



Nota per il Consiglio di Amministrazione

Bacino di Bergamo

Situazione del Trasporto Pubblico Locale durante l'emergenza sanitaria

3° trimestre 2022

1 Domanda ed offerta nel periodo gen-set 2022

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

L'andamento del servizio è stato condizionato dalla pandemia e dai conseguenti vincoli dalla mobilità delle persone.

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

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

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

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

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

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

Il servizio estivo è proseguito dall'8.06.2022 sullo schema del normale servizio estivo (2019), con limitate modifiche (-3% delle percorrenze in agosto).

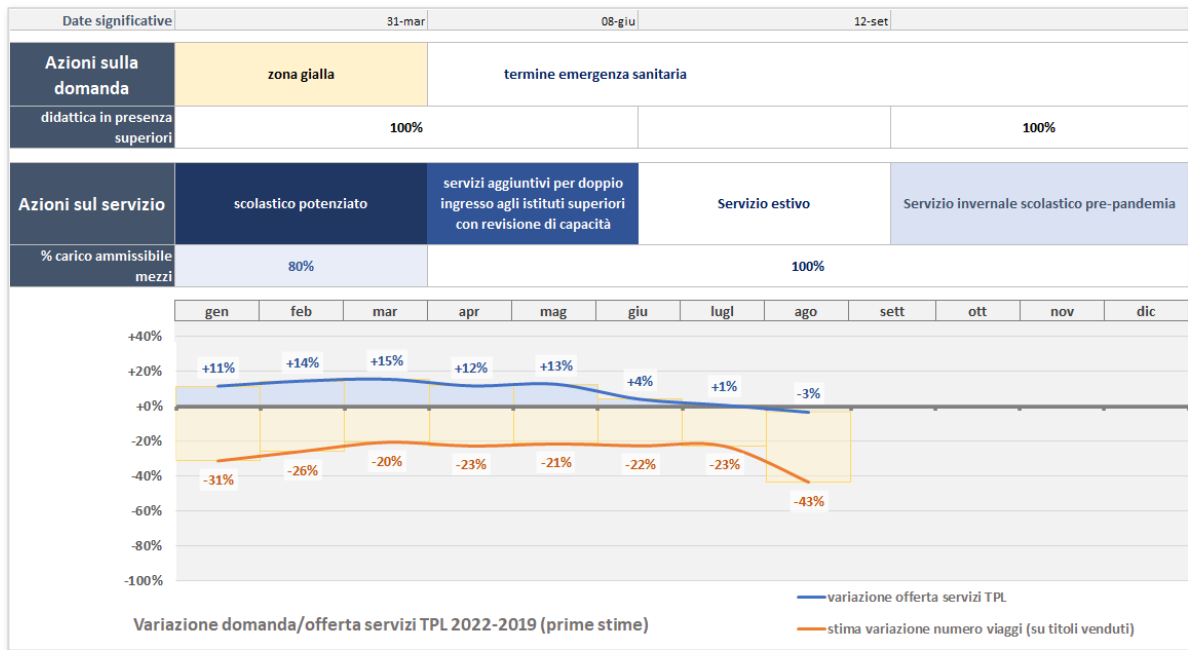


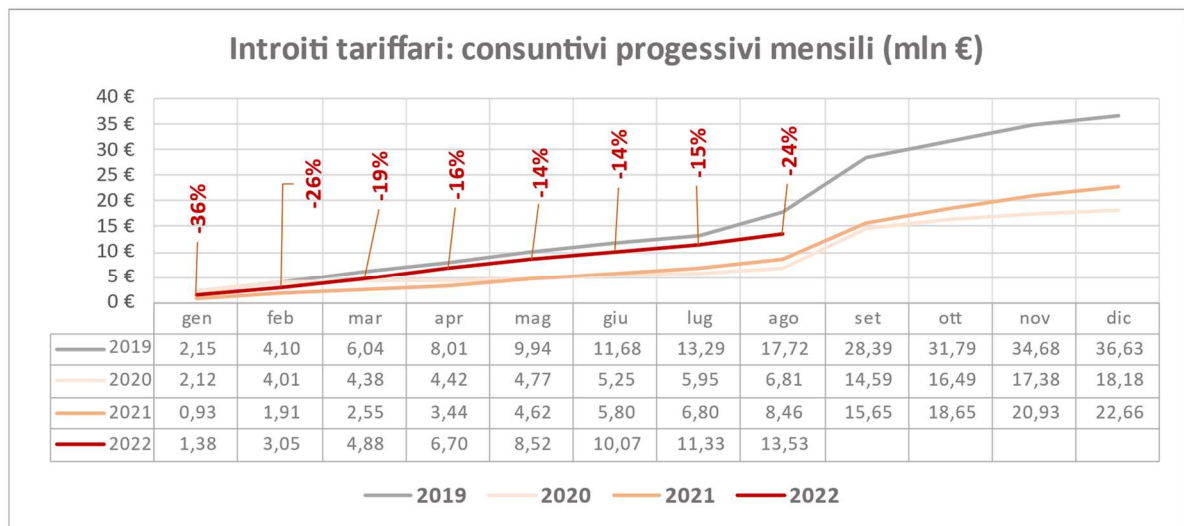
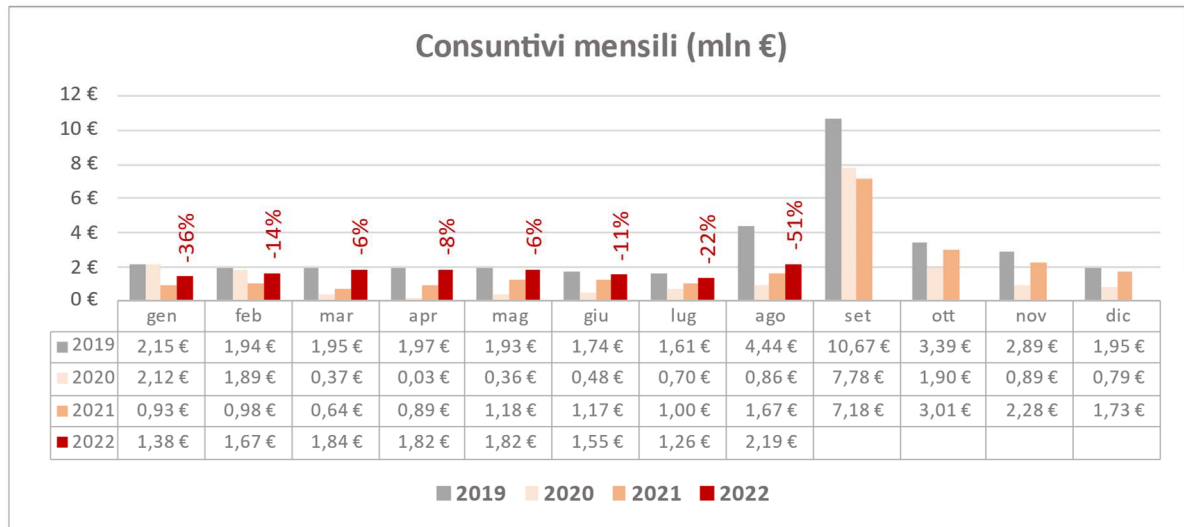
Figura 1 – Domanda ed offerta di TPL nel primo trimestre 2022

La stima dei passeggeri, derivante dai titoli di viaggio emessi, mostra ancora una riduzione del 22-23% della domanda nei mesi di giugno e luglio con un forte calo in agosto: occorre valutare che la metodologia adottata per la stima (fondata sui titoli di viaggio venduti) penalizza il confronto con il 2019 per effetto della ritardata vendita di abbonamenti rispetto al 2019.

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

- la differenza nei ricavi con il 2019 che si era ridotta da -36% nel mese di gennaio a -8%/-11% nel secondo trimestre, sembra mantenersi ancora elevata con un -22% in luglio;
- il dato di agosto (-51%) è certamente inficiato dal ritardato avvio della vendita degli abbonamenti che quest'anno è stato anche subordinata all'erogazione del "bonus" ministeriale dal 1° settembre;
- l'introito cumulato dei primi 9 mesi resta inferiore del 24% dell'analogo periodo del 2019, con 4,2 mln € di introiti in meno.

I dati del mese di settembre saranno disponibili nel mese di ottobre: solo con il completamento della campagna commerciale di vendita degli abbonamenti 2022/23 si potrà valutare l'effettivo scostamento rispetto ai valori del 2019.

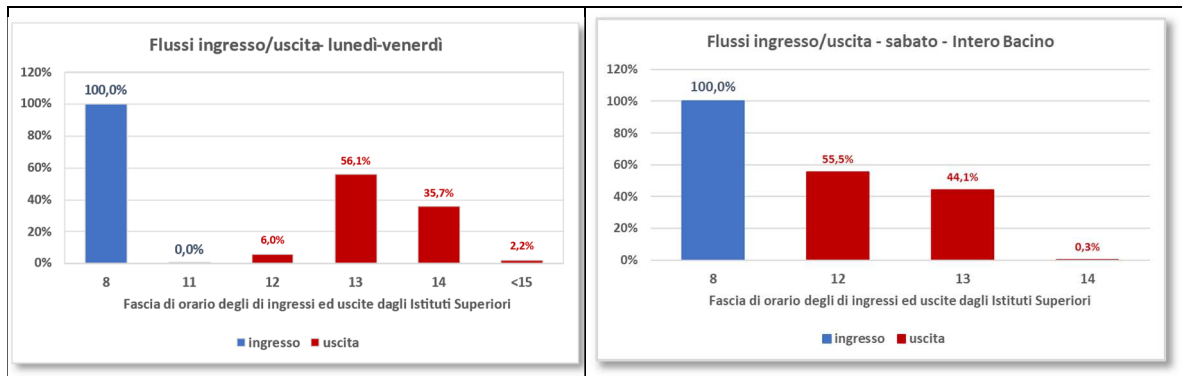


2 La ripresa di settembre dell'orario invernale scolastico

La ripresa delle scuole superiori a settembre segue il modello orario precedente alla pandemia, senza particolari vincoli, con:

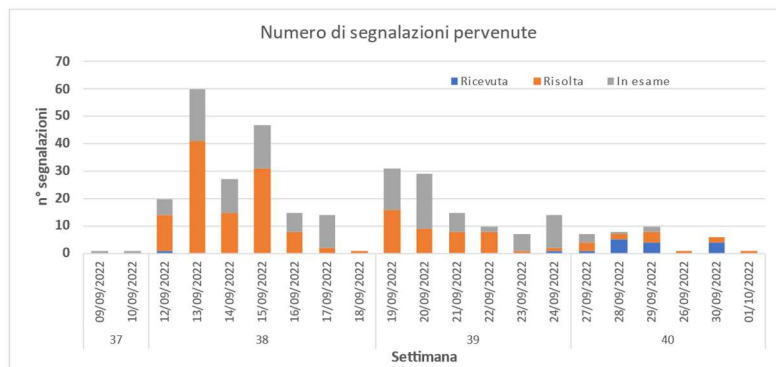
- ingresso alle ore 8 (la totalità degli Istituti Superiori entra in questa fascia);
- uscite alle ore 13 (il 56% degli studenti) ed alle ore 14 (il 36%).

L'avvio del servizio invernale scolastico ha mostrato i problemi già osservati nel 2018-2019 di **compatibilità fra la domanda e l'offerta nell'ora di punta del mattino con la saturazione delle principali corse ed i disagi conseguenti.**



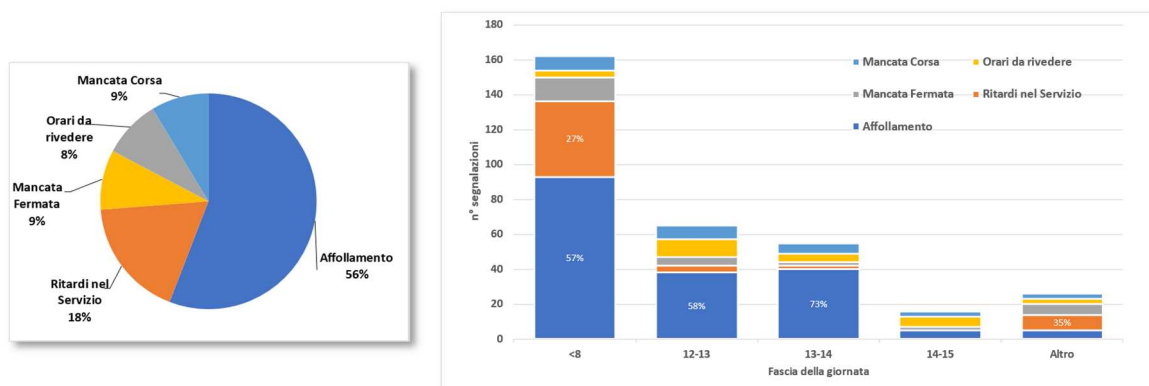
Come già fatto nel passato, l’Agenzia ha attivato una casella mail nella quale fare confluire le segnalazioni di disservizi ed i suggerimenti da parte dei Passeggeri al fine di definire le possibili soluzioni con le Aziende.

Nel mese di settembre sono pervenute 325 segnalazioni, prevalentemente concentrate nei primi giorni di avvio del nuovo orario.



Il 56% di queste riguardava il tema dell’affollamento (“*troppi passeggeri a bordo*”, “*non riesco a salire*”, “*non si è fermato perché pieno*”, ...).

I maggiori problemi si sono rilevati nella fascia del mattino (dalle ore 6 alle 8) per via di affollamenti (il 58% dei casi) e di ritardi nelle corse (il 26% dei casi).



Nei punti critici l’Agenzia ha effettuato sopralluoghi e controlli per analizzare il problema specifico.

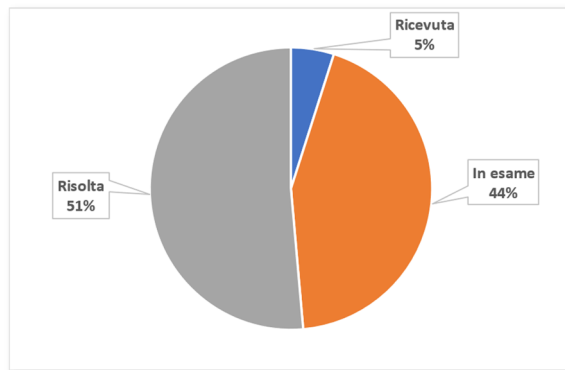
L’attività dell’Agenzia e delle Aziende ha consentito di affrontare i problemi segnalati, molti risolti ed altri ancora in via di soluzione:



- il problema della insufficiente capacità delle corse nel mattino è stato affrontato con spostamenti di orario finalizzati a concentrare l'offerta nei pochi minuti di afflussi passeggeri, ed in qualche caso, sostituendo con autoarticolati (presi da corse non eccessivamente piene) i mezzi nelle corse più cariche;

Sono soluzioni che non rappresentano un incremento di capacità complessivo: il potenziamento effettivi del servizio è fattibile solo con ulteriori risorse economiche e tecniche oggi non disponibili.

- restano ancora aperte diverse problematiche legate alle uscite dagli istituti superiori per la soluzione dei quali occorre attendere il termine degli orari provvisori delle lezioni.



3 Le prospettive per i prossimi mesi del 2022

Le prospettive per il 2022 sono condizionate da alcuni elementi:

✓ **Squilibri economici del sistema TPL**

- I mancati introiti del 2020 sono stati compensati dai ristori ministeriali per la quota dichiarata dalla Aziende relativamente al differenziale fra mancati introiti e minori costi sostenuti (si ricorda che per ampi periodi del 2020 i servizi erogati sono stati ampiamente ridotti rispetto ai contrattuali).
- Viceversa, nel 2021, i mancati introiti sono emersi malgrado la piena erogazione dei servizi, pertanto senza alcuna possibilità di contrazione dei costi di produzione. La stima effettuata (-14 mln €) ha sinora avuto un minimo ristoro (circa 2,6 mln €), restando ancora aperta la copertura complessiva da parte ministeriale.
- Indicazioni ministeriali consentono **la verifica delle eventuali sovra compensazioni** prodotte dai ristori attraverso l'esame congiunto degli esercizi 2020 e 2021 da compiersi entro il 31 ottobre 2022, sulla base dei dati forniti dalle Aziende entro il 30 settembre 2022.

Resta definire la metodologia di valutazione che auspicabilmente sarà da determinare almeno a livello regionale: le Agenzie hanno richiesto incontri di approfondimento con gli Uffici regionali.

3.1 Le azioni in campo

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

Il 2022 resta caratterizzato dagli squilibri fra domanda ed offerta con le conseguenze economiche sul settore, anche se in misura probabilmente più contenuta degli anni precedenti.

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

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

Bergamo, 3 ottobre 2022

il Direttore
- Ing. Emilio Grassi -

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