



Agenzia del TPL di Brescia

AGENZIA DEL TPL DI BRESCIA - Via Marconi, 12 - 25128 BRESCIA

Conferenza Locale del Trasporto Pubblico ***Bacino di Brescia***

Terza Sessione – 30 Giugno 2017

1^a sessione 27.01.2017

Insediamiento CLTP e Inquadramento delle questioni

- *Richiami sui principi – criteri – metodologia di lavoro e criteri*
- *Identificazioni delle "aree di intervento"*
- *I "segnali" forniti dalla lettura dell'analisi conoscitiva*
- *Problematiche di carattere strategico*

2^a sessione 17.03.2017

La nuova struttura dell'offerta di servizio prevista dal PTB

- *Richiami agli obiettivi del PTB*
- *I caposaldi del progetto di riordino*
- *Criteri e metodologia → Linee di intervento*

3^a sessione 30.06.2017

a) Illustrazione nuovo sistema tariffario

- *Riferimenti al Regolamento e richiami alle Linee Guida regionali*
- *Simulazioni modellistiche – Esiti*
- *La nuova zonizzazione tariffaria*

b) Presentazione dati monitoraggio 2016 TPL extraurbano

- *Confronti con dati storici*
- *Dati indagini customer satisfaction*

I. L'impianto del nuovo Sistema tariffario

(illustrazione preliminare)



Obiettivo: Integrazione !

Integrazione tariffaria - 1

Nel maggio 2014 viene emesso il Rapporto finale elaborato da Eupolis Lombardia e ASSTRA relativo alla **Integrazione tariffaria nel sistema di trasporto pubblico in Regione Lombardia**

che comprende utili riflessioni (punto 3.3 pag. 45) sulle peculiarità che caratterizzano l'organizzazione del TPL in Lombardia e i loro effetti nella definizione di un sistema di tariffazione integrata, basate in larga misura sui casi di Milano e Brescia.

A giugno 2014 Regione Lombardia approva con **DGR X/1921 (6.06.2014)** il **Regolamento Regionale «Sistema tariffario integrato del Trasporto pubblico** (art. 44 della LR 6/2012)»

La **PARTE II** del regolamento è dedicata agli STIBM e in particolare articolata nei seguenti punti:

- **Art. 5 - Ambito di applicazione degli STIBM**
- **Art. 6 - Funzioni delle Agenzie in materia tariffaria**
- **Art. 7 - Gestione degli STIBM**
- **Art. 8 - Estensione degli STIBM**
- **Art. 9 - Tipologie di titoli di viaggio degli STIBM**
- **Art.10 - Zonizzazione degli STIBM**
- **Art.11 - Integrazione tariffaria dei servizi di navigazione**
- **Art.12 - Sistemi di riparto dei ricavi degli STIBM**

Art. 6 Funzioni delle Agenzie in materia tariffaria

- a. **Sviluppano le politiche tariffarie, effettuando le opportune simulazioni** e le analisi necessarie alla comprensione degli impatti, in termini di ricavi del sistema a seguito dell'applicazione dello STIBM
- b. **Approvano gli STIBM**, in particolare definendo:
 - delimitazione, estensione e modifica
 - struttura, regole di validità, condizioni commerciali, nonché indirizzi in merito a formato, grafica e modalità di emissione dei titoli di viaggio;
 - dimensionamento, secondo il modello tariffario di cui all'[art.10](#), delle singole zone, disegnandone i relativi confini, d'intesa con la Regione per quanto riguarda le zone che includono i servizi ferroviari, e sentiti i Comuni Regolatori per i servizi di competenza e l'Ente per la Navigazione, per i servizi di navigazione;
 - i criteri generali, per il riparto degli introiti generati dallo STIBM
- c. **Definiscono la disciplina tariffaria da applicare in sede di affidamento dei servizi**, tenendo conto degli obiettivi generali di efficacia e di efficienza, nonché di raggiungimento dell'integrazione tariffaria, dell'equilibrio della gestione e dell'incremento dei viaggiatori e degli introiti storicamente realizzati nel Bacino di riferimento;
- d. **Prevedono standard minimi e obiettivi in riferimento alle condizioni di trasporto ed in particolare relativi agli aspetti tariffari**, alla rete di vendita, ecc.
- e. **Definiscono le agevolazioni tariffarie** a favore di categorie di utenza ulteriori rispetto a quelle individuate dall'[art.28](#) prevedendo le correlate compensazioni tariffarie a favore dei soggetti affidatari.

Art. 10 Zonizzazioni degli STIBM

1. Per la determinazione delle tariffe **gli STIBM adottano il modello a zone** che si caratterizza per i seguenti elementi:
 - a) assunzione quale principale parametro, per la **determinazione delle tariffe, del numero delle zone attraversate, comprese quelle di origine e di destinazione;**
 - b) possibilità di effettuare spostamenti dal punto di origine al punto di destinazione attraverso la scelta di itinerari diversi (ad esclusione di quelli che prevedono percorsi significativamente differenti e per i quali non sarebbe giustificabile mantenere l'identico azionamento previsto per gli altri itinerari);
 - c) **semplificazione massima del modello tariffario**, che individua un numero limitato di zone e semplifica la comprensione del sistema per il viaggiatore;
 - d) **incentivazione degli spostamenti di adduzione alle linee di forza.**

DGR X/2486 del 10.10.2014 "Linee Guida per la redazione dei Programmi di bacino del TPL
di cui alla LR 6/2012 art.13"

Punto 2.2.4 La definizione di coerenti politiche tariffarie dove si afferma che:

"un caposaldo nel ridisegno della rete è collegato alla necessità di dare applicazione al regolamento approvato con DGR n. X/1921 del 6.06.2014 "Sistema tariffario integrato del trasporto pubblico (art.44 LR 6/2012)", definendo **nuove politiche tariffarie in funzione della ri-progettazione dei servizi** in coerenza con l'introduzione dello STIBM, del Sistema Tariffario Integrato Lineare (STIR) e della Tariffa Integrata Regionale (TIR)".

In particolare, **l'introduzione degli STIBM è un pre-requisito fondamentale per il ridisegno della rete di trasporto:** nell'ambito di un sistema tariffario integrato, infatti, i prezzi di tutti gli spostamenti dipendono dalla lunghezza del collegamento richiesto ma sono indipendenti dal numero e dal tipo dei vettori utilizzati.

Nel documento citato (pag.34-36, punto 2.2.4) vengono messe in luce le **problematiche inerenti la scelta della dimensione delle zone** e si afferma che:

"Seppur zone ampie possano determinare rilevanti salti di tariffa, con possibili comportamenti opportunistici da parte degli utenti, si ritiene **opportuno che i sistemi tariffari abbiano una struttura** a zone equilibrata tra opposte esigenze ma **mai di dimensioni troppo piccole**".

Si evidenzia anche che **zone grandi:**

- **garantiscono una struttura semplice, comunicabile e comprensibile all'utente**
- **favoriscono l'utilizzo anche occasionale del TPL**
- **accescono le potenzialità dei nodi di interscambio**

Integrazione tariffaria - 5

A fine 2015 con **DGR X/4140 del 08.10.2015** Regione Lombardia aggiorna le specifiche tecniche di SBE, rideterminando i termini di assegnazione dei finanziamenti, realizzazione e collaudo lavori che vengono posti al 30 giugno 2017.

In particolare, con le disposizioni contenute nell'aggiornamento delle specifiche tecniche riguardo il **punto 1.3** viene stabilito che:

"**qualunque operatore** dovrà essere in grado di vedere a sistema, vendere, riconoscere e rendicontare i titoli di viaggio del **Sistema Tariffario Integrato Regionale (STIR)**, validi sui servizi di propria competenza ai sensi dell'art. 30 (rete di vendita), comma 1 del Regolamento regionale n.4/2014"

Il documento con i criteri aggiornati di cui sopra è approvato ai sensi dell'art.33 del

nuovo Regolamento Tariffario Regionale n. 4/2014

nel frattempo intervenuto, che richiede la definizione, in ciascuno dei **Bacini di Mobilità** identificati dalla L.R. 6/2012 e dal Regolamento stesso, di un **Sistema Tariffario Integrato di Bacino di Mobilità (STIBM)**, che preveda l'integrazione tariffaria di tutti i servizi di TPL svolti nell'ambito dello stesso Bacino di Mobilità.

La Legge 6/2012 infatti ha stabilito la suddivisione del territorio regionale in 6 Bacini di programmazione, ciascuno presidiato da una Agenzia per il TPL. Il Bacino di Brescia è uno di questi e coincide con i limiti amministrativi del territorio della provincia di Brescia. Ai sensi dell'art. 5 del Regolamento, Bacino e Bacino di Mobilità coincidono.

Integrazione tariffaria - 6

Nel bacino di Brescia attualmente **convivono molteplici sistemi tariffari** con struttura e caratteristiche eterogenee e non comparabili, e che prevedono, al di là dei titoli integrati previsti da Regione Lombardia (brand «lo Viaggio»), solo forme limitate di integrazione tariffaria.

Le proposte relative al nuovo sistema tariffario avanzate nel presente si avvalgono delle analisi e degli **studi condotti nel periodo 2013-2016**, durante il quale, in particolare sono state avanzate:

- a) la proposta commerciale elaborata nel luglio 2014 dalle aziende titolari dei contratti di servizio vigenti che ha portato alla attivazione di titoli di viaggio cumulativi per le relazioni con destinazione Brescia che si avvalgono dei servizi bis extraurbani a partire dal febbraio 2015;
- b) alcune ipotesi progettuali predisposte dalla Società LEM Reply, che ha operato in qualità di Consulente su incarico di Regione Lombardia e ha eseguito una serie di simulazioni quantitative per valutare gli impatti economici delle varie proposte progettuali, utilizzando il territorio di bacino di Brescia come «caso pilota» per testare il modello analitico.

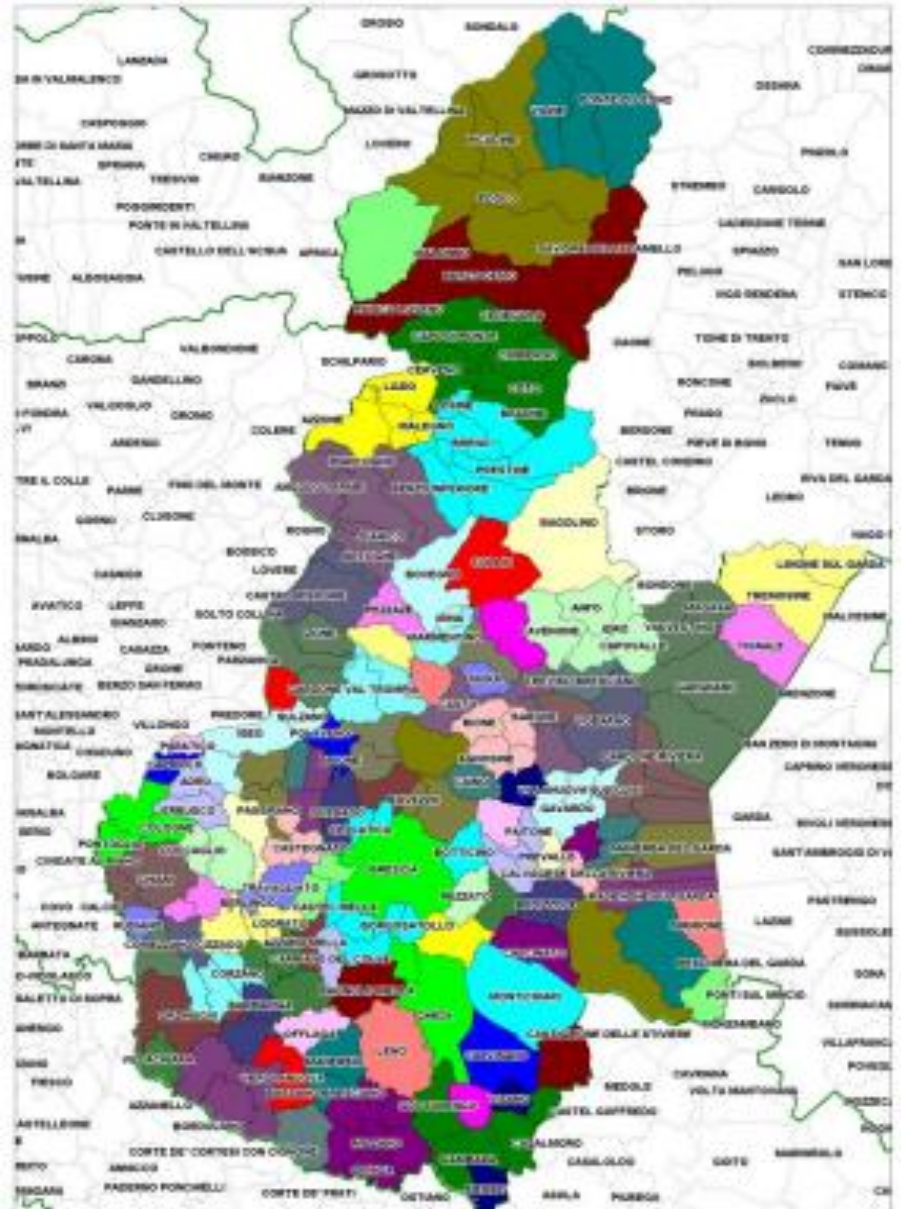
L'obiettivo è quello di **superare la frammentazione dei sistemi tariffari in essere** e di **rendere possibile l'implementazione di uno STIBM omogeneo** che consenta all'utente di fruire di tutti i servizi di TPL presenti sul bacino con un unico titolo di viaggio.

Attuale sistema tariffario a zone del bacino di Brescia

Il sistema a zone in vigore nel bacino di Brescia ne suddivide il territorio in **130 zone**, ognuna generalmente di ampiezza pari alla estensione territoriale di uno o più comuni.

Rappresenta un **retaggio di un impianto tariffario "chilometrico" pre-esistente** che è stato adattato in un sistema a celle **estremamente frammentato** e sostanzialmente **privo di riscontro geografico /territoriale**.

Esso si applica ai servizi extraurbani nelle 2 Sotto-reti nord e sud, gestite rispettivamente dalle società consortili Trasporti Brescia Nord e Trasporti Brescia Sud e, parzialmente e limitatamente ad alcune linee, anche ai servizi del cosiddetto "Terzo lotto" .



TARIFFE di RIFERIMENTO

Riepilogo sistemi tariffari in vigore

Tariffe attuali a ZONE				
N.	Titoli ordinari		Titoli cumulativi	
	Biglietto	Mensile	Biglietto	Mensile
A	1,30	33,00	1,40	36,50
B	1,90	48,50	2,00	56,50
C	2,50	58,00	2,60	66,50
D	3,00	71,00	3,20	79,50
E	3,60	75,00	3,80	83,50
F	4,10	88,00	4,40	96,50
G	4,85	96,50	5,10	105,00
H	5,35	105,50	5,60	114,00
I	5,75	112,00	6,00	120,50
K	6,20	115,50	6,40	124,00
L	6,85	119,00	7,05	127,50
M	7,40	121,50	7,60	130,00
N	7,40	121,50	7,60	130,00
O	7,40	121,50	7,60	130,00
P	7,40	121,50	7,60	130,00

SISTEMA TARIFFARIO LINEARE GOMMA

	FASCIA Km	Biglietto	Mensile
1	0-5	1,30	30,30
2	5-10	1,60	39,00
3	10-15	1,90	46,50
4	15-20	2,30	54,10
5	20-25	2,60	61,70
6	25-30	2,90	68,70
7	30-35	3,20	75,20
8	35-40	3,60	82,20
9	40-50	4,30	93,10
10	50-60	4,80	99,00
11	60-70	5,30	104,40
12	70-80	5,80	108,80
13	80-90	6,40	112,50
14	90-100	6,80	114,70
15	100-120	7,90	119,60
16	120-140	8,90	125,50

Tariffe attuali BRESCIA TRASPORTI

Titoli ordinari		
N.	Biglietto	Mensile
A	1,40	35,00
B	1,90	54,00

Il progetto "STIBM Brescia" è orientato ai seguenti obiettivi:

- **Integrazione**
- **Semplificazione**
- **Equilibrio di gestione economica**
- **Accettabilità sociale**

Esiste un **trade-off** fra i suddetti obiettivi, cosa che implica l'assenza di una soluzione "perfetta". Ogni soluzione è di per sé un **compromesso**.

Una buona progettazione ed una impostazione corretta del problema **migliorano l'accettabilità** delle proposte.

Alcuni elementi della proposta implicano in ogni caso **valutazioni** non di tipo tecnico, ma **di policy** (nel senso di «politica della mobilità»).

Il rischio è che il **mantenimento dello status quo** sia visto come **soluzione meno problematica, ma ritenuta non accoglibile**.

1. **Limitatamente** alle relazioni di viaggio con **O/D all'interno del bacino** si passa all'adozione di un **unico sistema di tariffazione** dei servizi di trasporto acquistati dall'utente.

L'assetto tariffario attuale e la frammentazione dei diversi sistemi scompare.

→ Il tema principale dal punto di vista dell'integrazione è quello di armonizzare tariffe tra ferro (di pertinenza RL) e servizi bus (regolamentate da Agenzia TPL)

2. Costruire zone di **ampiezza "sensata"**, ovvero:

- equilibrate tra loro in termini di estensione e quantità di offerta;
- possibilmente di facile identificazione dal punto di vista territoriale e/o morfologico;
- corrispondenti a comprensori di ampiezza tale in cui esista (o dove sia possibile strutturare) un'offerta di TPL sufficientemente variegata e strutturata;

→ non comportino modifiche sostanziali al valore attuale della "tariffa base" pagata per l'acquisto dei servizi di TPL;

→ evitino "salti tariffari" troppo elevati su relazioni attualmente contraddistinte da relazioni di traffico importanti, dove l'impatto sull'utenza possa risultare sensibile.

Semplificazione e semplicità di utilizzo

La semplificazione è un valore **in sé**. Un sistema tariffario più «accessibile» crea le condizioni per l'aumento di **utenza occasionale** (che paga di più per singolo viaggio) e per la successiva **fidelizzazione** della stessa.

La semplificazione favorisce l'integrazione laddove **genera omogeneità** (spostamenti simili soggetti a regole e a tariffe simili).

L'omogeneità non è **gratis**. Il costo dell'omogeneità dipende dalla **distanza** (non solo strettamente tariffaria) fra l'assetto attuale e quello proposto.

La semplificazione ostacola l'integrazione se il costo dell'omogeneità si ripartisce in **maniera diseguale** fra gli utenti e/o fra gli operatori creando problemi di accettabilità sociale.

Per gli operatori, la semplificazione ha costi in termini di **investimenti per la standardizzazione** di regole, processi di vendita, supporti tecnologici.

Inserimento dei **servizi su gomma del terzo lotto** in un sistema tariffario **omogeneo** rispetto ai due principali lotti extraurbani.

Inserimento dei **servizi extraurbani nella prima cintura di Brescia** in un sistema tariffario **omogeneo** rispetto ai servizi di area urbana gestiti da Brescia Trasporti.

Inserimento dei **servizi ferroviari** (almeno per alcuni titoli) in un sistema tariffario **omogeneo** rispetto ai servizi su gomma.

Eventuale Inserimento degli **altri servizi di TPL** (servizi lacuali, su fune, altri servizi urbani) in un sistema tariffario **omogeneo** di bacino.

- 1. Definizione del modello tariffario**
- 2. Ipotesi progettuali di zonizzazione**
- 3. Simulazioni iterative**
- 4. Piani tariffari di equilibrio**

La corrispondenza fra «lotti di servizio» e «sistemi tariffari» non è piena, come mostrato dalla tabella seguente:

Lotto	Sistemi tariffari	Struttura	N. zone	N. classi tariffarie
Brescia Trasporti (BT)	Area urbana di Brescia	A zone, «a bersaglio»	2	3
Trasporti Brescia Sud (TBS) Trasporti Brescia Nord (TBN)	Sistema tariffario a zone della provincia di Brescia	A zone, «alveolare»	~ 130	12+1
Valcamonica (VCZ e VCL)	Sistema tariffario lineare	A scaglioni chilometrici	-	Fino a 40 km: ogni 5 km Fino a 100 km, ogni 10 km Oltre i 100 km: ogni 20 km
Servizi ferroviari (TN)	TUR lineare ferroviaria	A scaglioni chilometrici	-	Fino a 40 km: ogni 5 km Fino a 100 km, ogni 10 km Oltre i 100 km: ogni 20 km
IVOP	IVOP	Tariffa unica	1	1

Il modello in realtà è costituito da 7 sotto-modelli tariffari

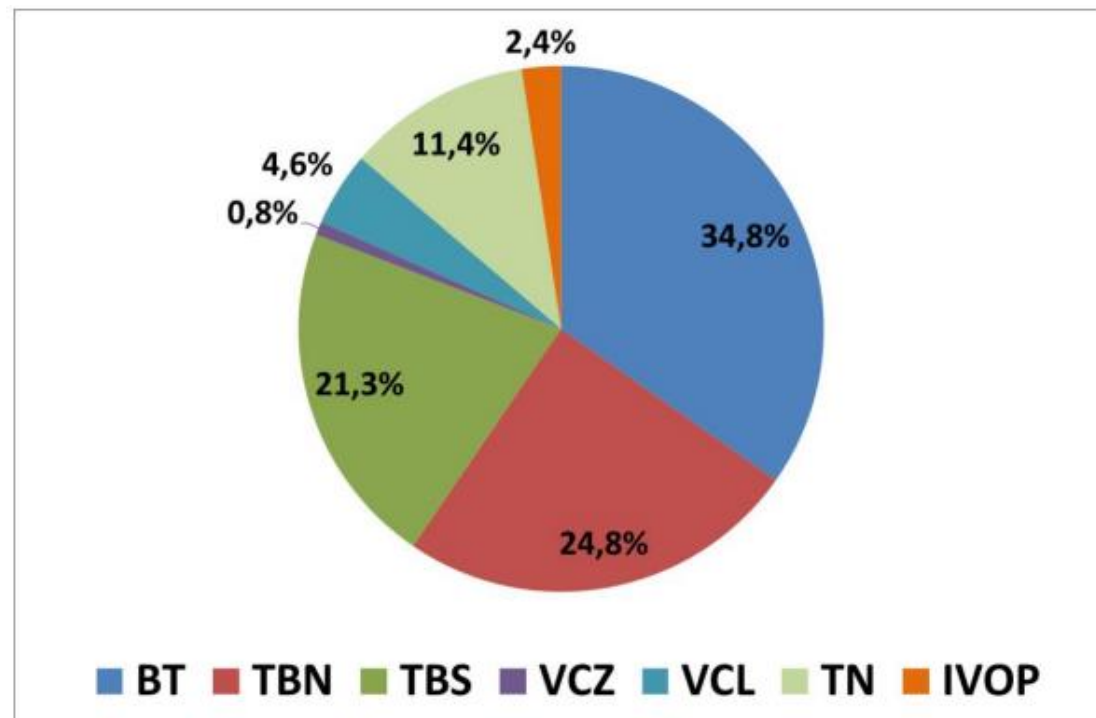
(i servizi del Lotto Valcamonica sono stati suddivisi fra quelli cui è applicato il sistema a zone - VCZ e quelli cui è applicato il sistema lineare - VCL).

Il montante dei ricavi

Modello tariffario

I sistemi tariffari prima richiamati, al netto dei ricavi derivanti dai servizi urbani di comuni diversi da Brescia e della quota di ricavi derivanti dai titoli «lo Viaggio», generano **ricavi lordi** per circa **45 milioni di euro (dati 2013)**, suddivisi come mostrato nella tabella seguente.

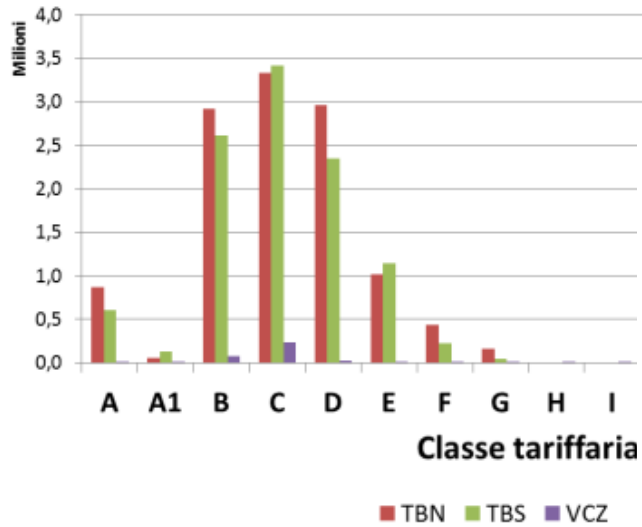
Ricavi lordi 2013	BT	TBN	TBS	VCZ	VCL	TN	IVOP	TOTALE
Totale	15.777.774	11.231.746	9.669.954	370.749	2.074.908	5.151.564	1.092.515	45.369.210



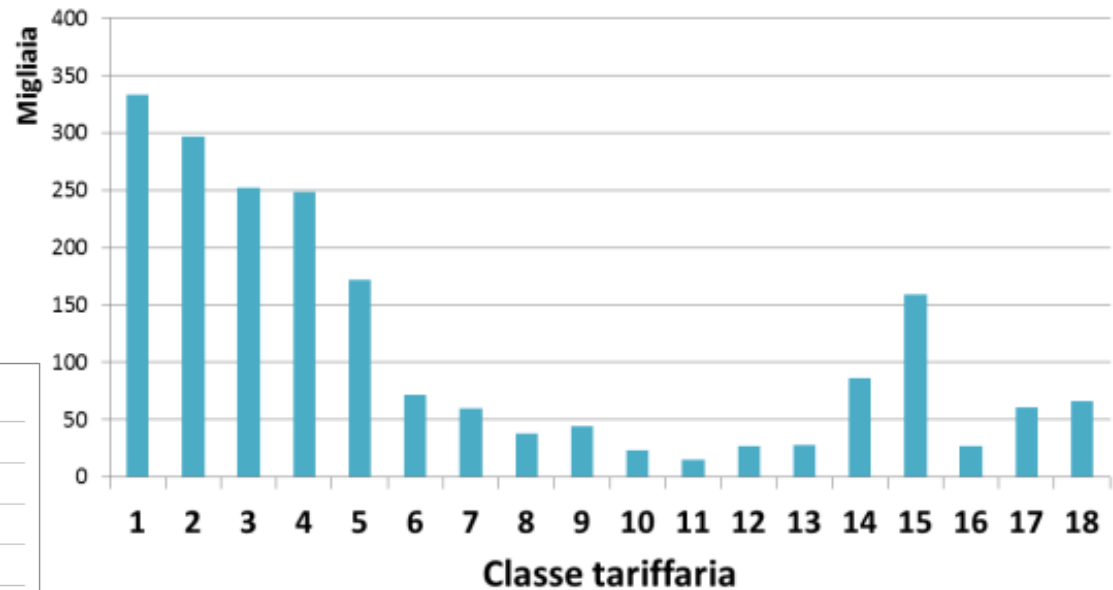
Ripartizione per classi del venduto

Modello tariffario

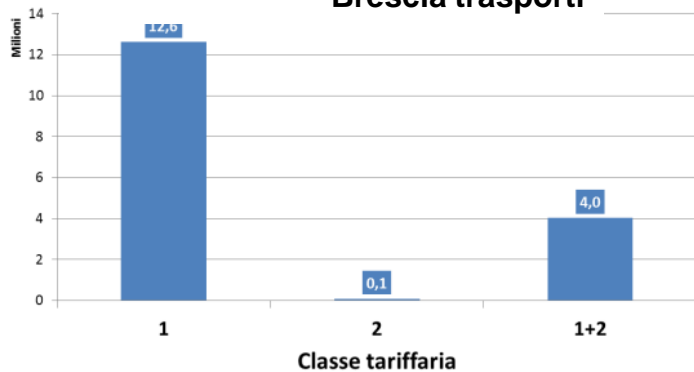
Sistema a zone



Sistema lineare



Brescia trasporti

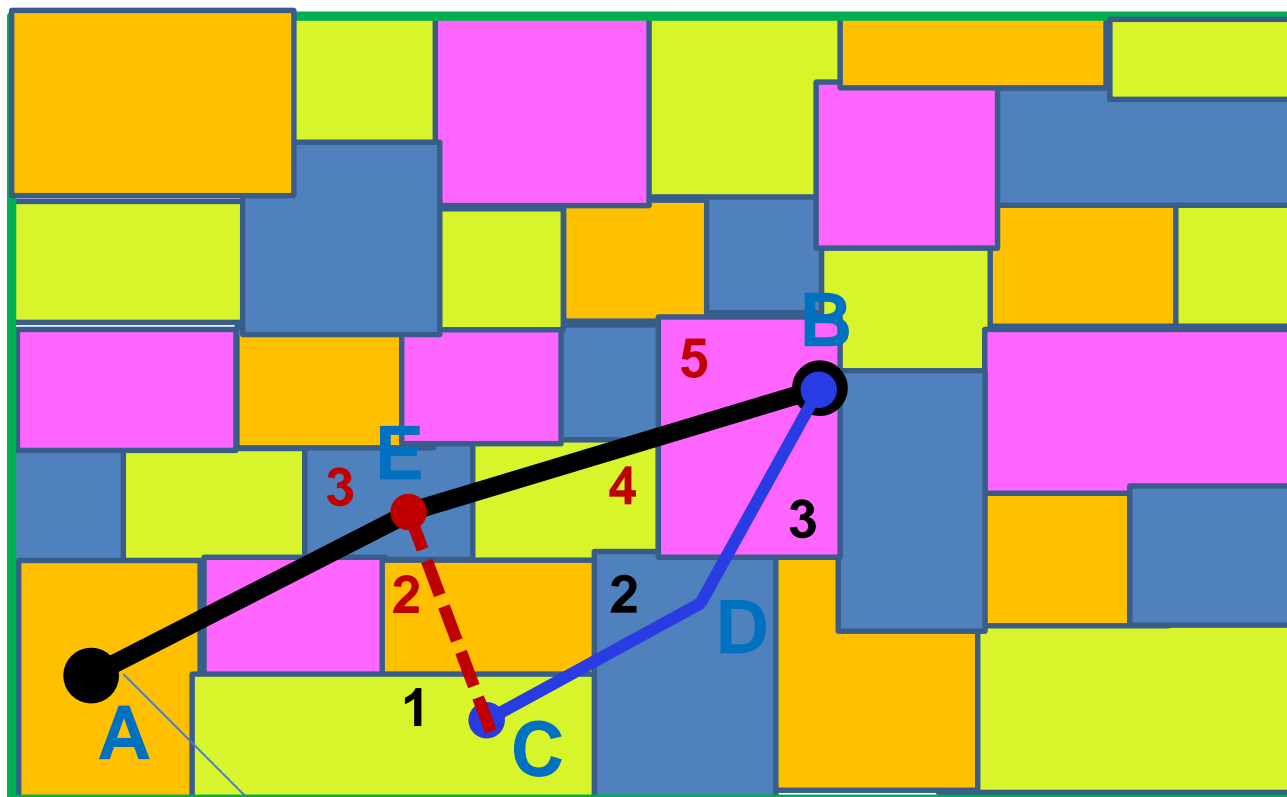


1. Matrice O-D iniziale (**RL 2014** vs. ISTAT 2011).
2. I **flussi sono assegnati al percorso più breve**, che non è necessariamente corrispondente all'itinerario seguito dalla specifica linea bus.
3. Tutte le **tipologie di titoli di viaggio sono ricondotte a 2 sole categorie** (abbonamenti mensili e biglietti di corsa semplice) **utilizzando coefficienti di conversione arbitrari**, anche se basati sul *professional judgement* del Consulente.
4. I **ricavi tariffari attribuiti ai titoli cumulativi** (in vigore dal 2015 sulle relazioni con destinazione Brescia effettuate su bus) sono stati calcolati assumendo che la loro rispettiva quota sul totale del venduto corrisponda alle percentuali rilevate nei sondaggi a bordo (affidabilità statistica non precisata).
5. La zonizzazione si applica al **disegno di rete attuale** e non alla struttura di servizio che verrà attuata a seguito del riordino previsto dal PTB.
6. La **domanda viene considerata anelastica**: le variazioni tariffarie introdotte con le *tariffe di equilibrio* possono generare riduzioni di domanda che non vengono prese in considerazione nel modello. Si tratta di un'assunzione giustificata dal fatto che la maggioranza dell'utenza è di tipo *captive*.

Le simulazioni quantitative svolte sono basate sui dati reperiti nelle banche dati ufficiali (dati monitoraggio RL, Matrice OD 2014 RL, dati aziendali, ecc.) e hanno richiesto l'uso di stime e ipotesi di lavoro da parte del Consulente.

Pertanto occorre tenere conto che la modellizzazione utilizzata e la messa a punto del "simulatore" – poi utilizzato dall'Agenzia – ha richiesto una serie di approssimazioni connesse alle inevitabili assunzioni del modello.



La nuova organizzazione di rete richiede una revisione della "matrice tariffaria"

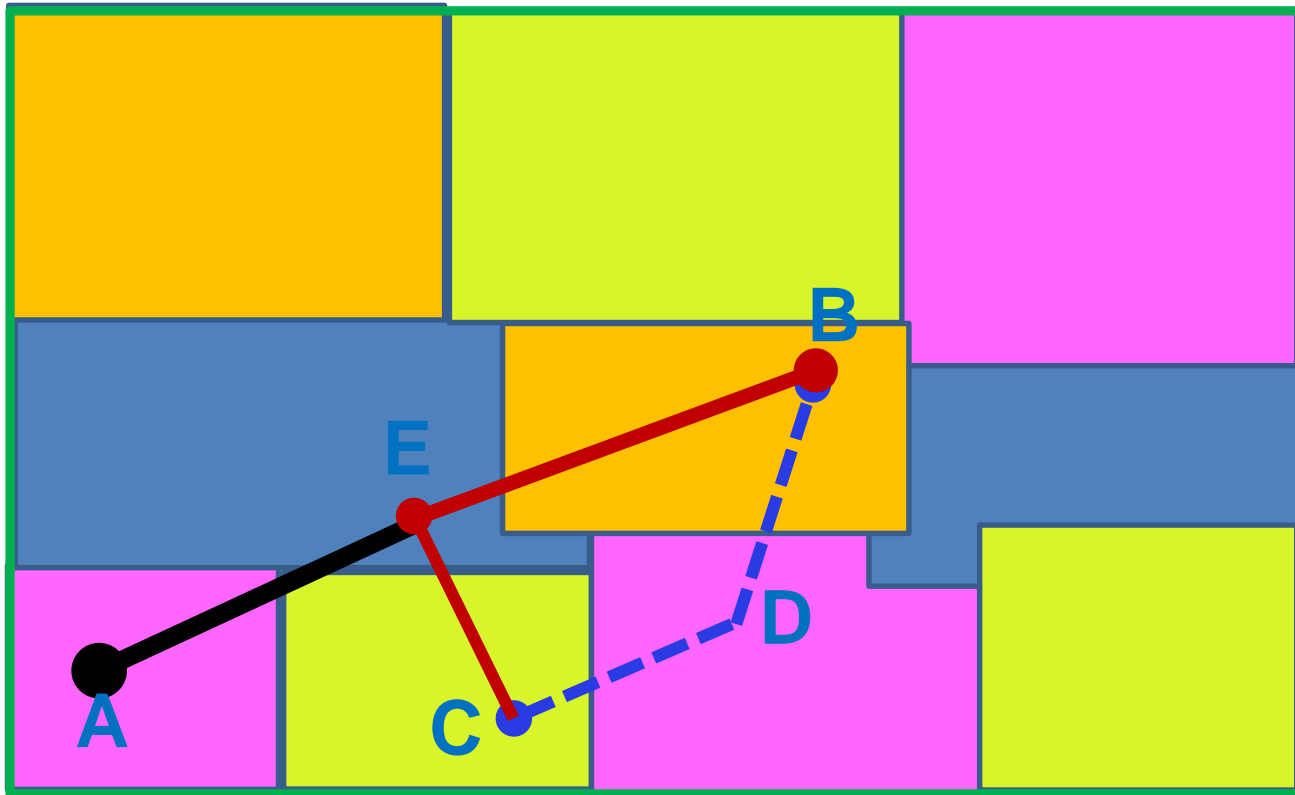


percorso «diretto» C-B via D = 3 zone

percorso «feeder» a zonizzazione immutata C-B via E = 5 zone

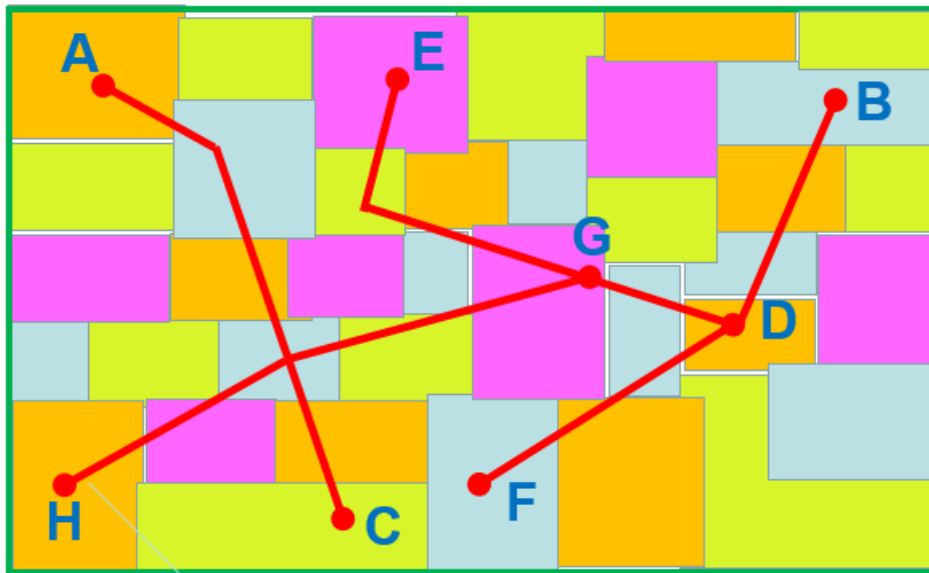
La dimensione delle zone va commisurato al ridisegno / riordino dell'offerta di servizio effettuato secondo i principi della gerarchizzazione della rete

-  Nuovo percorso (con interscambio in E) comporta **l'attraversamento di 3 zone come nella situazione attuale** (con celle tariffarie piccole)
-  Linea secondaria C-D-B dismessa

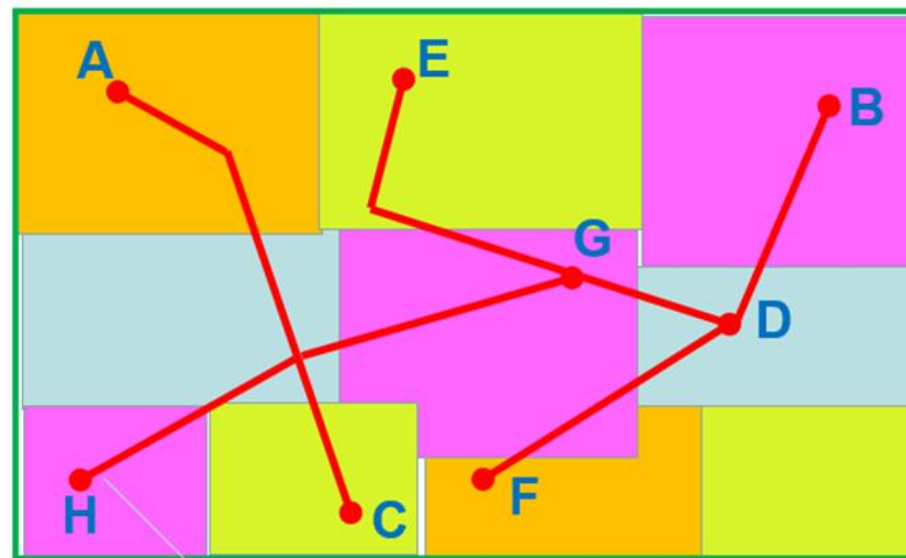


Effetti delle dimensioni delle zone sulla *matrice tariffaria*

Impatto dell'ampiezza delle celle tariffarie



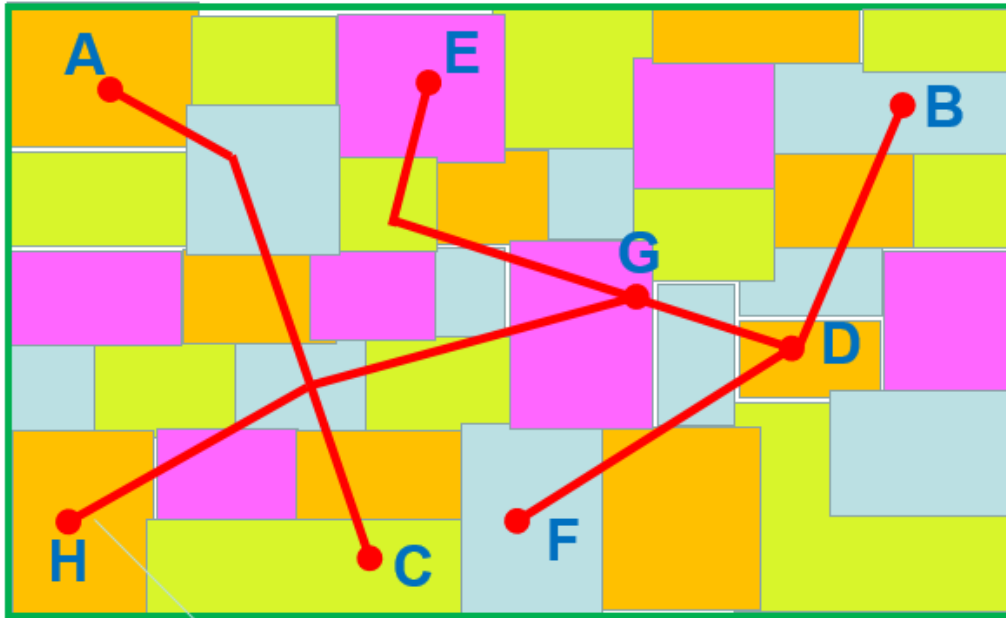
Celle tariffarie «piccole»



Celle tariffarie «grandi»

Effetti delle dimensioni delle zone sulla *matrice tariffaria*

Impatto dell'ampiezza delle celle tariffarie



A-C = 6 zone
 E-D = 6 zone
 B-F = 7 zone
 H-G = 5 zone

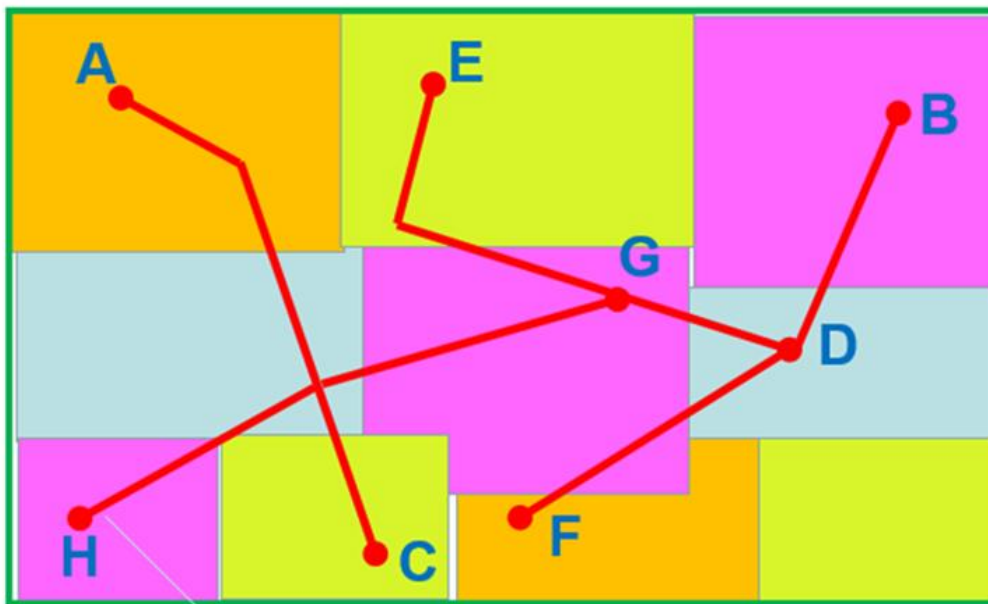
Tipo titolo viaggio	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5	Classe 6	Classe 7
BIGLIETTO CS					H-G	A-C + E-D	B-F
ABBON. MENSILE							

Riduzione delle varie tipologie di titoli di viaggio a due sole categorie rappresentative, identificati come «titoli guida»



Effetti delle dimensioni delle zone sulla *matrice tariffaria*

Impatto dell'ampiezza delle celle tariffarie



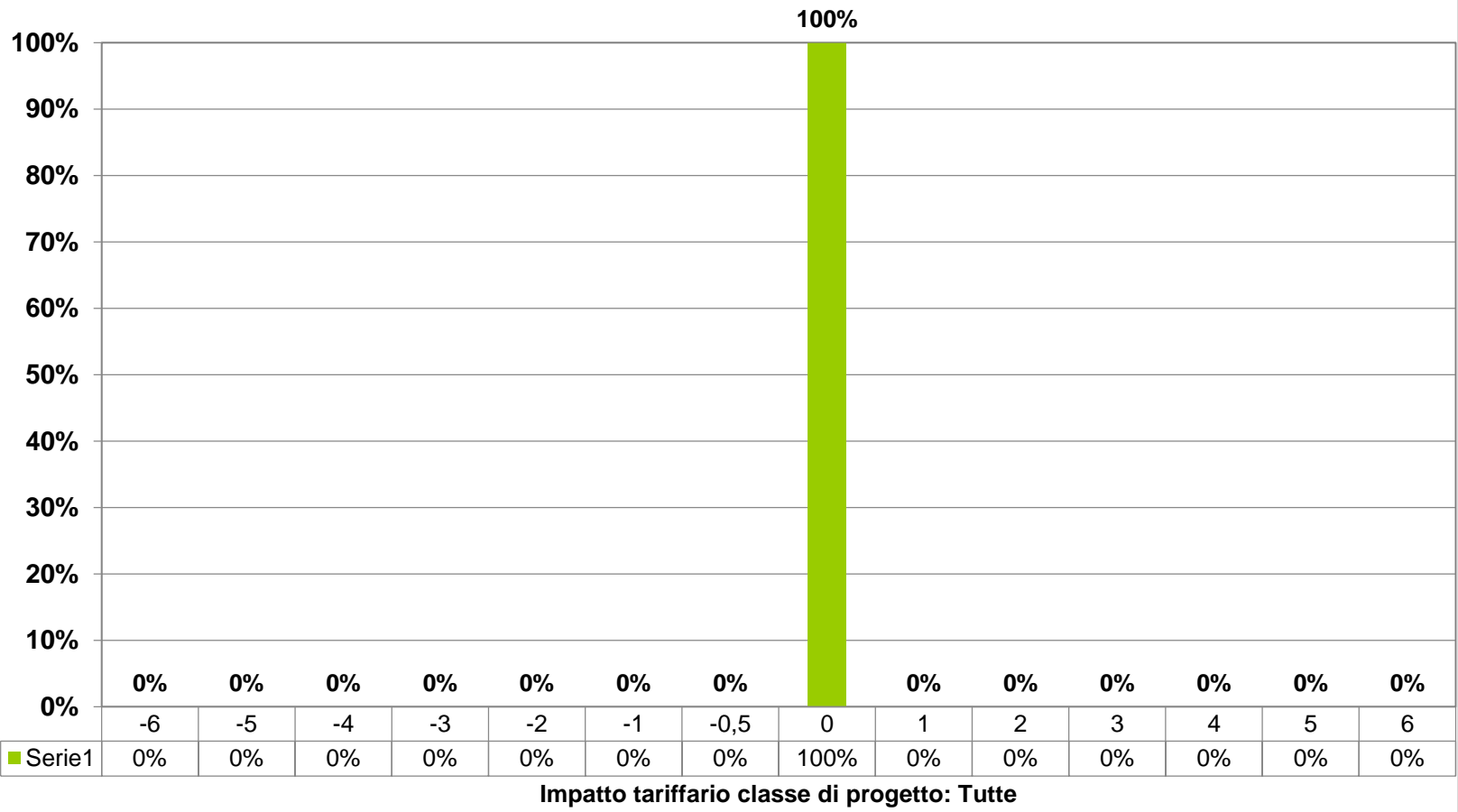
A-C = 3 zone
 E-D = 3 zone
 B-F = 3 zone
 H-G = 3 zone

Necessità di individuare nuove tariffe
 - denominate "**tariffe di equilibrio**" - per
 garantire il raggiungimento del medesimo
 livello complessivo di ricavi antecedente
 alla nuova zonizzazione

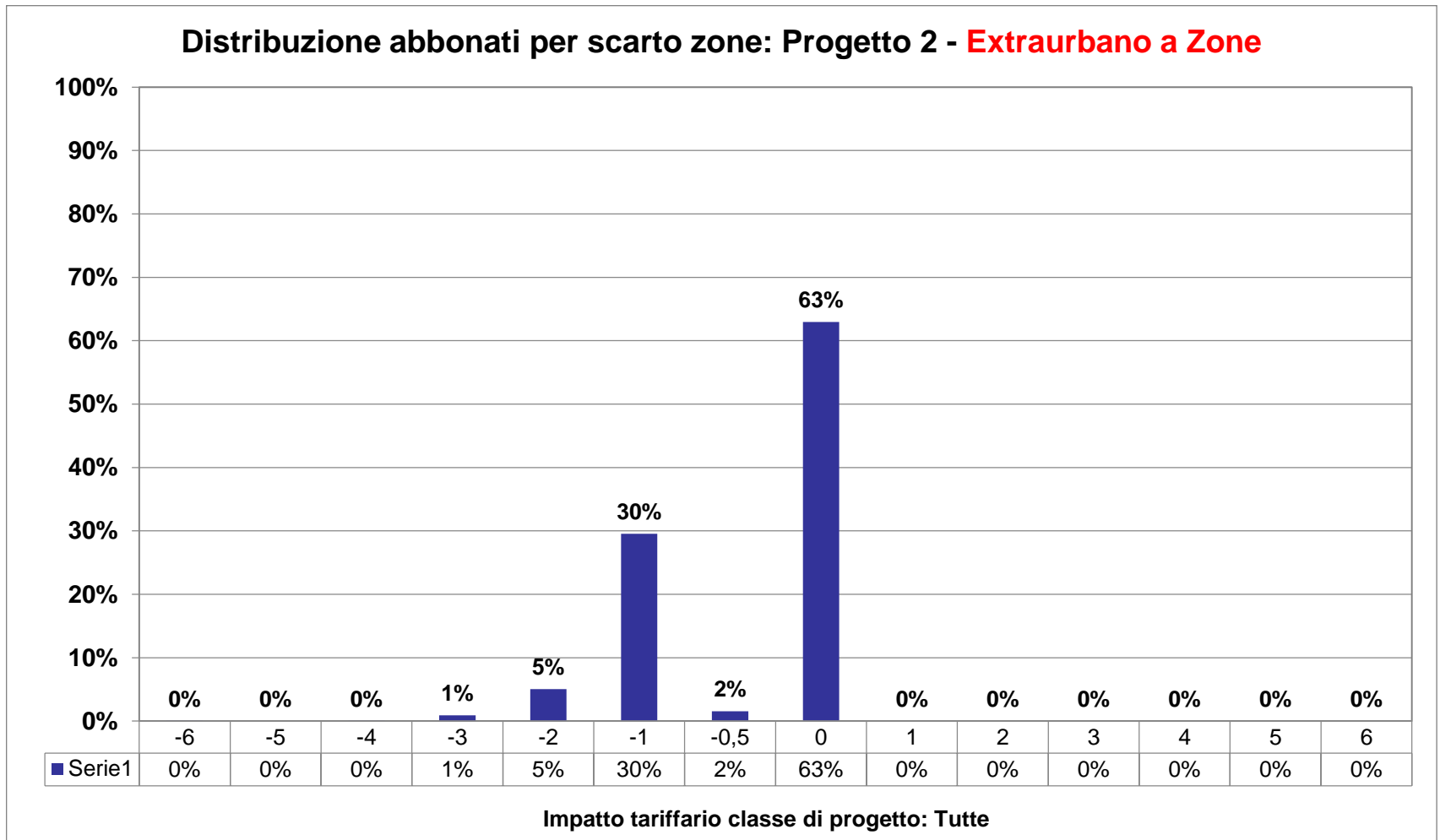
Tipo titolo viaggio	Classe 1	Classe 2	Classe 3	Classe 4	Classe 5	Classe 6	Classe 7
BIGLIETTI CS			H-G +A-C +E-D	B-F			
ABBON. MENSILI							

Effetti della nuova zonizzazione - esempio 1

Distribuzione abbonati per scarto zone: area **Brescia Trasporti**

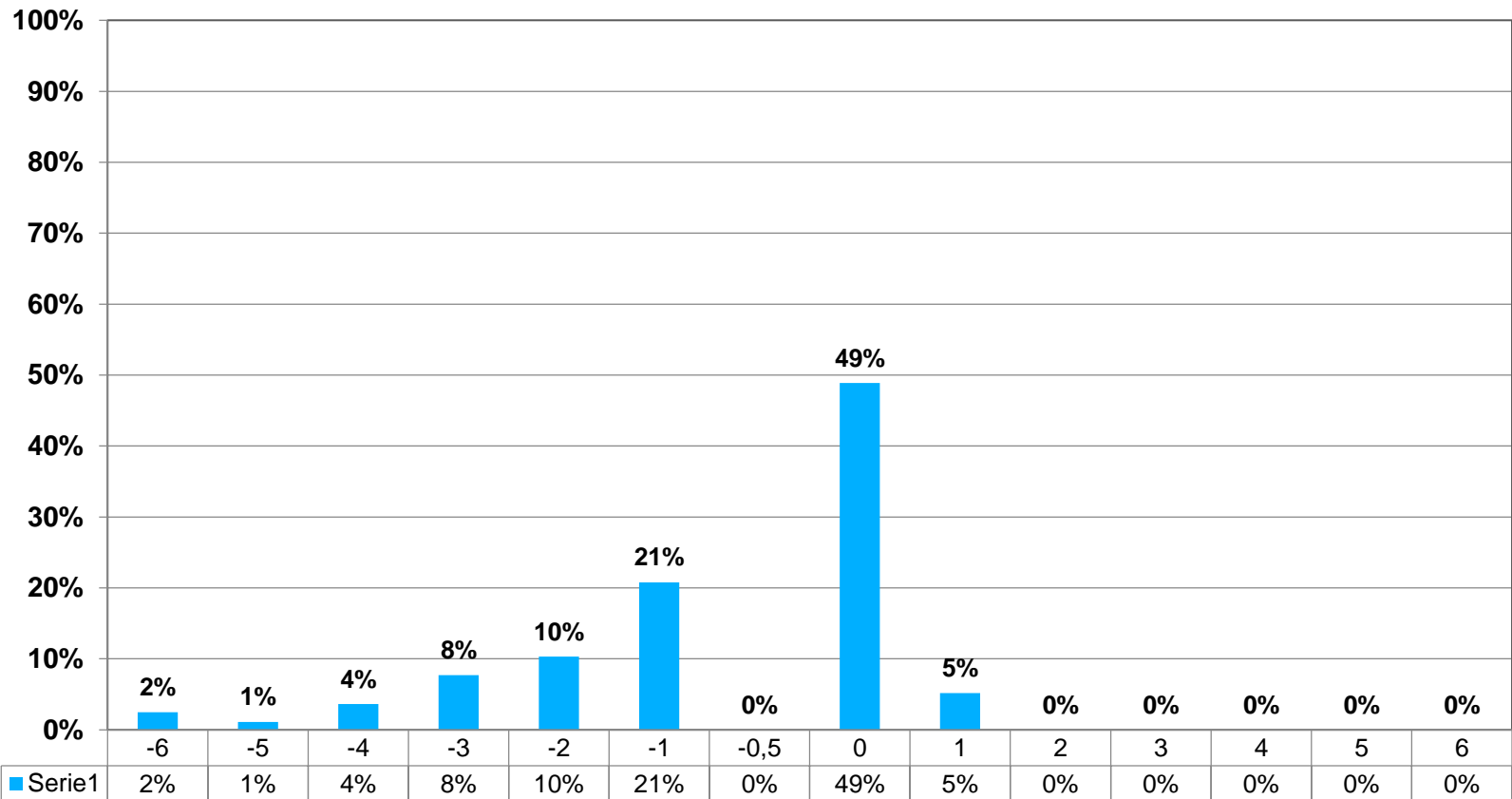


Effetti della nuova zonizzazione - esempio 2



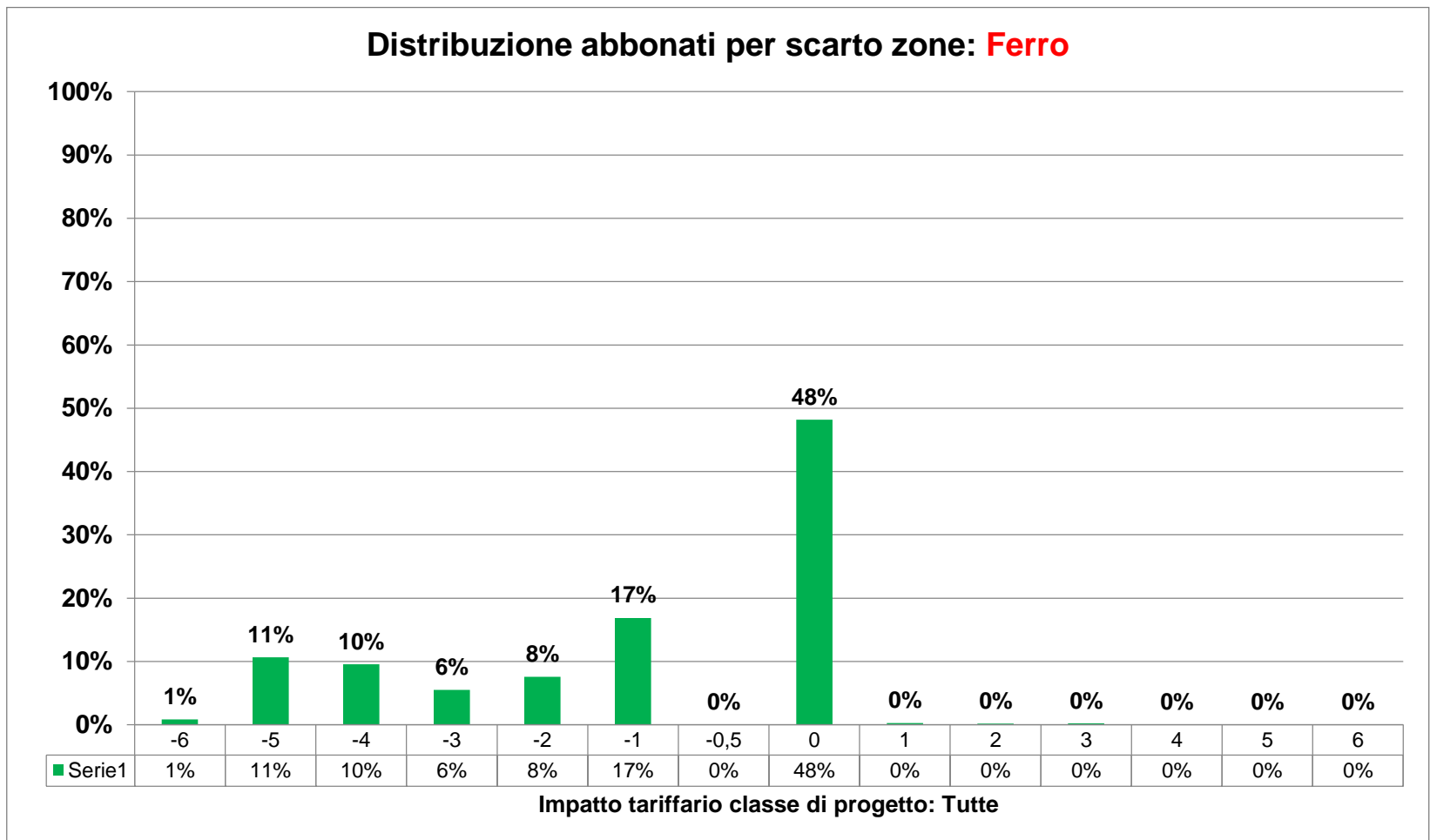
Effetti della nuova zonizzazione - esempio 3

Distribuzione abbonati per scarto zone: **Extraurbano lineare**



Impatto tariffario classe di progetto: Tutte

Effetti della nuova zonizzazione - esempio 4



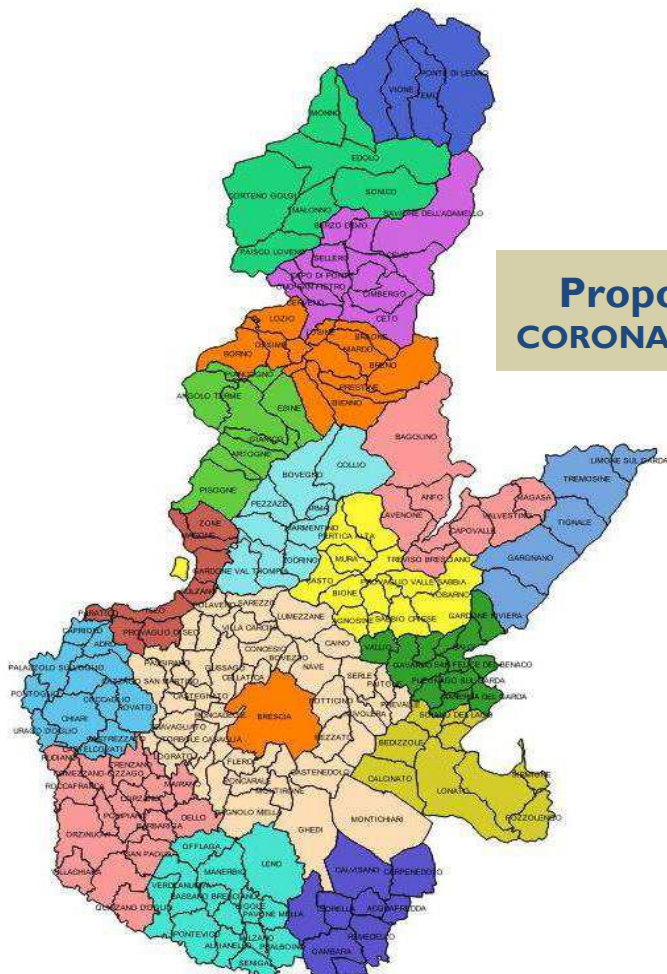
L'effetto prodotto dalla nuova zonizzazione, in assenza di risorse pubbliche aggiuntive e mantenendo lo stesso livello di offerta dei servizi, **comporterebbe un minor introito complessivo contenuto entro un 10% massimo, in base alle simulazioni effettuate e a parità di tariffe vigenti.**

In tal caso, contestualmente alla messa in atto della nuova zonizzazione si renderà necessario operare una rimodulazione tariffaria sui vari titoli di viaggio.

L'eventuale rimodulazione tariffaria potrà interessare le varie tipologie di titoli in maniera differenziata.

Ad esempio, l'esigenza di un riequilibrio per quanto riguarda gli abbonamenti di tutte le attuali tratte extraurbane, potrebbe interessare circa un 20% di utenti per i quali ipotizzare un incremento fino al 15% rispetto alle tariffe attuali. Ma ciò dipenderà dalle scelte che si intenderanno attuare (es: privilegiare gli abbonati rispetto agli utenti occasionali, scontistica,).

IPOTESI iniziali di zonizzazione



**Proposta A
CORONA "SPESSA"**



**Proposta B
"DOPPIA CORONA"**

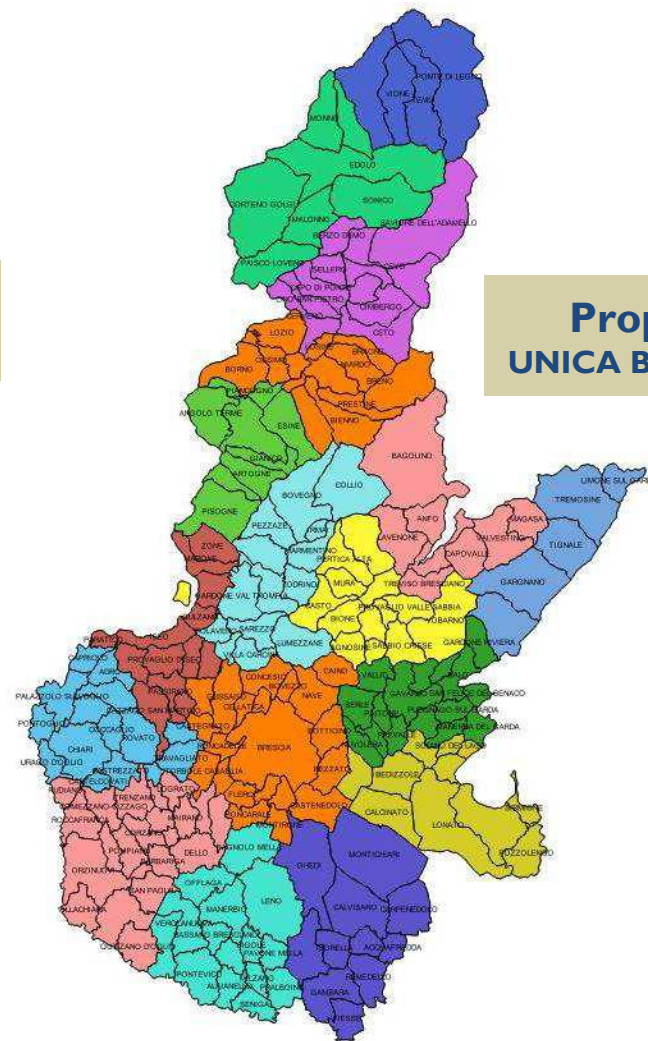
- Forti impatti per gli spostamenti più lunghi (diminuzione zone attraversate)
- Significativo calo introiti, difficilmente sostenibile e da correggere con incrementi di tariffa nelle relazioni da/per Brescia e su relazioni medio-lunghe (3 + zone)

- Nuovo scatto tariffario introduce un nuovo e ben più significativo aggravio costi per tutte le relazioni da/per BS
- Occorre manovra di riequilibrio e ribasso generalizzato tariffe con rischio perdita introiti
- Scatto che non ha corrispondenza "territoriale"

IPOTESI iniziali di zonizzazione



Proposta C
“CORONA SOTTILE”



Proposta D
UNICA BS + Hinterland

- Diminuzione zone attraversate per viaggi lunghi (con possibile calo introiti)
- Incremento tariffe da/per Brescia per “comuni di seconda cintura”
- Corona si configura come “scatto tariffario”

- Diminuzione fortissima introiti da compensare con aumento tariffe di zona I e dunque critica per la città di Brescia

Configurazioni simulate

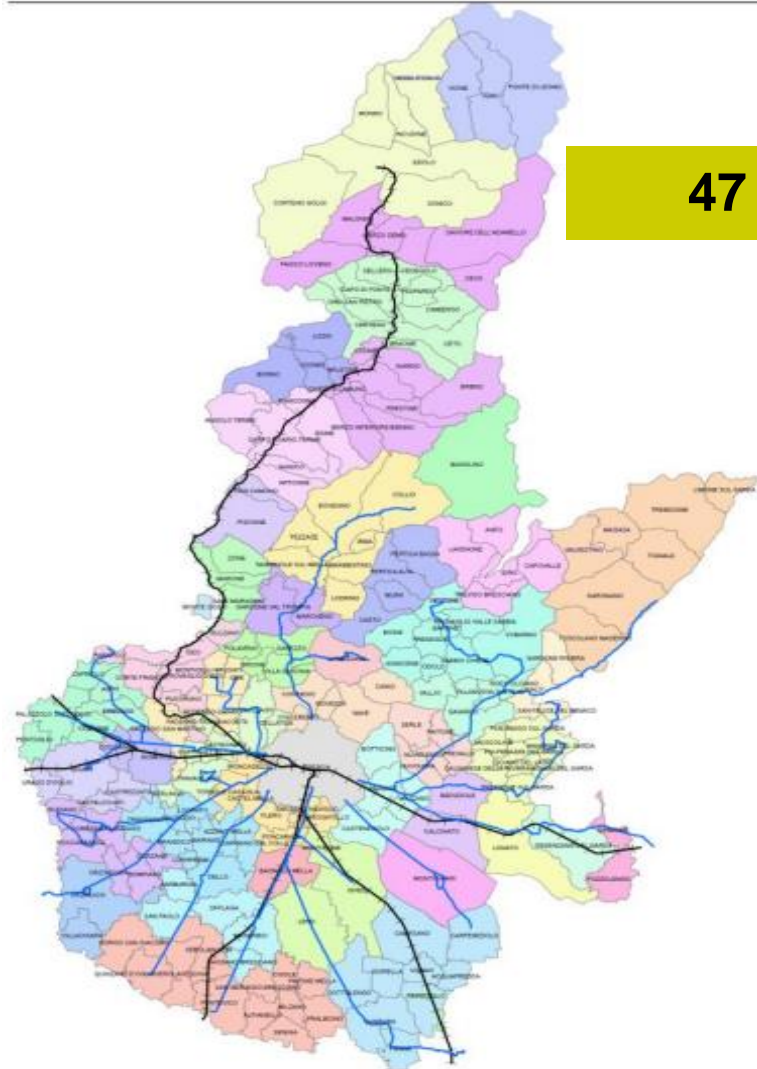
"Provincia 1" e "Provincia 2"

Zonizzazione «Provincia 1»

Zonizzazione «Provincia 2»

25 ZONE

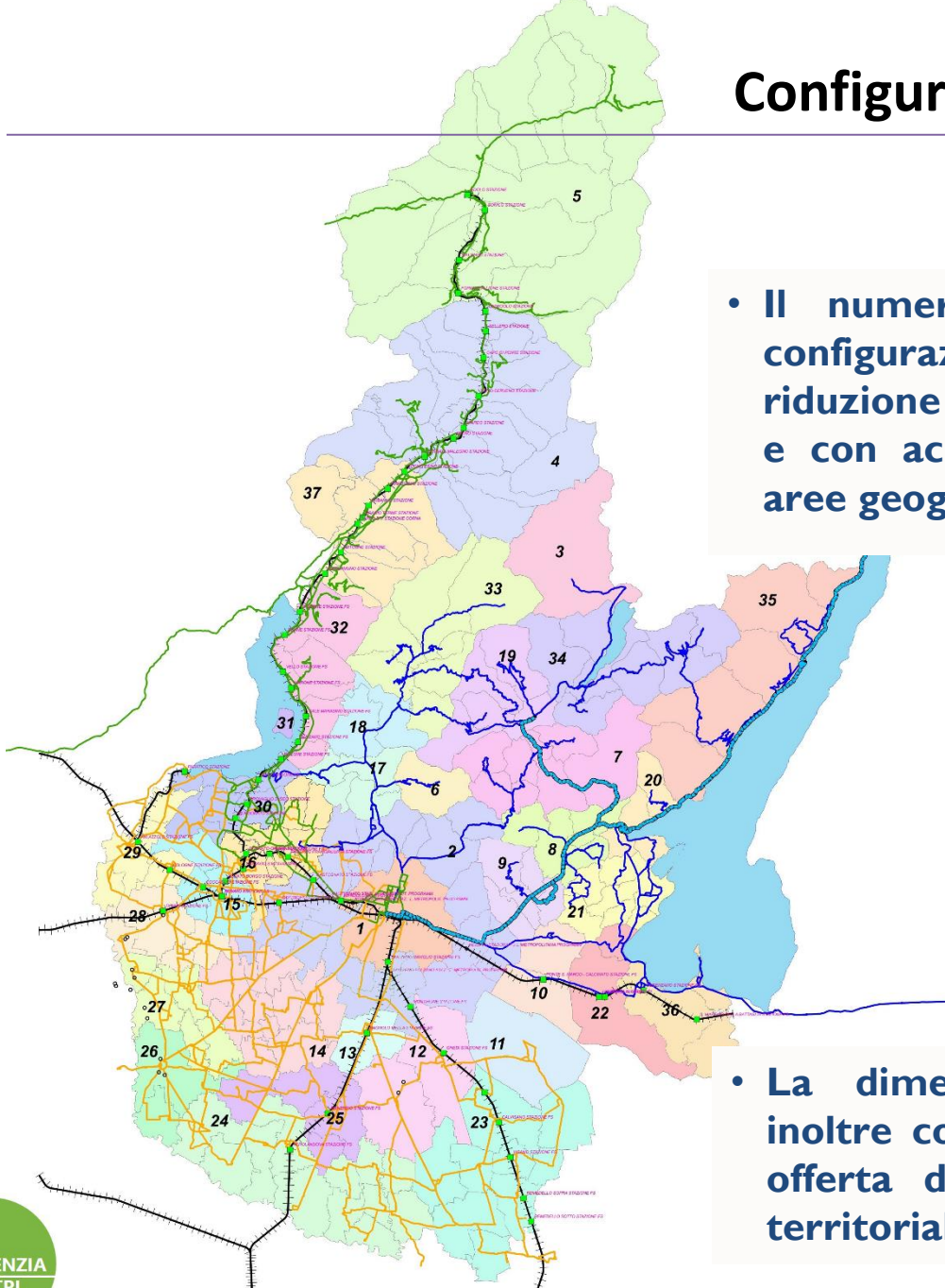
47 ZONE



Configurazione finale zone tariffarie

Zonizzazione

- Il numero di zone di questa ultima configurazione è di 37, comprendendo una riduzione da 4 a 1 zona nella corona urbana e con accorpamenti / scorpori in alcune aree geograficamente periferiche.



- La dimensione dell'azonamento tiene inoltre conto dell'attuale diverso livello di offerta di TPL, delle diverse condizioni territoriali e della densità di popolazione.

ORGANIZZAZIONE TARIFFARIA

temi consolidati e da approfondire

- ❑ Condivisione della “policy” **di impostazione del progetto di zonizzazione** (es. macrozone vs. zonizzazione media entità, corona area periurbana, aree ampie dove livello di servizio è più debole, ecc.)
- ❑ Verifica della **sostenibilità finanziaria del progetto**, con quantificazione della soglia massima accettabile di calo complessivo dei ricavi
- ❑ Scelta e definizione **tipologia di titoli da prevedersi** (es. scontistiche, ecc.) e impostazione delle relative tariffe
- ❑ Definire intesa (e/o soluzione transitoria per abbonamenti mensili “solo ferro”) con Regione Lombardia in coerenza periodo transitorio di **adeguamento tariffe ferroviarie**
- ❑ Definizione **meccanismi di riparto degli introiti (clearing)** con Trenord e altri operatori, come ad esempio servizi **Navigazione laghi**

SISTEMA TARIFFARIO – Titoli di viaggio

- Da Regolamento RL obbligatorio prevedere il **set base di titoli di viaggio** costituito da:
 - Biglietto ordinario
 - Biglietto multi-corse (10) (Carnet)
 - Abbonamento settimanale
 - Abbonamento mensile
 - Abbonamento annuale
- **Parametri di conversione** (moltiplicatori) tra titoli di viaggio, dove la base di calcolo è quella degli abbonamenti mensili
- **Tipologie di scontistica obbligatorie:**
 - Studenti
 - Over X-anni (65 ? – 70 ?)
 - Agevolazioni (Universitari, ecc.)
 - Componenti familiari aggiuntivi
 - Parametrate su “Quoziente familiare” (modello francese)
- **Modalità di pagamento**
 - Abbonamenti rateizzabili
 - Post pagamento con fatturazione personalizzata
 -

2. *Andamento 2016 servizi TPL extraurbani* ***(Dati Monitoraggio)***



- **Creare un luogo istituzionale di interlocuzione sui temi del TPL con carattere permanente a livello di bacino**

La Conferenza nasce come tappa nel percorso di formazione e approvazione del PTB in base alla LR 6/2012 ma rappresenta l'opportunità di costituirsi come luogo privilegiato di confronto tra i soggetti interessati alla organizzazione del TPL.

Per questo motivo l'Agenzia ha ritenuto opportuno concepirla come **sede di discussione istituzionale a carattere permanente**.

- **Istituire una sede in cui svolgere e dare spazio alle attività di rendicontazione**

La **rendicontazione, intesa come momento di verifica quantitativa e qualitativa sui servizi svolti** (e contrattualizzati) rappresenta un momento chiave per individuare le aree di criticità e migliorare concretamente i servizi.

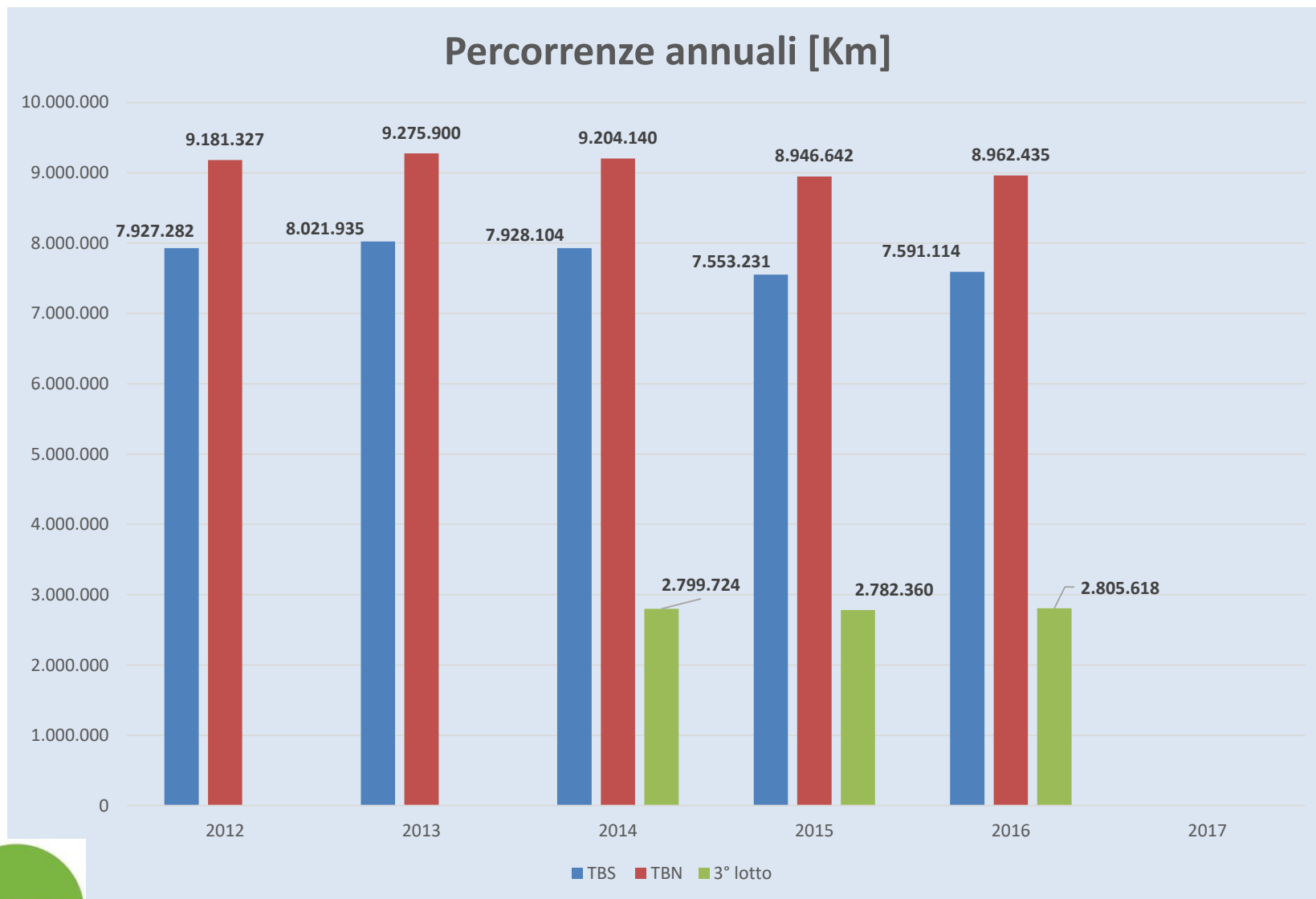
- **La CLTP è il luogo ove individuare e stabilire in forma collaborativa le Aree di lavoro e gli *Indicatori su cui misurare l'efficacia del servizio***

(KPI - Key Performance Indicators)

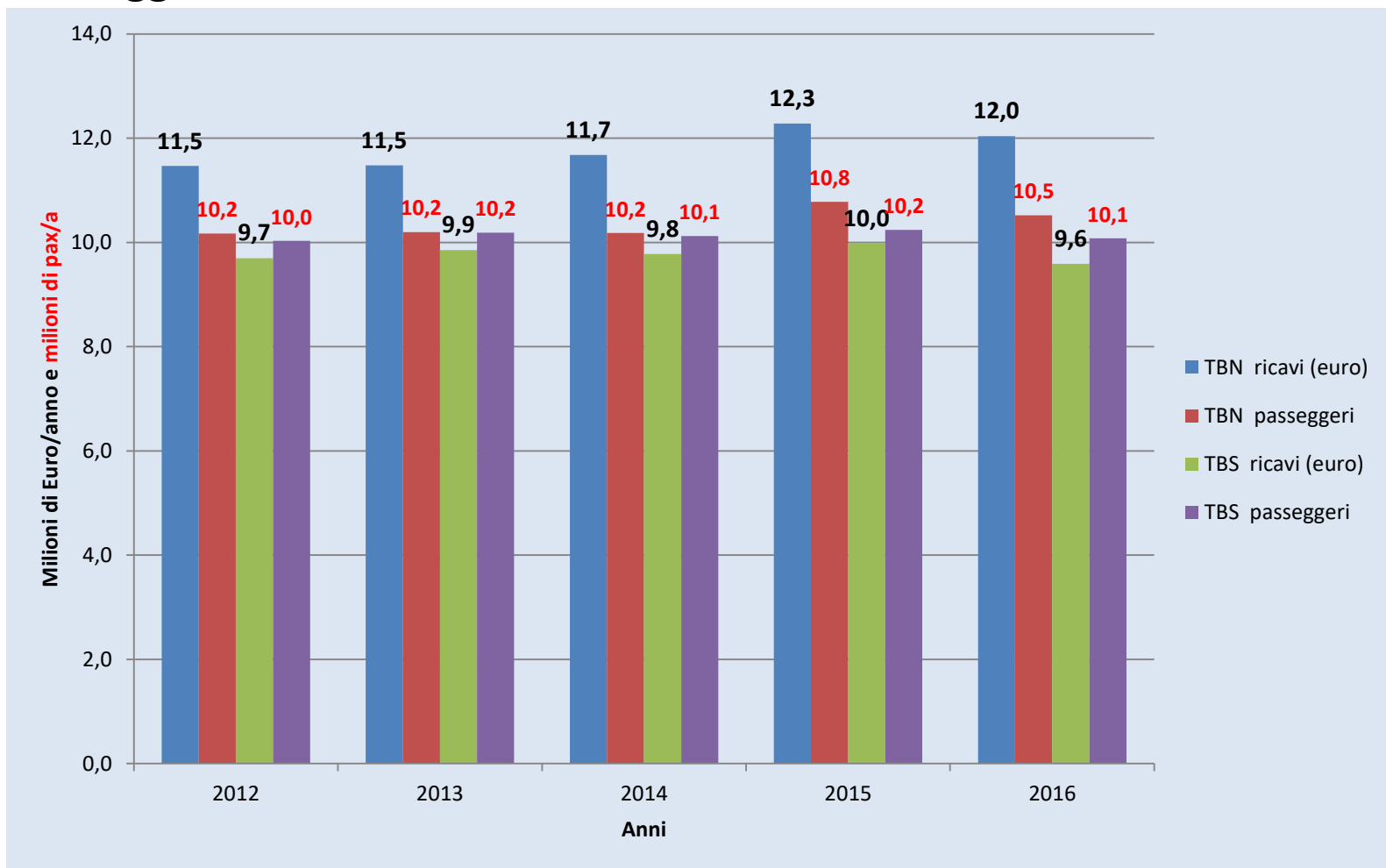
L'Agenzia ritiene opportuno valorizzare l'apporto che gli utenti possono fornire per indirizzare le scelte tecniche e di politica trasportistica (comprese le cruciali politiche tariffarie) riguardo ai servizi di TPL nel bacino.

- **Dal *resoconto* (monitoraggio) al *rendiconto* (analisi critica delle prestazioni)**

Lo scopo è quello di far evolvere la conoscenza dei fatti e dei dati riguardanti il “sistema TPL” dalla attuale acquisizione statica (limitata di fatto ad una raccolta statistica, peraltro assai aggregata e parziale) verso un sistema dinamico che consenta una più approfondita e aggiornata conoscenza della evoluzione del servizio.



Passeggeri (milioni /anno) e ricavi (milioni Euro/anno)



La quota dei **ricavi imputabile a introiti per titoli di viaggio IVOL /IVOP** ha assunto un **peso crescente**, che nel 2016 corrisponde a **1,4 milioni di euro, pari a circa il 6,4% in termini monetari** (*valori IVOP e IVOL sono calcolati "per competenza"*).

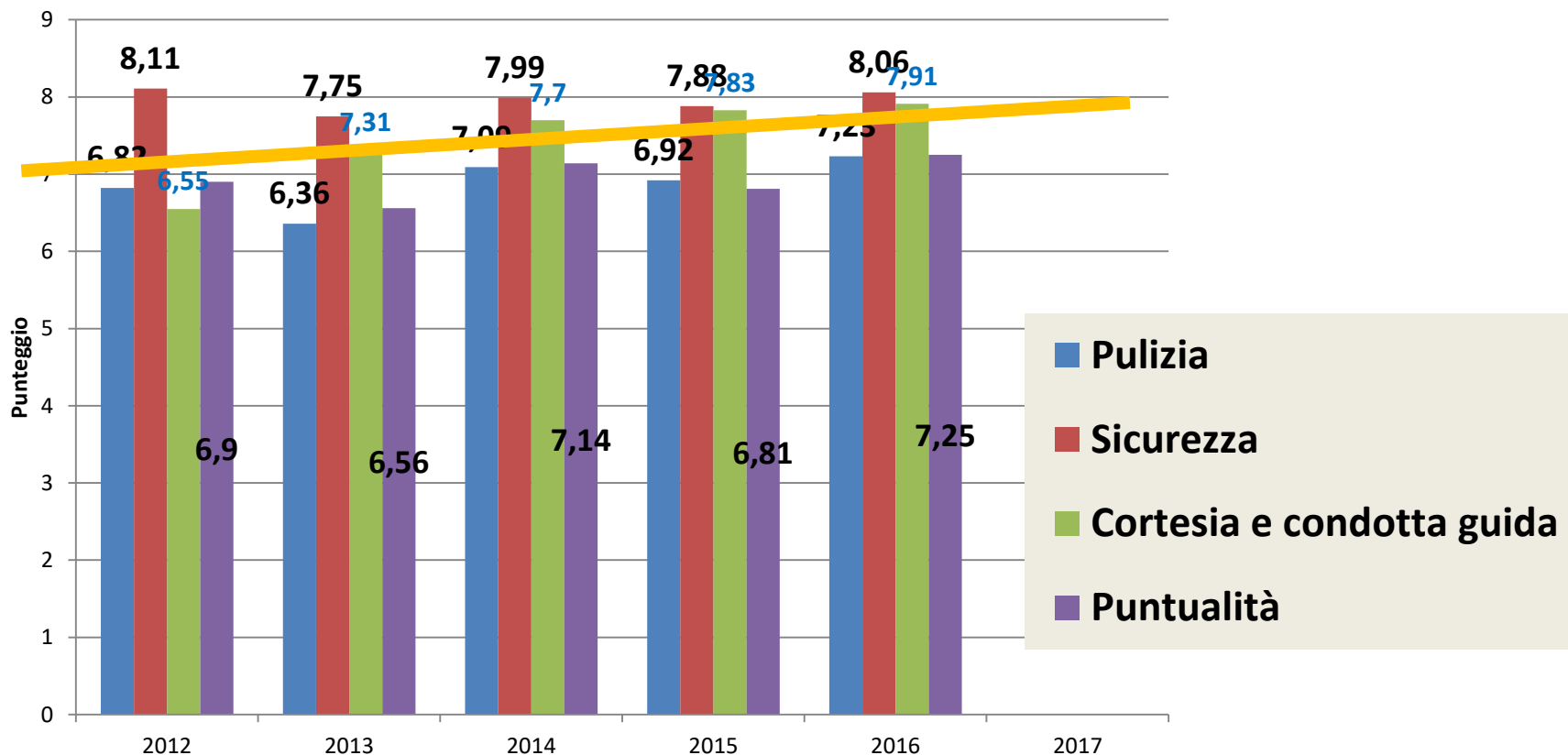
La quota di **viaggi** ascrivibile a utilizzo di titoli IVOL /IVOP è valutata in **circa il 4% dei viaggi totali** - La quantità dei viaggi di pertinenza di passeggeri dotati di titoli IVOP /IVOL è stimata utilizzando valori convenzionali di conversione (50 viaggi/abbonamento mensile)

Nella sotto-rete SUD la quota di viaggi **IVOP mensili** (quasi il 60% degli IVOP + IVOL totali) vale il **4% di tutti i viaggiatori con abbonamenti mensili ordinari, valore del medesimo ordine di grandezza dei viaggiatori in classe E (5,3%)**

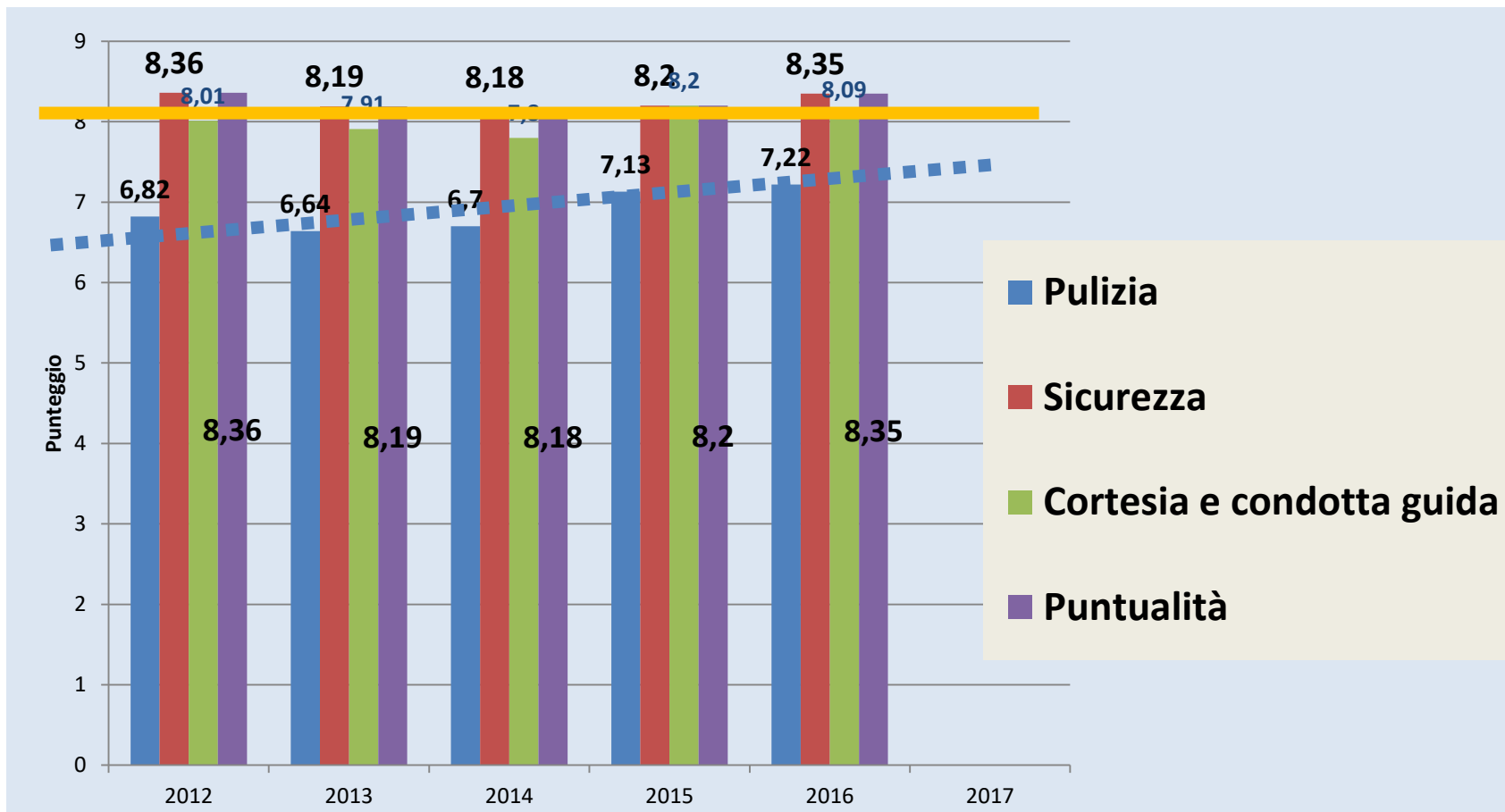
Nella sotto-rete NORD la quota di viaggi **IVOP mensili** (circa il 31% degli IVOP+IVOL totali) vale il **2,1% di tutti i viaggiatori con abbonamenti mensili ordinari, pari alla metà dei viaggiatori in classe E (4,1%)**

	TBN		TBS		TOTALE	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
VIAGGIATORI						
da rendicontazione titoli venduti	8.969.320	95,7%	8.297.303	96,0%	17.266.623	95,9%
IVOL	173.414		147.492		320.906	
IVOP	230.350		195.908		426.258	
subtotale IVOL/IVOP	403.764	4,3%	343.400	4,0%	747.164	4,1%
Totale	9.373.084	100,0%	8.640.703	100,0%	18.013.787	100,0%
RICAVI						
da rendicontazione titoli venduti	11.669.319	93,8%	8.941.208	93,2%	20.610.527	93,6%
IVOL	371.106		315.632		686.738	
IVOP	396.184		336.961		733.145	
subtotale IVOL/IVOP	767.290	6,2%	652.593	6,8%	1.419.883	6,4%
Totale	12.436.609	100,0%	9.593.801	100,0%	22.030.410	100,0%

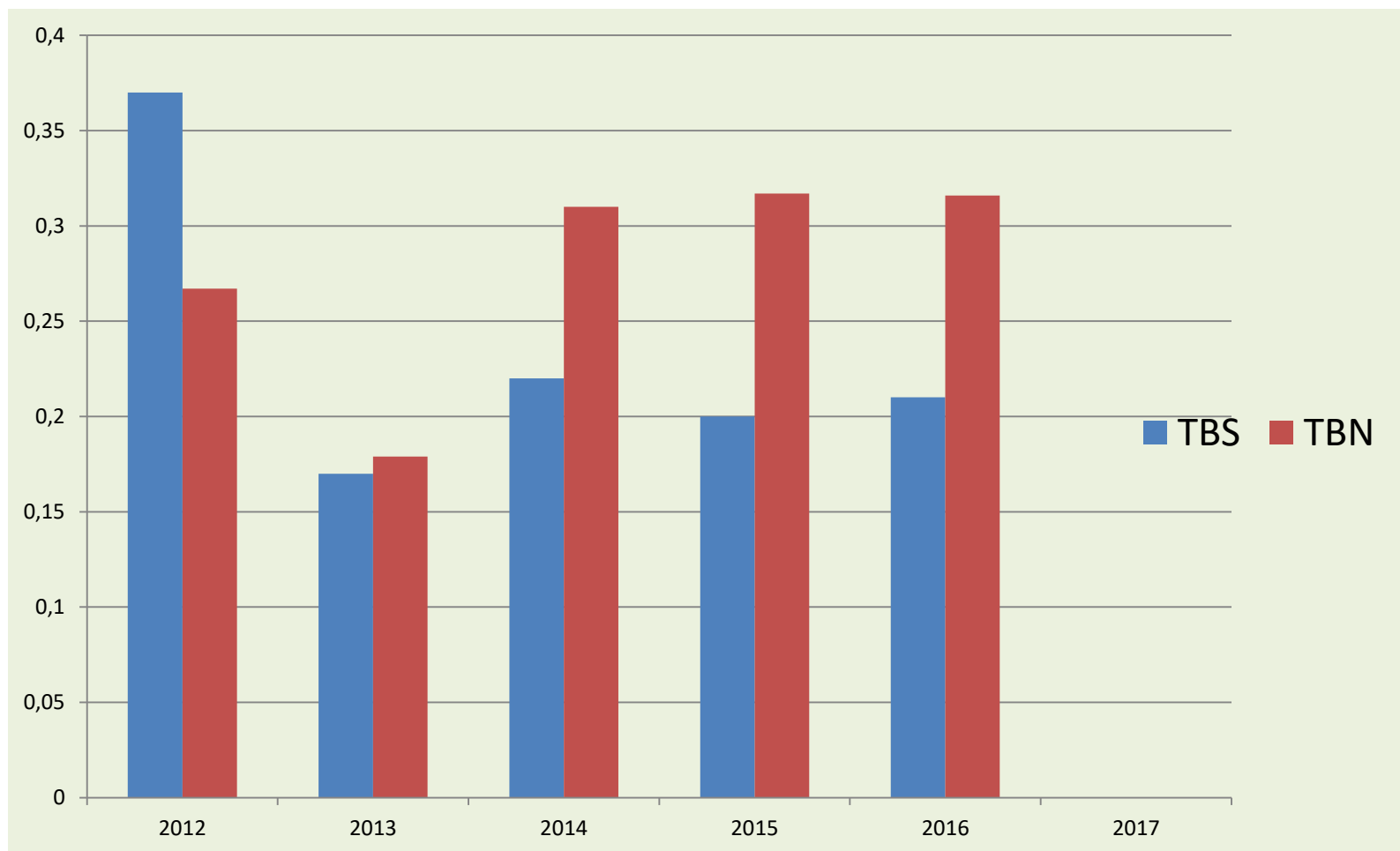
Consorzio Trasporti Brescia Nord



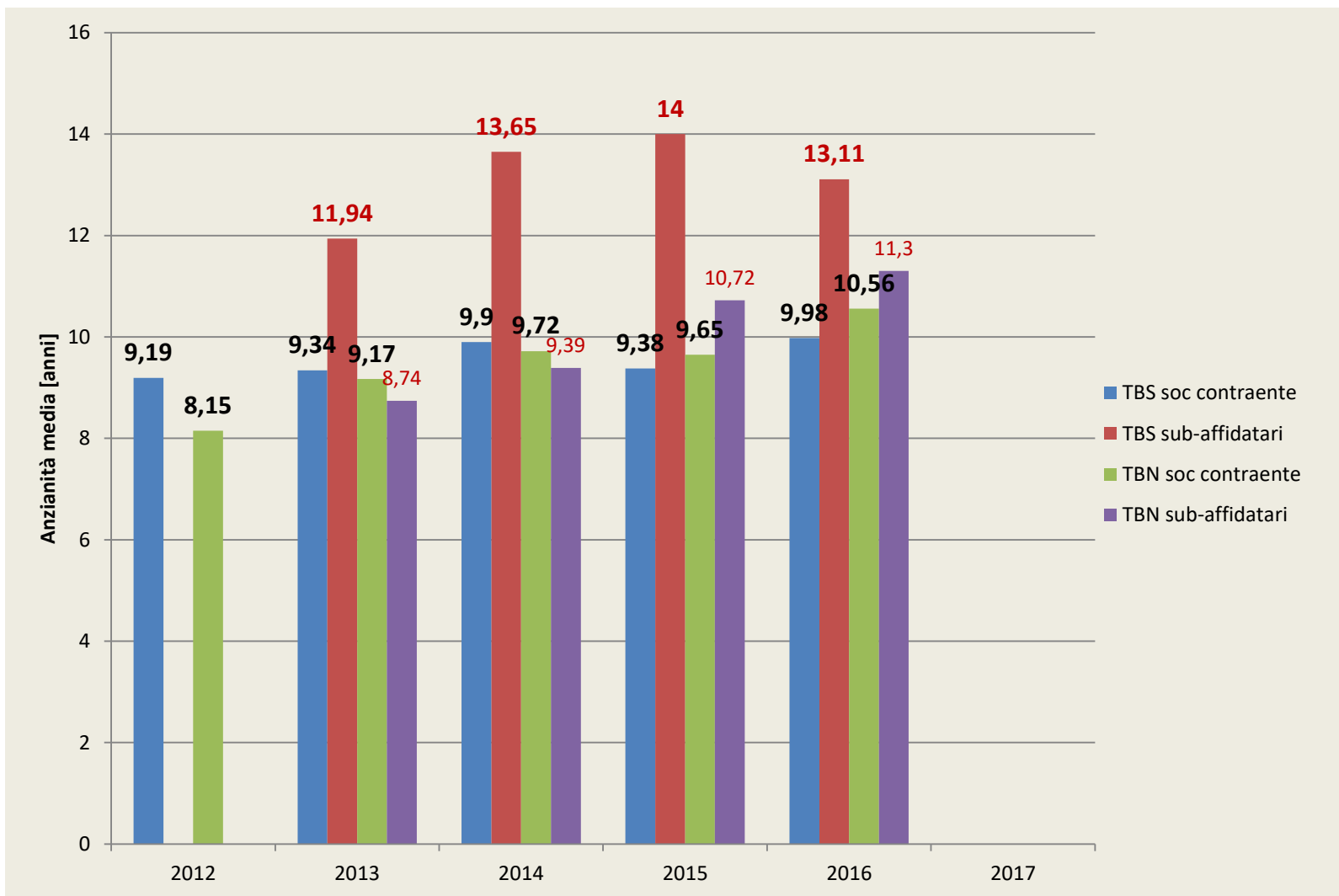
Consorzio Trasporti Brescia Sud



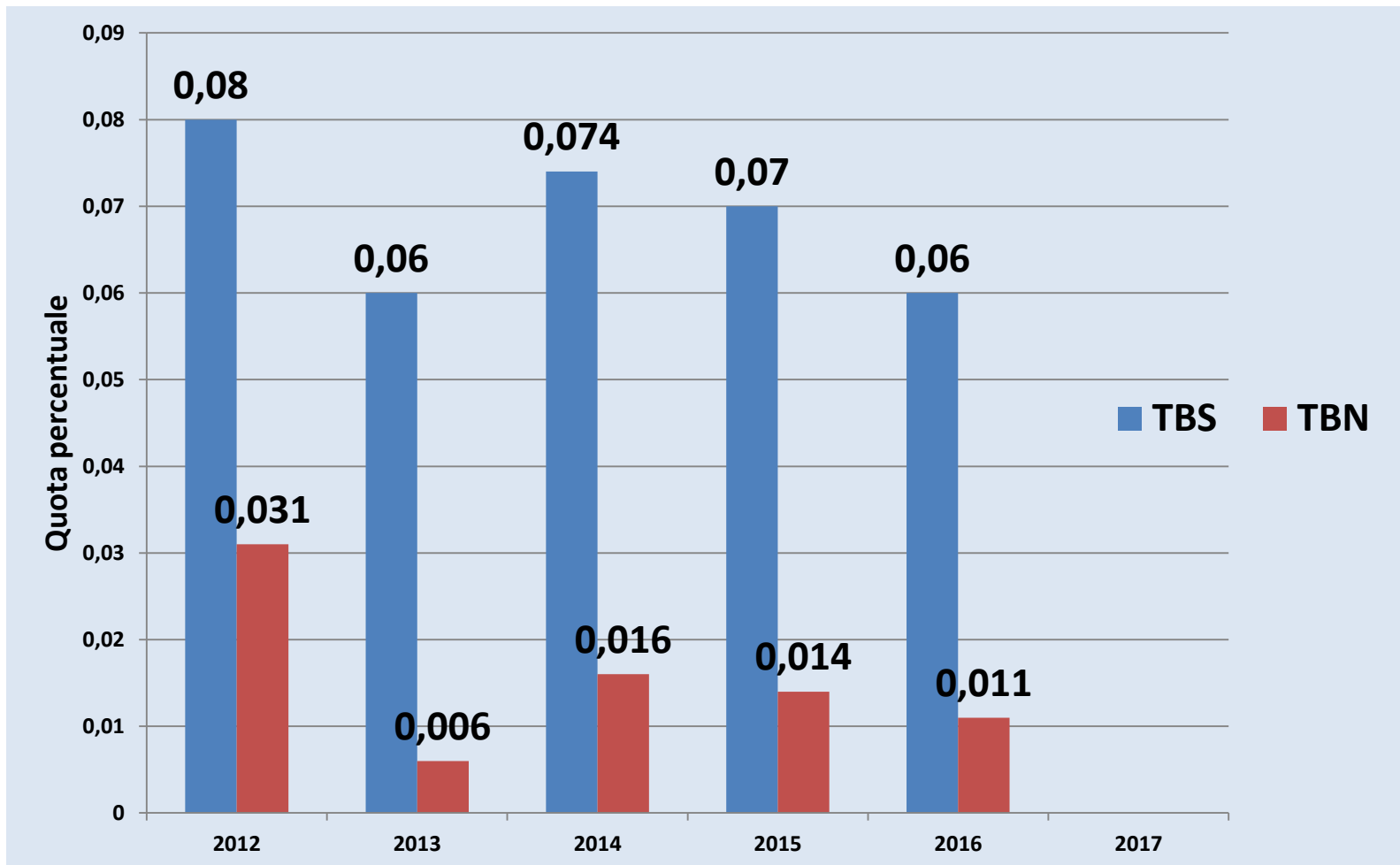
Corse non effettuate



Anzianità flotta



Quota corse con ritardi tra 5 e 15 minuti



3. Il percorso del TB e la CLTP

(Aggiornamento in relazione a programmazione RL)

Entro maggio 2017

Osservazioni dei componenti della Conferenza

- *I membri dell'Agencia inoltrano osservazioni riguardanti i temi sviluppati in Conferenza Locale di bacino*
- *L'Agencia provvede a valutarne il contenuto e la rispondenza rispetto alle finalità del PTB*

3^a sessione della CLTP

La nuova zonizzazione tariffaria

- *Presentazione del proposta di nuovo assetto della struttura di formazione e del riordino del sistema tariffario in coerenza con la regolamentazione regionale*

Presentazione a Regione Lombardia della bozza di PTB

Verifiche di coerenza con Linee Guida e di completezza

- *Si sono già svolti diversi incontri tecnici con gli uffici della RL per monitorare l'avanzamento del lavoro di redazione del PTB, anche ai fini di una verifica di uniformità con i PTB delle altre Agenzie di Bacino. Ad aprile è stato consegnato un primo gruppo di documenti (Parte Conoscitiva, Presentazioni CLTP, Schema di riordino dell'offerta, ecc.)*