dei servizi da parte dell'utenza.</p>

2.5 Comune di san Pellegrino

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B05_Comune_San_Pellegrino.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>Le proposte di servizi aggiuntivi (Aeroporto–Valle Brembana; servizi per i dipendenti Brembo) possono essere acquisite compatibilmente con la disponibilità di risorse aggiuntive, sia pubbliche che private.</p> <p>La linea T2 Villa d'Almè – Bergamo manterrà nelle fasce di punta il collegamento diretto con Bergamo, con verifiche conseguenti al monitoraggio continuo che verrà attivato contestualmente al nuovo servizio tramviario.</p> <p>Il sistema tariffario STIBM è attualmente in revisione, tenendo conto delle osservazioni per le valli Brembana e Imagna.</p>

2.6 Comune di Onore

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B06_Comune_Onore.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>Il progetto di PdB definisce l'assetto generale del servizio, con riferimento alle linee, ai collegamenti e ai relativi capolinea, senza entrare nel dettaglio delle singole fermate.</p> <p>La valutazione puntuale dell'eventuale inserimento di nuove fermate verrà effettuata successivamente, in una fase attuativa, in collaborazione con il Comune di Onore e con gli altri Comuni eventualmente interessati da modifiche lungo la medesima linea, al fine di garantire uniformità ed equilibrio complessivo al servizio.</p> <p>Si evidenzia, inoltre, che la nuova linea, inizialmente attestata a Cerete Basso, nell'aggiornamento del PdB sarà invece attestata a Lovere.</p>



2.7 Comune di Lallio

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B07_Comune_Lallio.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>Si conferma la presenza della linea di adduzione U51 a servizio del Comune di Lallio.</p> <p>Con riferimento alle fermate, si evidenzia che, allo stato attuale, il tracciato della linea ricalca sostanzialmente gli attuali servizi già operativi. Non è comunque esclusa la possibilità, in accordo con l'Amministrazione comunale, di valutare adeguamenti puntuali al percorso o alla localizzazione delle fermate, al fine di ottimizzare la copertura del territorio ed evitare la necessità di realizzare nuove infrastrutture dedicate o interventi di adeguamento stradale.</p> <p>Si precisa inoltre che la linea U51 garantisce il collegamento con la città di Bergamo, attestandosi presso la stazione ferroviaria, serve anche l'area di Dalmine (antenna), assicurando pertanto l'interscambio sia con la nuova linea E-brt sia con la rete ferroviaria e con le altre linee di trasporto pubblico locale.</p>

2.8 Comune di Zanica

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B08_Comune_Zanica.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>Si conferma l'inserimento della linea U06z con estensione fino a Zanica, quale elemento in grado di rafforzare l'offerta di mobilità sostenibile e di completare in maniera coerente gli obiettivi del sistema di Area Urbana. Risulta tuttavia necessario procedere, in collaborazione con l'Amministrazione Comunale, ad una valutazione puntuale del tracciato, delle fermate intermedie e dell'individuazione del capolinea, così da garantire la massima funzionalità del servizio e l'adeguata integrazione con il contesto territoriale.</p>

2.9 Comune di Albino

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B09_Comune_Albino.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>Il PdB conferma la polarità di Albino nei confronti dei Comuni indicati (Pradalunga, Nembro e Alzano Lombardo e non solo).</p> <p>Il sistema tariffario è attualmente in fase di revisione e l'azzonamento verrà definito compatibilmente alla normativa regionale e con l'obiettivo di non alterare l'equilibrio economico dei contratti di servizio.</p>



2.10 Comune di Ciserano

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B010_Comune_Ciserano.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>In merito alle osservazioni del Comune di Ciserano, si conferma che il collegamento verso Treviglio sarà garantito nel nuovo Piano di Bacino tramite la modifica del percorso della linea B815 (Treviglio - Verdellino), assicurando continuità e frequenza adeguate a residenti e utenti scolastici.</p> <p>Per quanto riguarda il collegamento con Bergamo, pur non essendo previsto un servizio diretto su gomma da Ciserano, la mobilità verso il capoluogo è comunque assicurata attraverso l'integrazione dei servizi ferroviari dalla stazione di Verdellino e dei collegamenti BRT, garantendo tempi di percorrenza competitivi e un efficace interscambio modale.</p> <p>Per quanto concerne le fermate, sarà possibile valutare il mantenimento delle attuali, confermandone il passaggio per via Boltiere lungo la linea verso Treviglio, nonché la fermata in Corso Europa, strategica per i centri commerciali e i servizi sanitari. Tale assetto mira a coniugare la copertura territoriale con l'efficienza del servizio complessivo, in linea con gli obiettivi del Piano di Bacino.</p>

2.11 Comune di Osio Sotto

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B011_Comune_Osio_Sotto.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>Il percorso delle linee all'interno di Osio Sotto sarà oggetto di un'attenta valutazione con l'Amministrazione comunale, al fine di garantire la massima sicurezza, efficienza e funzionalità del servizio di trasporto pubblico. Eventuali modifiche al tracciato verranno considerate e implementate una volta realizzate le necessarie infrastrutture, assicurando che ogni intervento tecnico sia coerente con le esigenze della cittadinanza.</p> <p>L'Agenzia conferma inoltre la propria disponibilità al dialogo e al confronto con l'Amministrazione e con i cittadini, inclusi sopralluoghi congiunti, per condividere soluzioni operative e garantire la massima trasparenza nelle decisioni.</p>

2.12 Comune di Capizzone

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B012_Comune_Capizzone.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>In merito alle osservazioni del Comune di Capizzone, si precisa che il sistema tariffario in corso di definizione garantirà un valore uniforme sull'intero territorio, mentre eventuali ulteriori agevolazioni potranno essere stabilite dagli enti locali interessati. La rete del servizio è impostata su linee regolari, frequenze programmate e eventuale servizio a chiamata (da progettare), con l'obiettivo di assicurare copertura e continuità anche nelle aree meno popolate. Saranno inoltre avviate fasi di prevlutazione e ulteriori confronti con il territorio, per verificare l'adeguatezza del servizio alle esigenze di tutti i cittadini, incluse le fasce più vulnerabili.</p>



2.13 Comune di Nembro

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B013_Comune_Nembro.pdf
CONSIDERAZIONI	Il sistema tariffario è attualmente in fase di revisione e l'azzoneamento verrà definito compatibilmente alla normativa regionale e con l'obiettivo di non alterare l'equilibrio economico dei contratti di servizio.

2.14 Comune di Pradalunga

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B014_Comune_Pradalunga.pdf
CONSIDERAZIONI	Il sistema tariffario è attualmente in fase di revisione e l'azzoneamento verrà definito compatibilmente alla normativa regionale e con l'obiettivo di non alterare l'equilibrio economico dei contratti di servizio.

2.15 Comune di Treviolo

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B015_Comune_Treviolo.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>In merito alla richiesta del Comune di Treviolo, si prende atto dell'interesse a garantire un collegamento pubblico efficace tra le frazioni di Roncola e Marigolda, con il polo di Ponte San Pietro e la linea U8, integrando le aree strategiche del territorio e i principali servizi socioeducativi e universitari.</p> <p>A tal fine, si prevede l'istituzione di una nuova linea U12, che effettuerà alcune corse dedicate a collegare la stazione di Ponte San Pietro con Marigolda e Roncola, proseguendo fino all'Antenna di Dalmine. Tale intervento consentirà di soddisfare le esigenze di mobilità della popolazione, garantendo un servizio mirato e integrato con la rete esistente.</p> <p>Si evidenzia inoltre che le linee interessate dalla nuova stazione ferroviaria di Curno transitano già in prossimità della stessa; in base alle scelte dell'Amministrazione comunale, sarà quindi possibile valutare la realizzazione di una nuova fermata bus utile a migliorare l'intermodalità e l'accessibilità del servizio.</p>



2.16 Comune di Piazzolo

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B016_Comune_Piazzolo.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>Si prende atto dell'apprezzamento per la proposta di tariffazione a zone e delle richieste avanzate in relazione ai collegamenti mattutini e alle corse festive, considerate importanti per garantire l'accesso ai servizi essenziali e per sostenere le comunità montane.</p> <p>Si segnala che la definizione degli orari sarà effettuata in una fase successiva, compatibilmente con le esigenze operative e la sostenibilità del servizio. Per quanto riguarda le corse festive, eventuali potenziamenti saranno valutati sulla base delle risorse disponibili, tenendo aperta la possibilità di coinvolgere Operatori privati o locali a supporto del finanziamento, in modo da conciliare le richieste dell'utenza con la fattibilità economica complessiva.</p>

2.17 ANAV Lombardia

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B017_ANAV.pdf
CONSIDERAZIONI	<ol style="list-style-type: none">1. Proposte di recupero risorse: il tema della forma societaria delle Agenzie riguarda l'interlocuzione con Regione e la sua normativa e non è pertinente per il PdB2. Gara unica: prendendo atto delle preferenze dichiarate, si ricorda che la modalità di gara è decisa dall'Assemblea dell'Agenzia ed esula il PdB3. Sistema tariffario: il sistema STIBM è in fase di definizione. Si ricorda che la normativa regionale rende obbligatoria ed esclusiva l'integrazione: non può esistere uno STIBM senza integrazione con l'area urbana4. Autostazione: è un tema che coinvolge la pianificazione urbana e provinciale sulla quale l'Agenzia non interviene nelle scelte di base, collaborando tuttavia per gli aspetti dimensionali ed operativi.

2.18 Comuni interessati T2

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B018_Comuni_Linea_T2.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>Con riferimento al ridisegno della rete si evidenzia che le linee di adduzione mantengono le frequenze dei servizi attuali, mentre eventuali incrementi dipendono dalla disponibilità delle risorse finanziarie. Le stesse risorse costituiscono il vincolo anche per l'eventuale estensione dei servizi serali.</p> <p>Per quanto concerne le corse scolastiche interurbane, si conferma che, in linea generale, continueranno ad essere effettuate in modalità diretta come attualmente. Sarà comunque effettuato un monitoraggio dell'avvio del nuovo servizio per permettere una continua messa a punto della rete di adduzione alla tramvia.</p> <p>Lo STIBM è attualmente in fase di revisione e analisi; di conseguenza, le valutazioni definitive sui possibili adeguamenti non possono essere ancora formalmente definite.</p> <p>Con riferimento ai parcheggi di interscambio lungo la T2, condividiamo la necessità di un loro incremento; tuttavia, va rilevato che tale esigenza avrebbe dovuto essere indicata già nella fase di progettazione dell'infrastruttura.</p>



2.19 Comune di Gromo

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B019_Comune_Gromo.pdf
CONSIDERAZIONI	La tratta TPL Gromo – frazione Spiazzi di Gromo, oggetto di precedenti interlocuzioni con l’ATPL, risulta già inserita nell’attuale piano di esercizio del servizio di trasporto pubblico locale. Si conferma che tale tratta verrà mantenuta anche nel futuro piano di bacino, garantendo continuità del servizio.

2.20 Comune di Mozzo

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B020_Comune_Mozzo.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>In merito alle osservazioni del Comune di Mozzo, si prende atto delle considerazioni relative alla linea 10 Villa d’Almè–Dalmine e del suo ruolo strategico nel collegamento tra poli scolastici, universitari, servizi socio-sanitari e punti di interscambio con le linee tram T2 ed e-BRT.</p> <p>Si comunica che, a seguito delle esigenze evidenziate, le modifiche ai percorsi della linea U10 sono state introdotte nell’ambito della revisione prevista dal Programma di Bacino, con l’obiettivo di migliorare il servizio e rispondere alle necessità indicate dal Comune, nel rispetto della pianificazione complessiva del sistema di trasporto.</p>

2.21 Comune di Almè

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B021_Comune_Alme.pdf
CONSIDERAZIONI	Un’eventuale fermata in via Olimpia, in corrispondenza della Cava Ghisalberti, dovrà essere presa in considerazione in sede di progetto con i responsabili dell’infrastruttura della T2 e con l’amministrazione comunale. La linea U10 manterrà le stesse corse attuali, prolungate fino alla fermata T2 Paladina per favorire l’interscambio. Le corse scolastiche restano quelle attuali, con eventuali adeguamenti annuali in base alle iscrizioni.

2.22 Comune di Cerete

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B022_Comune_Cerete.pdf
CONSIDERAZIONI	La programmazione dell’orario del trasporto scolastico per l’A.S. 2025/2026 rappresenta una valutazione effettuata direttamente tra Comune, Agenzia e Gestore del servizio. Si precisa che il Piano del Bacino ha il compito di definire, a carattere generale, i servizi nelle diverse zone, senza entrare nel dettaglio della programmazione oraria specifica.



2.23 Comunità Montana Val Seriana

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B023_Comunita_Montana_Val_Seriana.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>L’Agenzia prende atto con attenzione delle osservazioni della comunità della Valle Seriana, condividendo l’auspicio di un potenziamento dei servizi TPL, soprattutto nelle aree marginali, a beneficio di studenti, famiglie e residenti. Interventi mirati, come servizi a chiamata con orari prefissati e deviazioni prenotabili, rappresentano soluzioni innovative per migliorare l’accessibilità nelle fasce di bassa domanda. Si sottolinea tuttavia che ogni implementazione resta subordinata alle risorse finanziarie e operative disponibili, nel rispetto della sostenibilità complessiva della rete. L’obiettivo rimane garantire un equilibrio tra efficacia del servizio e copertura territoriale, rispondendo in modo sostenibile alle esigenze della comunità.</p>

2.24 Comune di Curno

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B024_Comune_Curno.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>In merito alle osservazioni del Comune di Curno, si conferma che la linea U09, nelle sue ramificazioni, continuerà a servire il territorio comunale con un livello di servizio sostanzialmente equivalente a quello attuale, garantendo la copertura delle esigenze di studenti, lavoratori e famiglie.</p> <p>Si comunica che le modifiche al percorso della linea sono state apportate al fine di collegare efficacemente il servizio con la nuova stazione ferroviaria e favorire l’integrazione tra il TPL e la rete ferroviaria, ottimizzando le coincidenze e l’accessibilità per l’utenza, nel rispetto della sostenibilità complessiva del servizio.</p>

2.25 Comune di Osio Sopra

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B025_Comune_Osio_Sopra.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>La nuova rete delle linee è stata progettata secondo una visione complessiva dei servizi, volta a ottimizzare i collegamenti tra i diversi nodi e garantire maggiore efficienza complessiva. Il collegamento di Osio Sopra con Bergamo resta pienamente assicurato tramite il servizio E-brt e le sue linee di adduzione, con frequenza sostanzialmente invariata rispetto all’attuale. Per quanto riguarda le corse destinate agli studenti diretti agli Istituti Superiori di Dalmine, si conferma che rimangono invariate rispetto all’attuale assetto, garantendo la continuità del servizio scolastico.</p>



2.26 Comune di Valleve

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B026_Comune_Valleve.pdf
CONSIDERAZIONI	In merito all'osservazione pervenuta, si precisa che le richieste indicate rientrano nella normale interlocuzione tra Comune, Agenzia e Gestori, i quali sono i soggetti competenti per la definizione dei risultati operativi. Il Piano di Bacino (PdB), per sua natura, si concentra sull'assetto complessivo della rete, finalizzato a garantire una pianificazione integrata e coerente su scala territoriale. Il perfezionamento degli orari dovrà pertanto essere effettuato nelle sedi più opportune.

2.27 Comune di Brianzo

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B027_Comune_Brianzo.pdf
CONSIDERAZIONI	In merito all'osservazione pervenuta, si precisa che le richieste indicate rientrano nella normale interlocuzione tra Comune, Agenzia e Gestori, i quali sono i soggetti competenti per la definizione dei risultati operativi. Il Piano di Bacino (PdB), per sua natura, si concentra sull'assetto complessivo della rete, finalizzato a garantire una pianificazione integrata e coerente su scala territoriale. Il perfezionamento degli orari dovrà pertanto essere effettuato nelle sedi più opportune.

2.28 Comune di Foppolo

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B028_Comune_Foppolo.pdf
CONSIDERAZIONI	In merito all'osservazione pervenuta, si precisa che le richieste indicate rientrano nella normale interlocuzione tra Comune, Agenzia e Gestori, i quali sono i soggetti competenti per la definizione dei risultati operativi. Il Piano di Bacino (PdB), per sua natura, si concentra sull'assetto complessivo della rete, finalizzato a garantire una pianificazione integrata e coerente su scala territoriale. Il perfezionamento degli orari dovrà pertanto essere effettuato nelle sedi più opportune.

2.29 Comune di Parre

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B029_Comune_Parre.pdf
CONSIDERAZIONI	Lo spostamento o la realizzazione di nuove fermate rientrano nella normale interlocuzione tra Agenzia e Comune, cui si rimanda per ogni valutazione operativa. Si sottolinea, a titolo di promemoria, che la realizzazione materiale delle fermate rimane a carico dei proprietari delle strade.



2.30 Comune di Treviglio e paesi bassa Bergamasca

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B030_Comune_Treviglio_e_Paesi_Bassa_Bergamasca.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>L'introduzione di un servizio di tipo urbano a Treviglio rappresenta un'idea positiva per migliorare l'accessibilità delle periferie, delle zone produttive e scolastiche. Tuttavia, la sua realizzazione dipenderà dalle risorse disponibili, che saranno valutate nel quadro complessivo della pianificazione del TPL.</p> <p>Romano di Lombardia è riconosciuto come polo di riferimento della pianura bergamasca, ma la polarità scolastica presente non raggiunge i livelli di Treviglio né di altri poli secondari, con riflessi sulle priorità di rete e sulla definizione dei servizi principali. Tuttavia, la domanda da/per Romano verrà monitorata al fine di valutare la possibile crescita della sua polarità ed intervenire adeguatamente sulla rete del TPL afferente.</p> <p>Le linee principali verranno modificate come segue:</p> <ul style="list-style-type: none">• La linea B820 verrà modificata, passando da Castel Rozzone e Pagazzano e proseguendo fino a Treviglio, con l'obiettivo di ottimizzare il servizio per l'utenza dei comuni lungo il percorso.• La linea B815 sarà modificata per transitare da Ciserano, migliorando i collegamenti verso i comuni di Canonica, Fara, Pontirolo e altri limitrofi, garantendo maggiore frequenza e accessibilità.• La linea B814 verrà riorganizzata per passare da Treviglio – Pagazzano – Morengo – Romano di Lombardia, rispondendo in maniera più efficace alle esigenze scolastiche e lavorative dei territori attraversati.• La linea B812 sarà prolungata fino alla stazione di Verdellino, garantendo il collegamento con Bergamo tramite l'E-brt. <p>In generale, le modifiche e le revisioni delle linee sono finalizzate a migliorare l'efficacia dei collegamenti, rispondere meglio alle esigenze scolastiche e lavorative e rendere più attrattivo il servizio pubblico, compatibilmente con le risorse disponibili.</p> <p>Si conferma l'impegno a mantenere un dialogo costruttivo con i Comuni, al fine di affinare il Piano di Bacino e garantire servizi sempre più adeguati alle reali necessità del territorio.</p>

2.31 ATB

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B031_Osservazioni_ATB.pdf
CONSIDERAZIONI	Vedi documento specifico Allegato

2.32 TEB

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B032_Osservazioni_TEB.pdf
CONSIDERAZIONI	Vedi documento specifico Allegato



2.33 BTE-BTO-BTS

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B033_Osservazioni_BTS_BTE_BTO.pdf
CONSIDERAZIONI	Vedi documento specifico Allegato

2.34 Comunità Montana dei Laghi

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B034_Comunita_Montana_dei_Laghi.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>In merito alla richiesta avanzata, si evidenzia che il Programma di Bacino garantisce, in via ordinaria, il mantenimento delle frequenze di servizio attualmente in essere.</p> <p>L'introduzione di eventuali potenziamenti, quali nuove corse nei giorni festivi, anche limitatamente al periodo estivo, resta subordinata alla disponibilità di risorse dedicate</p>

2.35 Comune di Dalmine

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B035_Comune_Dalmine.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>In merito alle osservazioni trasmesse dal Comune di Dalmine, si evidenzia che i collegamenti previsti sul territorio risultano già ricompresi all'interno del Programma di Bacino. Per quanto riguarda il sistema tariffario, lo stesso è tuttora in fase di valutazione e definizione: le scelte conclusive terranno conto delle esigenze di omogeneità e sostenibilità, anche in relazione alla futura attivazione della linea E-brt.</p> <p>Le richieste di potenziamento dei collegamenti con le scuole superiori, in particolare nella tratta tra gli istituti di Via Verdi e la fermata di Piazza Libertà, così come le proposte relative al trasporto universitario, sono state recepite e saranno oggetto di approfondimento. Si prende inoltre atto positivamente della condivisione espressa sul rafforzamento dei collegamenti con l'aeroporto di Orio al Serio, che sarà garantito tramite la nuova linea U83, la linea E-brt e il futuro collegamento ferroviario.</p> <p>Per quanto concerne la questione dell'eventuale divisione in lotti di affidamento del servizio, l'assetto organizzativo è ancora in corso di definizione; eventuali ipotesi saranno comunque accompagnate da adeguati approfondimenti e motivazioni. Si conferma, infine, la volontà di garantire al Comune un costante aggiornamento in merito all'evoluzione della procedura e ai cambiamenti che interesseranno il TPL locale.</p>



2.36 Comuni Lago Iseo

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B036_Comuni_Lago_Iseo.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>In merito alle osservazioni avanzate dai Comuni del Lago d'Iseo, si conferma che le criticità segnalate, in particolare per quanto riguarda la carenza di servizi serali, festivi ed estivi, risultano già note e condivise. L'Agenzia riconosce l'importanza di potenziare l'offerta a favore del turismo, pur evidenziando che eventuali servizi aggiuntivi potranno essere attivati solo compatibilmente con le risorse economiche e di personale disponibili, anche valutando possibili forme di coinvolgimento di Operatori privati o locali.</p> <p>Il tema del collegamento con l'aeroporto di Orio al Serio viene considerato con particolare interesse e potrà essere oggetto di una sperimentazione mirata, da definire in base alla sostenibilità economica complessiva e alla disponibilità di risorse dedicate. Quanto al progetto "on demand", si prende positivamente atto delle esperienze già avviate in altri territori e si conferma l'apertura a una co-progettazione con la sponda bresciana, valorizzando strumenti e mezzi già in uso e valutando possibili integrazioni con i servizi di navigazione sul lago.</p> <p>Si sottolinea infine che il tema relativo ai servizi taxi e NCC sulla sponda bergamasca, pur di interesse, non rientra tra le competenze del Programma di Bacino e potrà essere eventualmente approfondito in altre sedi. Resta fermo l'impegno dell'Agenzia a dare seguito all'installazione di orari multilingua con QR code</p>

2.37 Comune di Zogno

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B037_Comune_Zogno.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>In riferimento alle osservazioni presentate dal Comune di Zogno, si condivide la necessità di un incremento significativo dei parcheggi di interscambio presso il capolinea della nuova linea tramviaria T2 di Villa d'Almé. Tale esigenza, tuttavia, avrebbe dovuto essere evidenziata e concordata nella fase di progettazione dell'opera; resta comunque ferma l'importanza di avviare ulteriori approfondimenti al fine di garantire un'adeguata accessibilità al nodo di interscambio per gli utenti provenienti dalla Val Brembana, dalla Val Imagna e dall'area degli Almenno.</p> <p>Per quanto riguarda il collegamento con la Casa di Comunità di Piazza Belotti, si riconosce la criticità dell'attuale accessibilità pedonale e delle fermate esistenti. Dal punto di vista del TPL, tuttavia, l'individuazione di Piazza Belotti come fermata diretta presenta elementi di complessità; appare preferibile valutare un rafforzamento del servizio lungo via XXIV Maggio, che garantirebbe comunque una maggiore funzionalità per l'utenza e un miglior equilibrio nella configurazione complessiva del servizio.</p>



2.38 Comune di Gandino

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B038_Comune_Gandino.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>In merito alle osservazioni del Comune di Gandino, si prende atto delle criticità segnalate, in particolare con riferimento alla fascia oraria di rientro dei lavoratori e alla necessità di garantire una migliore integrazione tra i diversi nodi della Val Gandino.</p> <p>Si comunica che, a seguito delle valutazioni effettuate nell'ambito della pianificazione complessiva del Programma di Bacino, la linea è stata ridisegnata con un percorso ad anello, in grado di collegare i centri di Cazzano, Gandino, Peia Bassa, Peia Alta, Lefte e Gazzaniga, con l'obiettivo di ottimizzare i percorsi e migliorare l'accessibilità complessiva per tutti gli utenti, nel rispetto delle compatibilità operative ed economiche del servizio.</p>

2.39 Comune di Morengo

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B039_Comune_Morengo.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>L'introduzione di un servizio di tipo urbano a Treviglio rappresenta un'idea positiva per migliorare l'accessibilità delle periferie, delle zone produttive e scolastiche. Tuttavia, la sua realizzazione dipenderà dalle risorse disponibili, che saranno valutate nel quadro complessivo della pianificazione del TPL.</p> <p>Romano di Lombardia è riconosciuto come polo di riferimento della pianura bergamasca, ma la polarità scolastica presente non raggiunge i livelli di Treviglio né di altri poli secondari, con riflessi sulle priorità di rete e sulla definizione dei servizi principali. Tuttavia, la domanda da/per Romano verrà monitorata al fine di valutare la possibile crescita della sua polarità ed intervenire adeguatamente sulla rete del TPL afferente.</p> <p>Le linee principali verranno modificate come segue:</p> <ul style="list-style-type: none">• La linea B820 verrà modificata, passando da Castel Rozzone e Pagazzano e proseguendo fino a Treviglio, con l'obiettivo di ottimizzare il servizio per l'utenza dei comuni lungo il percorso.• La linea B815 sarà modificata per transitare da Ciserano, migliorando i collegamenti verso i comuni di Canonica, Fara, Pontirolo e altri limitrofi, garantendo maggiore frequenza e accessibilità.• La linea B814 verrà riorganizzata per passare da Treviglio – Pagazzano – Morengo – Romano di Lombardia, rispondendo in maniera più efficace alle esigenze scolastiche e lavorative dei territori attraversati.• La linea B812 sarà prolungata fino alla stazione di Verdellino, garantendo il collegamento con Bergamo tramite l'E-brt. <p>In generale, le modifiche e le revisioni delle linee sono finalizzate a migliorare l'efficacia dei collegamenti, rispondere meglio alle esigenze scolastiche e lavorative e rendere più attrattivo il servizio pubblico, compatibilmente con le risorse disponibili.</p> <p>Si conferma l'impegno a mantenere un dialogo costruttivo con i Comuni, al fine di affinare il Piano di Bacino e garantire servizi sempre più adeguati alle reali necessità del territorio.</p>



2.40 Comune di Cologno al Serio

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B040_Comune_Cologno_al_Serio.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>In merito alle osservazioni formulate dal Comune di Cologno al Serio, si riconosce la rilevanza delle esigenze evidenziate, in particolare sul tema della mobilità scolastica e della necessità di garantire un servizio che risponda non solo agli studenti ma a tutta l'utenza. Tali aspetti sono già oggetto di attenzione nell'ambito del Programma di Bacino, che assicura il mantenimento dell'offerta esistente, pur nei limiti delle risorse disponibili.</p> <p>Per quanto riguarda il trasporto a chiamata, la proposta di integrazione di Cologno al Serio nel sistema previsto per l'area della pianura viene considerata di interesse, ma dovrà essere attentamente valutata in rapporto alla sostenibilità economica e organizzativa complessiva. La priorità resta infatti quella di garantire la copertura dei fabbisogni primari già individuati, riservando eventuali estensioni a successivi approfondimenti e alla disponibilità di ulteriori risorse.</p> <p>Anche la sollecitazione relativa alla reintroduzione di corse festive viene recepita come segnale importante, ma al momento non può essere assunta come impegno operativo, trattandosi di un ambito particolarmente sensibile sotto il profilo della sostenibilità del servizio.</p> <p>In ogni caso, l'Agenzia conferma l'impegno a monitorare costantemente l'evoluzione della domanda e a mantenere un dialogo costruttivo con le amministrazioni locali, così da valutare in modo condiviso possibili adattamenti futuri dell'offerta.</p>

2.41 Comune di Bergamo e Provincia di Bergamo

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B041_Provincia_e_Comune_Bergamo.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>In merito alle osservazioni formulate dal Comune di Bergamo e dalla Provincia di Bergamo, in qualità di soci dell'Agenzia, si conferma che le proposte avanzate saranno ovviamente oggetto di attenta considerazione nell'ambito del percorso di definizione e attuazione del Programma di Bacino.</p> <p>Si riconosce la natura strategica del documento, che dovrà essere accompagnato dal progressivo completamento delle condizioni preliminari richiamate, così come sarà valutata con attenzione la fase di avvio dei nuovi servizi (E-brt, T2) e le modalità di gestione transitoria più opportune. Analogamente, le osservazioni riguardanti la salvaguardia dell'attuale livello di servizio su gomma, il collegamento dei poli secondari e la</p> <p>copertura finanziaria del Piano rappresentano indicazioni rilevanti, che saranno considerate nel prosieguo delle attività, in coerenza con gli indirizzi istituzionali e con le compatibilità economiche complessive.</p>



2.42 Comune di Brusaporto

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B042_Comune_Brusaporto.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>In merito alla richiesta del Comune di Brusaporto, si evidenzia che il territorio sarà comunque servito dalla nuova linea U83, che garantirà un collegamento diretto e funzionale con l'area urbana di Bergamo anche in una fase iniziale, prima dell'introduzione lungo l'intero percorso. L'inserimento formale di Brusaporto nell'ambito urbano non è allo stato attuale previsto, ma la nuova configurazione dei servizi risponde all'esigenza di assicurare un livello di accessibilità adeguato, in linea con gli obiettivi del Programma di Bacino.</p>

2.43 Comune di Civate al piano

OSSERVAZIONE (LINK)	https://www.agenziatplbergamo.it/wp-content/uploads/2025/08/N%C2%B043_Comune_Civate_al_Piano.pdf
CONSIDERAZIONI	<p>In merito alla richiesta del Comune di Civate al Piano, si prende atto dell'interesse a potenziare i collegamenti sulla tratta Civate al Piano – Bergamo, con particolare riferimento ai periodi non ricadenti nel calendario scolastico.</p> <p>L'incremento di corse estive e festive sulla linea B910 potrà essere valutato compatibilmente con le risorse disponibili, considerando anche eventuali forme di intervento da parte di Operatori privati a supporto del finanziamento del servizio.</p> <p>Si evidenzia inoltre che alcune corse delle linee B910 e B920 effettueranno fermata presso lo stabilimento Amazon, al fine di migliorare l'accessibilità e i collegamenti con il polo logistico.</p>



**Agenzia
Trasporto Pubblico
Bergamo**

OSSERVAZIONI AL PROGETTO DI PDB ATB CONSORZIO

CONSIDERAZIONI



Premessa

Il Programma di Bacino (PdB) è uno strumento strategico che intende delineare gli obiettivi di medio termine da assegnare allo sviluppo del sistema di trasporto pubblico e gli interventi attraverso i quali realizzare tali obiettivi.

In questo senso, dunque, gli scenari delineati dal Progetto proposti alla pubblica consultazione si muovono in un orizzonte temporale nel quale gli interventi infrastrutturali principali che caratterizzeranno nei prossimi anni l'intero sistema di bacino siano stati realizzati: pertanto, ogni intervento intermedio – indispensabile vista la non contemporaneità delle realizzazioni infrastrutturali – è lasciato alla fase di programmazione dei servizi che segue – sia temporalmente che concettualmente – l'approvazione del PdB e ne realizza gli indirizzi anche attraverso un confronto diretto ed operativo con gli affidatari dei servizi.

Proprio per le considerazioni che precedono, tutte le osservazioni sviluppate in merito alla supposta programmazione dei servizi appaiono inconferenti, soprattutto laddove le valutazioni espresse assumono come oggetto determinazioni – su orari, frequenze, intensità dei servizi – che non sono esplicitamente contenute nel progetto di PdB, ma sono piuttosto derivate da ipotesi formulate dall'estensore delle stesse osservazioni.

1 Osservazioni di forma

In relazione ai rilievi mossi nell'osservazione, questi sono in parte riconducibili ad errori materiali ed in parte a talune interpretazioni dei valori riportati nel corso della relazione.

Dopo una valutazione di ciascuno dei rilievi si è intervenuto, laddove necessario, per correggere ed adeguare i contenuti della relazione.

2 Osservazione 1 – Programmazione del servizio

Il PdB, per sua natura, contiene la programmazione generale dei servizi, lasciando la sua applicazione (programmi operativi ed orari) a successivi momenti (tipicamente alla fase di affidamento dei servizi).

Le osservazioni pervenute all'Agenzia in merito ai livelli di offerta delle singole linee vengono quindi esaminate in un quadro generale dell'offerta, sapendo che sarà poi il momento dell'affidamento l'occasione per il corretto dimensionamento dei servizi, anche sulla base delle risorse che saranno disponibili in quel momento.

Non trova alcun riscontro nel PdB il cosiddetto “depauperamento della qualità del servizio urbano”, espresso nelle osservazioni. In proposito appare utile sottolineare alcuni aspetti che, probabilmente, possono spiegare i motivi per i quali si giunga a tale affermazione e mostrarne la sostanziale inconsistenza.

Il giudizio cui perviene l'osservazione muove da un'analisi che è chiaramente condizionata da due aspetti: in primo luogo si valuta la performance attesa dal sistema dell'area urbana guardando quasi esclusivamente all'assetto della produzione su gomma, trascurando quindi gli apporti incrementali della tranvia e del servizio ferroviario; in secondo luogo, si usa una metrica – quella della produzione chilometrica – che, se rilevante dal punto di vista delle valutazioni gestionali dell'azienda, non è necessariamente rilevante rispetto alla qualità complessiva dell'offerta che, invece, andrebbe valutata più appropriatamente con il parametro dei posti complessivi garantiti all'utenza.



Se si guarda all'assetto complessivo dell'offerta in area urbana, oltre a determinarsi un incremento della produzione – come peraltro rilevato dallo stesso documento consortile nella osservazione n.7 – si ha un significativo incremento dell'offerta grazie all'introduzione del BRT (che sostituisce circa 550mila vetture.km con poco più di 830mila vetture.km svolte tutte con autobus di massima capacità), della seconda linea tranviaria (che aggiunge circa 500mila chilometri con vetture che possono portare fino a 230 passeggeri) e del servizio ferroviario di collegamento con l'Aeroporto di Orio al Serio) che sostituisce un tratto della linea 1 con una capacità molto superiore.

In definitiva, e grazie ad interventi infrastrutturali non determinati dall'Agenzia, in una prospettiva di medio termine ed anche attestandosi sullo scenario di minima, l'offerta di TPL per l'area urbana vedrà un significativo incremento quantitativo e, auspicabilmente, anche qualitativo. Che questo possa coincidere con una riduzione della produzione assegnata all'affidatario pro-tempore dei servizi su gomma ha rilievo esclusivamente sotto il profilo gestionale e non ha alcuna connessione con la dimensione del servizio offerto.

3 Osservazione 2 – Corse Istituti

Si prende atto dei dettagli dell'offerta dedicata alle corse scolastiche, aggiornando i relativi valori dell'offerta di ambito urbano PdB (124 corse/g e 1129 bus-km/g per circa 230 mila bus-km/a).

4 Osservazione 3 – Ubicazione del capolinea

L'osservazione fa riferimento ai seguenti casi:

- Capolinea di Bergamo FS: è noto che il progetto di interscambio in fase di sviluppo sta progettando adeguati spazi per i servizi urbani ed extraurbani e che è sempre stata premura dell'Agenzia sottolineare il corretto dimensionamento del numero di stalli, includendo tutte le componenti del servizio, anche a fronte di forti pressioni verso un sottodimensionamento, a volte anche provenienti da alcuni Operatori del settore.
- Dalmine/Antenna: la realizzazione del BRT e della conseguente ristrutturazione delle linee, rafforza il ruolo di interscambio del nodo che evidentemente deve includere non solo la fermata del BRT (specializzata), ma anche gli stalli delle altre linee urbane/suburbane/interurbane che convergono in tale località. Come è noto, le fermate del TPL non vengono realizzate dall'Agenzia, che su questo tema ha un ruolo di promotore e di approvazione di scelte operate da altri Enti. Auspichiamo pertanto che, avendo ATB il diretto controllo sul progetto BRT, possa realizzare un adeguato progetto di interscambio che coordini gli attuali stalli nell'area di interesse (via Marconi, P.za Risorgimento, V.le Locatelli).
- Villa d'Almè/Mazzi: anche in questo caso l'Agenzia ha più volte indicato all'operatore incaricato della realizzazione dell'infrastruttura (TEB) i fabbisogni minimi di stalli presso la fermata Tramviaria: siamo ancora in attesa di conoscere il progetto esecutivo di questi spazi.
- Seriate: il PdB propone l'attestamento delle linee lungo i viali ai margini del Cimitero (vedi All.4 punto 3.16). Se perverranno eventuali altre proposte si potranno valutare opzioni alternative.

5 Osservazione 4 – Scenari del Piano di Bacino

Il passaggio tra i due scenari – sempre da intendersi come indirizzo e non come programmazione di dettaglio – viene indicato e circostanziato sia nella Relazione al PdB (paragrafo 4.3, pagg. 67 e ss.), sia



negli allegati nei quali si riportano i livelli di servizio per le singole attività e dai quali si può desumere gli incrementi produttivi indicati.

6 Osservazione 5 – STIBM

Lo stesso testo dell'osservazione precisa che del possibile, nuovo sistema di tariffazione integrata di bacino (STIBM) la relazione al PdB non fornisce indicazioni quantitative e numeriche e, dunque, sarebbe impossibile effettuare una valutazione di merito.

Tuttavia, la stessa osservazione evidenzia che si possa *“senza dubbio prevedere che tale impostazione implicherebbe un consistente aumento delle tariffe di ambito urbano”* e quantifica tal incremento affermando che *“l'introduzione di un'unica zona tariffaria porterebbe a valorizzare il biglietto ordinario di ambito urbano ad un importo di circa 2,50 € pari ad un incremento del 50% circa”*.

Questa affermazione, puramente arbitraria, senza riscontri nella documentazione che costituisce il PdB e non sostenuta da elementi di natura quantitativa ed economica, porta ATB a esprimere un giudizio negativo sull'intero sistema che non può essere ritenuto rilevante per alcuni motivi:

- il valore economico indicato – si ribadisce, unilateralmente dichiarato dalla stessa osservazione – si riferisce ad una singola tariffa che, pur avendo un valore “simbolico” non può rappresentare il riferimento univoco per valutare un intero sistema tariffario;
- l'indicazione di un incremento percentuale significativo (+50%) riguarda un titolo di viaggio – biglietto di corsa semplice nel capoluogo – i cui introiti corrispondono a circa un quinto degli introiti totali. Per molte altre tariffe dell'area urbana questo valore (si ribadisce, indicato esclusivamente dall'estensore dell'osservazione) è uguale o addirittura inferiore alle tariffe attuali.

Per il resto, si suggerisce l'adozione di un sistema tariffario di diverso impianto, pur senza la necessaria valutazione comparata sulle caratteristiche e gli effetti della stessa adozione.

7 Osservazione 6 – Risorse economiche

L'osservazione esprime dubbi circa la quantificazione economica proposta nel capitolo 8 della Relazione (e riportata anche nell'Executive Summary, cui si fa diretto riferimento). I dubbi nascono dal confronto tra i dati medi esposti nel PdB ed i dati medi registrati da Atb Consorzio.

Deve in questo caso rilevarsi un disallineamento tra i dati utilizzati che è alla base, presumibilmente, delle critiche mosse:

- Come è chiaramente espresso nella Relazione al PdB, la valorizzazione dei servizi fa riferimento ad uno scenario di medio termine, caratterizzato dall'introduzione di diversi servizi con differente profilo economico. Nell'effettuare tale valorizzazione – espressa in termini ancora approssimati e con range di variabilità – si è assunto come riferimento l'applicazione dei costi standard come definiti dal DM n.157/2018. Peraltro, tale valorizzazione, come indicato in relazione, dovrà essere aggiornata, nella sua configurazione definitiva, nell'ambito della cd. “Relazione di affidamento” nella quale l'Agenzia dovrà presentare all'Autorità per la Regolazione nei Trasporti la propria ipotesi di processo di affidamento dei servizi.
- Ad ogni modo, appare del tutto inconsistente la comparazione tra i costi complessivi dei servizi dell'intero bacino (proiettati, come si è detto, secondo i valori standard) ed il costo medio registrato da uno dei gestori (ATB Consorzio) in uno specifico anno.



Ogni ulteriore considerazione sviluppata in ordine alla consistenza economica dei servizi ed alla preoccupazione espressa circa l'insufficienza delle risorse appare non solo poco fondata (o, meglio, costruita a partire da ipotesi e considerazioni formulate dal medesimo estensore dell'osservazione), ma non pertinente rispetto al PdB riguardando aspetti più che altro connessi alle scelte ed alle procedure di affidamento dei servizi.

8 Osservazione 7 – Analisi del nuovo servizio di area urbana

I contenuti di tale osservazione ricalcano, nelle premesse e nelle conseguenze, il percorso argomentativo adottato nell'Osservazione 1.

Si procederà comunque ad una verifica puntuale dei livelli di servizio programmati sul territorio.



**Agenzia
Trasporto Pubblico
Bergamo**

OSSERVAZIONI AL PROGETTO DI PDB BTE-BTO-BTS

CONSIDERAZIONI



Premessa

Il Programma di Bacino (PdB) è uno strumento strategico la cui finalità è la definizione di obiettivi di medio termine cui informare la costruzione del sistema di trasporto pubblico.

In certa misura, la definizione di tali obiettivi e delle azioni conseguenti prescinde dall'entità delle risorse finanziarie disponibili dovendo offrire una prospettiva di coerenza con le caratteristiche e le esigenze del sistema della mobilità nel suo complesso.

Allo stesso modo, la definizione del sistema di offerta del trasporto pubblico prescinde dalle forme gestionali che potranno essere adottate e che sono affrontate in un secondo momento ed in un contesto differente (quello della "Relazione lotti" previsto dalla normativa regolatoria dell'ART e quello della "Relazione sugli affidamenti" previsto dalle norme nazionali).

Per questo motivo, i primi due paragrafi delle osservazioni rese da Bergamo Trasporti sul progetto di PdB risultano non coerenti con i contenuti e gli obiettivi del documento esprimendo considerazioni e valutazioni su elementi in parte dedotti ed in parte ipotizzati, ma comunque non oggetto di quello stesso documento.

1 Investimenti ed evoluzione dei servizi

Le osservazioni dei Consorzi BT evidenziano:

- *"...la frammentazione in lotti e l'introduzione delle nuove infrastrutture comporta una diversa allocazione dei mezzi sul territorio e non permette le sinergie operative dello scenario attuale, ..."*
- *"... una importante quota del rinnovo ricade direttamente sulla (assai dubbia) capacità di autofinanziamento dei contratti di servizio."*

Le valutazioni sul dimensionamento del parco e sulla capacità di finanziamento dei contratti di servizio saranno oggetto delle prossime fasi definizione dei lotti, di impostazione delle strategie negoziali e della preparazione del PEFS

2 Programma di adeguamento delle fermate

Il PdB espone le necessità di intervento sulle fermate se sui nodi di interscambio.

In tale ambito, il ruolo dell'Agenzia, oltre che di autorizzatore delle fermate, è di stimolare gli Enti proprietari (Comuni, Provincia, Anas) per un efficace e tempestivo rinnovo delle infrastrutture, anche attivando finanziamenti regionali.

3 Potenziamento dei servizi tra gli scenari di Piano

Il PdB individua uno scenario di "minimo" ed uno scenario "a cui tendere". I tempi e le strategie di potenziamento dei livelli di servizio sono necessariamente connesse alla disponibilità di risorse, al momento non certa nel tempo. La transizione fra i due scenari non è pertanto al momento programmabile e farà parte di una necessaria flessibilità nella gestione dei futuri affidamenti.

4 Linee ad Alta Qualità e standard di servizio

- **Attivazione della linea T2:**



La citata “... possibilità di mantenere il prolungamento, almeno per le corse di alcune specifiche fasce orarie, fino all’autostazione di Bergamo...” è già inclusa nel PdB

è evidente che, sarà necessario nei primi anni di gestione delle nuove infrastrutture (T2, BRT) è necessario un monitoraggio delle dinamiche della domanda generate dalle nuove infrastrutture al fine di perfezionare il modello di esercizio calibrando adeguatamente le necessità di interscambio e di collegamento diretto.

- **Qualità del Servizio R-LINK**

Interessante e da perseguire la proposta di istituire “... tavoli tecnici permanenti con ANAS, Provincia e Comuni per individuare e finanziare le priorità di “bus priority” e penetrazione protetta nei nodi urbani principali”.

5 Standard e modello organizzativo del servizio

- **Depauperamento dell’area extraurbana rispetto a quella urbana**

Il ricorso ad un concetto di “depauperamento” rischia di ingenerare confusioni. Se si guarda all’assetto produttivo dei servizi ed alla loro distribuzione tra ambiti di servizio, il Programma di Bacino, recependo gli effetti dell’introduzione di nuove infrastrutture, modifica il rapporto tra ambito urbano ed ambito extra-urbano.

Sotto il profilo dell’offerta di servizi, però, questa modifica non muta in maniera strutturale le “dotazioni” assegnate alle direttrici originarie ma realizza una combinazione di servizi appartenenti ad ambiti diversi. Sotto questo aspetto, quindi, il termine “depauperamento” appare certamente meno appropriato visto che le modifiche introdotte non alterano la disponibilità di servizi per l’utenza – anzi, in alcuni casi la migliorano attraverso l’incremento dei posti,km.

Va peraltro sottolineato che, nella proiezione di medio termine definita come “ottimale” il Programma di Bacino prospetta un robusto intervento per rafforzare l’offerta di servizi per i poli secondari che, pur subordinata alla disponibilità di risorse finanziarie, rappresenta un concreto indirizzo per un riassetto dell’ambito extra-urbano rispondente a criteri funzionali più che meramente quantitativi.

Linee a “stella” e problemi di assetto sui poli extraurbani

Lo schema di rete impostato nel PdB potrà localmente essere riesaminato nel corso della gestione dei contratti di servizio per migliorare la continuità del viaggio.

- **Sviluppo dell’offerta festiva**

Si è consapevoli degli impegni operativi conseguenti al servizio festivo; tuttavia, la necessità di un servizio equilibrato e completo nelle sue componenti prevale sulle problematiche gestionali.

- **Incertezze sulle modalità di contabilizzazione dei Servizi Base e Scolastici.**

Le corse per gli istituti fanno parte del servizio offerto in entrambi gli scenari: nella revisione del PdB verranno risolte le ambiguità eventualmente presenti.

- **Disallineamento tra domanda attuale e proiezioni di offerta / Limitazione dei percorsi delle linee portanti**



Le osservazioni e le informazioni riportate dai Consorzi – ove coerenti con il progetto complessivo - verranno utilizzate in fase di revisione di PdB.

6 Altre osservazioni

- **Età massima della flotta:**

l'età massima di 15 anni deriva dalle indicazioni regionali effettuate a suo tempo. L'introduzione di nuove tecnologie potrebbe fare ripensare a tale limite per alcune specifiche alimentazioni.

La scelta in tal senso dovrà comunque essere coordinata in sede regionale.

- **Percorsi e mappe:**

I documenti del PdB devono essere necessariamente in formato divulgabile. Pur migliorando l'editing la rappresentazione puntuale dei percorsi resterà indicativa. Peraltro, lo stesso PdB rimanda al futuro gestore l'obbligo di definire il percorso puntualmente più appropriato (nel rispetto degli obblighi di servizio al territorio); per favorire questo processo, in fase di affidamento verranno resi pubblici gli shapes file dei tracciati.

- **Indicazioni su specifiche linee (punti 6.2 – 6.15)**

Le osservazioni e le informazioni riportate dai Consorzi – ove coerenti con il progetto complessivo - verranno utilizzate in fase di revisione di PdB.



**Agenzia
Trasporto Pubblico
Bergamo**

OSSERVAZIONI AL PROGETTO DI PDB TEB

CONSIDERAZIONI



Premessa

Il documento presentato da TEB contiene una riflessione sistematica sull'intero progetto di PdB ed affronta numerosi temi, per alcuni dei quali propone anche una visione critica.

In questa sede ci si limita al commento su alcuni dei contenuti di maggior rilievo per i quali è espressa una valutazione negativa o dubitativa.

1 Riduzione dell'offerta

Nel paragrafo 3 si sottolinea che il PdB prospetta *“di ridimensionare (o di non allargare) il perimetro dell'area urbana e, nello specifico, ridurre l'offerta di servizio (frequenze, arco di servizio, introduzione di linee “tangenziali” di non documentata efficacia) nell'area urbana”*.

L'affermazione non può essere condivisa visto che il PdB – prevalentemente grazie all'introduzione di nuovi servizi connessi alle nuove infrastrutture – prospetta un incremento della produzione chilometrica e, in misura ancor maggiore, dell'offerta di servizi, intesa in senso di posti_offerti.km, nell'area urbana.

2 Perimetro dell'area urbana

In diversi passaggi (ad esempio, nei parr. 6 ed 11) si esprime opinione contraria alla perimetrazione dell'area urbana che il PdB prospetta sostanzialmente uguale a quella attuale, salvo l'esclusione di Dalmine (classificata come “polo secondario”) e l'inclusione di Zanica.

Non appare chiaro il motivo di tale opinione, peraltro del tutto legittima, se non per il collegamento con alcuni dei poli di interscambio della rete del TPL (Dalmine ed Albino). Il che, evidentemente, condurrebbe a ricondurre la definizione dei confini della rete del TPL all'estensione dei suoi servizi, indipendentemente dalle caratteristiche insediative e del sistema della mobilità.

Quanto poi alla necessità di estendere l'area urbana e garantire un'unitarietà della gestione, questo aspetto è connesso alla definizione delle unità di affidamento (lotti) e risulta estraneo al disegno del PdB essendo, per l'attuale normativa regolatoria, parte fondante della cd. “Relazione Lotti” da presentare all'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

3 Nodi di interscambio nuove infrastrutture

Il tema è ricorrente nel testo e riguarda sia la richiesta di far rientrare i nodi di Albino e Villa d'Almè tra i nodi di primo livello (ad esempio, parr. 8 ed 11), sia di inserire la realizzazione della nuova stazione TPL prevista nell'ambito del più ampio programma “Porta Sud” (par. 7).

Per quanto riguarda la definizione dei nodi di interscambio di primo livello, questi si riferiscono a punti di connessione con il sistema ferroviario regionale e/o nazionale e pertanto non applicabili ai nodi di Albino e Villa d'Almè.

Per quanto riguarda il programma della nuova stazione autolinee, ne è definito il percorso realizzativo di massima così come era noto al momento della stesura della relazione (pag. 58). In vista della definitiva stesura ed in considerazione della maggiore conoscenza di tempi e termini di realizzazione della nuova stazione il testo del PdB sarà aggiornato.



4 Sovrapposizione dei flussi

Il paragrafo 10 esprime preoccupazione per il permanere di servizi su gomma in parziale sovrapposizione – soprattutto negli orari di punta – con i servizi attivati per le nuove infrastrutture.

La preoccupazione è condivisa e nella definitiva stesura del PdB verrà ribadito che la compresenza di servizi su gomma negli orari di punta e servizi sulle nuove infrastrutture è determinata dall'obiettivo di mitigare l'eventuale sovrassaturazione delle nuove infrastrutture con utenza proveniente dal trasporto pubblico (in particolare, utenza scolastica) impedendo che si realizzi uno degli obiettivi primari posti alla base della realizzazione di tali infrastrutture, e cioè la diversione di quote significative della domanda di mobilità oggi soddisfatta dal trasporto privato.

A titolo di mero esempio, per la T2 il numero di studenti residenti in Valle Imagna ed in Val Brembana (circa 1.200), comporterebbe – nella migliore delle ipotesi - la completa saturazione dell'offerta di trasporto tranviario nella specifica fascia, impedendo un'attrazione, nell'orario di punta, di quote di domanda oggi rivolte al trasporto privato.

Tuttavia, al pari di ciò che potrà farsi con il BRT, si potrà procedere con un monitoraggio attento della domanda per verificare i comportamenti concreti degli utenti ed eventualmente rivedere gli assetti inizialmente determinati.

5 STIBM

Le osservazioni critiche relative al sistema di integrazione tariffaria descritto nei suoi principi di massima nel PdB (par.13) fanno sostanzialmente riferimento alla necessità di conservare un certo grado di proporzionalità e progressività tra tariffe e lunghezza chilometrica del viaggio. Si tratta di un'obiezione di principio sulla quale gli organi dell'Agenzia potranno effettuare i necessari approfondimenti.

Ciò che appare meno facilmente acquisibile è la suggestione che il sistema proposto possa determinare forti incrementi dei livelli tariffari (addirittura un loro raddoppio). Si tratta di un'affermazione fatta senza esporne le basi e, dunque, non appare suscettibile di ulteriori valutazioni.

6 Risorse economiche

In diversi passaggi viene evocato il tema delle risorse economiche da destinare al finanziamento dei servizi. Si tratta di una preoccupazione del tutto legittima, quasi scontata, che l'Agenzia affronterà in sede di affidamento dei servizi. La logica con la quale è sviluppato il PdB è di prospettare i possibili sviluppi del sistema assumendo la dotazione delle risorse come vincolo di massima.

7 Dati e statistiche relative alla domanda

Il PdB, nella rielaborazione dei dati, ha utilizzato le statistiche prodotte dai sistemi di monitoraggio regionale che, per quanto riguarda la stima dei viaggi realizzati, utilizza parametri di conversione dei titoli di viaggio venduti.

La circostanza per la quale i gestori – TEB tra questi – possano dichiarare un numero di viaggi diverso – sulla base di proprie stime e rilevazioni non certificate – non appare sufficiente ad eludere le statistiche regionali, utili evidentemente anche a fini comparativi.