



Agenzia del TPL di Brescia

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

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

Quarta Sessione – 14 febbraio 2018

Punti all'esame della odierna 4a CLTP

- 1. Criteri per l'adeguamento ordinario delle tariffe** dei titoli di viaggio di competenza dell'Agenzia (individuazione indicatori e obiettivi da utilizzare nel calcolo, ai sensi dell'art.26 e dell'art.39, comma 4 del Regolamento tariffario 4/2014).
- 2. Percorso di attuazione dello STIBM** (Fase transitoria di convivenza tariffe ferroviarie e tariffe servizi autobus – Implementazione sistema di bigliettazione elettronica SBE – tempi di attivazione nuova zonizzazione del territorio) – Osservazioni e commenti
- 3. Scelta della gamma dei titoli di viaggio**
- 4. Iter conclusivo del Programma di Bacino**

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*

ORGANIZZAZIONE del sistema tariffario

Temi già consolidati trattati nella precedente Terza sessione della CLTP

- ✓ 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

Temi oggetto di esame della Quarta sessione della CLTP

1. Scelta e definizione **tipologia di titoli di viaggio** (es. scontistiche, ecc.) e impostazione delle relative tariffe
2. Percorso di implementazione dello STIBM

Restano da esaminare i criteri per la definizione dei **meccanismi di riparto degli introiti (clearing)**

I. Criteri di adeguamento delle tariffe dei titoli di viaggio

Competenze e compiti Agenzie per adeguamento tariffe

La **Delibera X/6861 12.07.2017** della Giunta Regionale ha stabilito che riguardo all'adeguamento delle tariffe, per quanto attiene i servizi di competenza delle Agenzie:

1. per l'anno 2017 non si procederà ad incrementi tariffari, peraltro già contabilizzati nella misura del 0,93% al netto dei valori negativi derivanti dagli anni 2015 e 2016, nei quali l'andamento dell'inflazione è stato negativo.
2. per l'anno 2018 le Agenzie devono individuare gli indicatori e gli obiettivi per il calcolo dell'adeguamento ordinario ai sensi dell'art.26 e dell'art.39, c.4 del Regolamento, comunicandoli alla Regione entro 30 giorni.
3. le Agenzie devono altresì procedere all'effettuazione delle verifiche sulla rete di vendita previste dall'art. 30 comma 3 lettere b) e c) del Regolamento.

Nota bene

- La definizione dei criteri e la scelta degli obiettivi per il calcolo dell'adeguamento sono oggetto di trattazione da parte della CLTP prima di essere formalmente adottati e comunicati a RL
- L'art. 26, comma 2 del Regolamento tariffario stabilisce che gli adeguamenti di competenza degli Enti regolatori sono determinati con provvedimento di norma entro il 15 luglio di ogni anno, con decorrenza da 1° settembre del medesimo anno.

La scelta degli indicatori per l'adeguamento delle tariffe

Meccanismo automatico, la cui genesi e definizione è fissata nell'art.11 del cosiddetto "nuovo Sistema Tariffario" di cui al Regolamento n.5/2002 (che ne stabilì l'applicazione a partire dall'anno 2010), è composto da due voci:

- un primo parametro (α), la cui determinazione compete alla Regione Lombardia, è connesso all'evoluzione del costo della vita per famiglie di operai ed impiegati (indice FOI generale, escluso tabacchi), calcolato ad aprile di ogni anno.
- il secondo parametro (β) determinato in relazione al raggiungimento di **almeno quattro obiettivi di quantità e qualità**, è di competenza delle Agenzie del TPL che devono sceglierli selezionandoli tra quelli più idonei a valutare gli aspetti sottoelencati:
 - **Offerta dei servizi;**
 - **Puntualità**, con particolare riferimento alle fasce orarie di maggiore frequentazione;
 - **Avanzamento dell'integrazione tariffaria;**
 - **Integrazione modale;**
 - **Velocità commerciale;**
 - **Regolarità;**
 - **Contrasto all'evasione tariffaria;**
 - **Qualità della flotta** (età media del materiale rotabile);
 - **Soddisfazione dell'utenza;**
 - **Sicurezza;**
 - **Fruibilità dei servizi per le persone con disabilità.**

La scelta degli indicatori per l'adeguamento delle tariffe

L'adeguamento delle tariffe dei titoli di viaggio per l'anno 2018 sarà calcolato separatamente per ciascuno dei diversi sistemi tariffari locali extraurbani, definendo l'adeguamento tariffario di ognuno di essi.

In considerazione del fatto che si tratta del primo anno di valutazione, gli indicatori di qualità da utilizzare per il calcolo dell'adeguamento tariffario 2018 per quanto riguarda i Contratti di Servizio operanti nel Bacino di Brescia sono scelti tra quelli già utilizzati per il riconoscimento dei premi dei contratti di servizio e in aderenza alla **pratica condivisa con i soggetti titolari degli affidamenti**, quale risulta, ad esempio, dal verbale della Commissione Tecnica ex art.27 dei suddetti contratti, svoltasi in data 3 luglio 2017.

Sommario

1	PREMESSA.....	2
2	Indicatori per l'adeguamento ordinario 2018	3
2.1	Metodologie di calcolo	5
2.2	Considerazioni sui valori dei parametri utilizzati nell'algoritmo di calcolo	7
2.3	Definizione dei valori obiettivo	7
3	Metodo di calcolo dell'adeguamento tariffario.....	8
4	Aumento tariffario 2018.....	9

La scelta degli indicatori per l'adeguamento delle tariffe

La scelta degli indicatori su cui ci si è orientati in questo primo anno di applicazione della valutazione da parte dell'Agenzia:

- da un lato è vincolata alla **disponibilità di adeguata base informativa** che consenta di calcolare in modo appropriato le performance di ogni indicatore scelto;
- dall'altro, è indirizzata a utilizzare quegli **indicatori che vanno a valorizzare azioni e comportamenti pro-attivi della Aziende che non siano già intrinsecamente (e indirettamente) premianti per i medesimi soggetti**, in modo da evitare il rischio che si vadano a sovracompensare comportamenti virtuosi – pur apprezzabili - che vengono già ricompensati contrattualmente attraverso il “premio di risultato”. (*)

(*) Ad esempio:

- 1- l'aumento di viaggiatori, cui corrisponde in regime di *net cost* un aumento di ricavi a beneficio dell'operatore;
- 2- i miglioramenti organizzativi che diminuiscono i costi di produzione del servizio come la *velocità commerciale* che, d'altro canto, è da considerarsi come una variabile esogena e fuori dal controllo delle aziende.

La scelta degli indicatori per l'adeguamento delle tariffe

Allo stato attuale, i Contratti di Servizio per i servizi extraurbani prevedono l'attribuzione di **premi sulla base del monitoraggio di alcuni aspetti** per ciascuno di quali, al miglioramento delle relative performance, sono associati riconoscimenti monetari aggiuntivi rispetto alla base contrattuale.

Tali aspetti riguardano:

- a. **l'efficacia del servizio**, intesa in termini di incremento dei ricavi tariffari e dei viaggiatori;
- b. **la produttività personale di guida**, misurata dalle percorrenze annue pro-capite (vett-km all'anno per autista);
- c. **la qualità "percepita"** dall'utenza misurata tramite un indicatore sintetico risultante dalle indagini di *customer satisfaction*.

Nella valutazione condotta per la selezione degli indicatori, è sembrato **opportuno valorizzare non solo l'indice di qualità sintetico** espresso dalla clientela attraverso le consuete indagini di rilevazione della soddisfazione del servizio utilizzato ma anche **quegli indicatori che esprimono direttamente e più esplicitamente gli sforzi organizzativi e comportamentali di miglioramento**, quali:

- **la puntualità**, che risulta largamente connessa all'impegno del personale di guida (più ancora che alle condizioni di circolazione, oggettivamente poco problematiche)
- **il rinnovo della flotta** che misura l'impegno aziendale in termini economici a modernizzare il proprio parco mezzi (per conseguire bassi standard emissivi, aumentare la "disponibilità" dei mezzi e offrire più elevati livelli di comfort).

Metodo di calcolo dell'adeguamento tariffario

L'algoritmo di calcolo stabilito dall'art. 26, comma 4 del *Regolamento Regionale n. 4 del 10 giugno 2014* per l'adeguamento delle tariffe dei titoli di viaggio è il seguente:

$$\% \text{ Adeguamento} = \alpha * (1/2 + \beta) \quad \text{dove}$$

α = valore corrispondente alla media aritmetica semplice tra la variazione dell'indice del costo della vita per le famiglie di operai ed impiegati (escluso tabacchi) e la variazione dell'indice del costo della vita per famiglie di operai e impiegati per il settore trasporti definiti dall'ISTAT.

La quantificazione di tale parametro compete alla Regione Lombardia.

β = \sum degli n indicatori di qualità i-esimi

con n = numero obiettivi di qualità (≥ 4)

per il Bacino di Brescia n = 4

La quantificazione di questo parametro compete all'Agenzia del Bacino di Brescia

Indicatore di qualità	
Parametro inferiore al valore di riferimento	- 0,125
Parametro obiettivo sostanzialmente invariato (compreso tra valore di riferimento e valore obiettivo estremi compresi)	0,000
Parametro superiore al valore obiettivo	+0,250

Valori di riferimento degli Indicatori per l'adeguamento delle tariffe

Indicatori per l'AMBITO TARIFFARIO EXTRAURBANO "zonale" (Lotto 1 e Lotto 2)

PARAMETRO di QUALITA'	INDICATORE	VALORE di RIFERIMENTO Anno 2016	OBIETTIVO Anno 2017	VALORE OBIETTIVO Anno 2017
Soddisfazione utenza	Valutazione complessiva indagine di customer satisfaction (escluso parametro "sicurezza")	Voto 7,00 su 10	qualità almeno pari al migliore valore dell'ultimo triennio	7,10 su 10
Sicurezza	Valore del parametro specifico rilevato nell'ambito dell'indagine di customer satisfaction	8,19	miglioramento della sicurezza di 0,16 punti	8,35
Puntualità	Valore ponderato degli indici I5 e SUP15 (percentuale di corse effettuate con scostamento dall'orario di arrivo inferiore, rispettivamente a 5 minuti e a 15 minuti) derivato da sistema Muoversi e "pesata" in base alle percorrenze annue delle Scarl. La ponderazione tra i due indicatori attribuisce fattore 1,0 all'indice I5 e il fattore 1,5 all'indice I15 per rispecchiare il loro diverso impatto.	0,04	Mantenimento del valore "pesato" raggiunto nel 2016 senza peggioramento del valore SUP 15 oltre lo 0,1	0,04
Qualità del materiale rotabile	Età media della flotta autobus "pesata" in base alle percorrenze annue riferita ai valori delle Scarl "Trasporti BS Nord" e "Trasporti BS Sud" (come risultante da rilevazioni sistema "Muoversi")	Età media autobus: 10,5 anni	Invecchiamento del parco bus non oltre 6 mesi nell'anno (+0,5 anni)	Età media bus: 11,0 anni

Calcolo indici β_i per il Sistema tariffario INTERURBANO “zonale” (Lotto 1 e Lotto 2)

Parametro di qualità	Indicatore	Valutazione del consuntivo anno 2017	Valore parametro β_i
Soddisfazione dell'utenza	Valutazione complessiva da <i>customer satisfaction</i> (escluso sub-parametro “Sicurezza”)	Se > 7,10 su 10	+ 0,250
		Se $\geq 7,00$ e $\leq 7,10$ su 10	0,00
		Se < 7,00 su 10	-0,125
Indice di Sicurezza	Valutazione sub-parametro “Sicurezza”	Se > 8,35 %	+ 0,250
		Se $\geq 8,19$ % e $\leq 8,35$ %	0,00
		Se < 8,19 %	-0,125
Puntualità	Valutazione I5 e SUP15 (media ponderata quota corse arrivate con oltre 5 minuti e con più di 15 di ritardo) - (fonte: <i>Data base</i> “Muoversi”)	Se < 0,04	+ 0,250
		Se = 0,04	0,00
		Se > 0,04	-0,125
Qualità del materiale rotabile	Anzianità media bus (anni) (fonte: <i>Data base</i> “Muoversi”)	Se < 10,50 anni	+ 0,250
		Se $\geq 10,50$ e $\leq 11,0$ anni	0,00
		Se > 11,0 anni	-0,125

Valori di riferimento degli Indicatori per l'adeguamento delle tariffe

Indicatori per l'AMBITO TARIFFARIO EXTRAURBANO "lineare" (Lotto 3)

PARAMETRO di QUALITA'	INDICATORE	VALORE di RIFERIMENTO Anno 2016	OBIETTIVO Anno 2017	VALORE OBIETTIVO Anno 2017
Soddisfazione utenza	Valutazione complessiva indagine di customer satisfaction (escluso parametro "sicurezza")	Non disponibile	Qualità almeno pari al valore delle sotto-reti Lotto 1 e Lotto 2 e comunque superiore a 7,50	7,5 su 10
Sicurezza	Valore del parametro specifico rilevato nell'ambito di apposita indagine di customer satisfaction	Non disponibile	Raggiungimento dell'obiettivo fissato per le sotto-reti Lotto 1 e 2	8,35
Puntualità	Valore ponderato degli indici I5 e SUP15 (percentuale di corse effettuate con scostamento dall'orario di arrivo inferiore, rispettivamente a 5 minuti e a 15 minuti) derivato da sistema Muoversi e "pesata" in base alle percorrenze annue delle Aziende concessionarie. La ponderazione tra i due indicatori attribuisce 40 punti all'indice I5 e 60 punti all'indice I15.	3,39	Riduzione della quota di corse con ritardo superiore a 5 minuti e a 15 minuti, rispettivamente dello 0,4 e dello 0,2 (pari a -0,7 "pesato")	2,69
Qualità del materiale rotabile	Età media della flotta autobus "pesata" in base alle percorrenze annue riferita ai valori delle diverse Aziende Concessionarie (come risultante da rilevazioni sistema "Muoversi")	Età media autobus: 9,80 anni	Invecchiamento del parco di soli 6 mesi nell'anno (+0,5 anni)	Età media bus: 10,30 anni

Calcolo indici β_i per il Sistema tariffario INTERURBANO “zonale” (Lotto 3)

Parametro di qualità	Indicatore	Valutazione del consuntivo anno 2017	Valore parametro β_i
Soddisfazione dell'utenza	Valutazione complessiva da <i>customer satisfaction</i> , escluso sub-parametro “Sicurezza” (fonte: indagine ad hoc)	Se > 7,10 su 10	+ 0,250
		Se $\geq 7,00$ e $\leq 7,10$ su 10	0,00
		Se < 7,00 su 10	-0,125
Indice di Sicurezza	Valutazione sub-parametro “Sicurezza” (fonte: indagine ad hoc)	Se > 8,35 %	+ 0,250
		Se $\geq XX$ % e $\leq 8,35$ %	0,00
		Se < YY %	-0,125
Puntualità	Valutazione I5 e I15 (media ponderata quota corse arrivate con oltre 5 minuti e con più di 15 di ritardo) (fonte: <i>Data base “Muoversi”</i>)	Se < 2,69	+ 0,250
		Se $\geq 2,69$ e $\leq 3,39$	0,00
		Se > 3,39	-0,125
Qualità del materiale rotabile	Anzianità media bus (anni) (fonte: <i>Data base “Muoversi”</i>)	Se < 9,80 anni	+ 0,250
		Se $\geq 9,80$ e $\leq 10,30$ anni	0,00
		Se > 10,30 anni	-0,125

Applicazione dell'adeguamento tariffario

L'adeguamento tariffario 2018 – se dovuto - verrà definito separatamente per i diversi Sistemi Tariffari in vigore nel bacino, applicando la metodologia indicata con i valori consuntivati nel 2017 e 1° semestre 2018 per ciascuno degli indicatori di qualità.

Il calcolo e la successiva definizione dell'adeguamento tariffario verrà effettuato al termine del primo semestre 2018, per un'eventuale adozione delle nuove tariffe da parte dell'Assemblea su proposta del Consiglio di Amministrazione dell'Agenzia, ai sensi dell'art. 10, c.1 lettera f) dello Statuto, entro 1 settembre /avvio della campagna abbonamenti 2018/2019.

2. Percorso di attuazione dello STIBM

Il funzionamento dello STIBM con tariffazione zonale comporta che i documenti di viaggio vengono tariffati in funzione del numero di zone attraversate dal o dai servizi scelti per raggiungere la località di destinazione.

In particolare, in relazione al tragitto scelto, ad ogni passaggio di zona corrisponde uno scatto tariffario; nell'ambito di ogni zona attraversata il documento di viaggio, per il tempo della sua validità temporale, dà diritto ad usufruire di ogni servizio di TPL disponibile, sia urbano sia interurbano.

Nel caso di tragitti che comportino l'attraversamento di un confine tra bacini di mobilità diversi (mobilità inter-bacino TPL cioè nella fattispecie che riguarda le linee inter-bacino di competenza di un bacino le quali transitano in altro bacino è prevista l'estensione del sistema tariffario a zone del bacino di competenza della linea, con la possibilità di integrazione, mediante accordi commerciali, con i servizi di competenza dell'altro bacino e generati nelle zone attraversate).

STIBM – Tempi e modalità di applicazione

L'implementazione dello STIBM nel bacino di Brescia sottostà ad alcuni **vincoli di natura tecnica** connessi alla definizione e messa a punto della gamma di titoli di viaggio che lo compongono e, soprattutto, **ai tempi di attivazione del sistema informatico e telematico che supporta l'introduzione del sistema di "bigliettazione elettronica" (SBE)** intesa, quest'ultima, come sistema **interamente composto da titoli di viaggio su supporto elettronico** e di tutte le attrezzature che ne permettono l'uso (emissione, obliterazione, lettura e validazione, registrazione e trasmissione dati, accoppiamento tra punto geografico in cui avviene la obliterazione, titolo di viaggio e corsa, ecc.).

Le complessità tecniche e gestionali, unitamente alla incertezza sui tempi di effettiva implementazione del sistema di "bigliettazione elettronica", rendono **consigliabile e plausibile l'introduzione dello STIBM operando per passi parziali** e successivi, attraverso una sequenza temporale che consenta di apportare i necessari adattamenti sulla base delle problematiche e delle esigenze via via emergenti, al fine di ridurre i rischi operativi, gestionali e anche commerciali dell'intera **operazione di transizione dalla situazione attuale allo STIBM.**

STIBM – Tempi e modalità di implementazione

Sequenza azioni

La sequenza di implementazione delle diverse componenti che concorrono all'attivazione dello STIBM *potrebbe* avvenire attraverso i seguenti passi:

Fase 1: riordino della gamma dei titoli di viaggio con relativa semplificazione

(+ eventuali adeguamenti di prezzo, in relazione ai vincoli di bilancio);

Fase 2: attivazione del sistema di bigliettazione elettronica (SBE) con connessa introduzione dei titoli di viaggio su supporto elettronico e contestuale operatività delle procedure di ripartizione introiti tariffari tra gli operatori;

Fase 3: applicazione della nuova zonizzazione tariffaria

(+ connesse “tariffe di equilibrio”,²⁰ se necessario)

Nuovo assetto di rete e di offerta

STIBM – Tempi e modalità di applicazione

Integrazione tra servizi gomma e servizi ferroviari

Per quanto concerne l'integrazione modale tra servizi ferroviari e servizi TPL su gomma, l'esistenza di un **significativo gap tariffario fra i due sistemi** costituisce la principale causa di ostacolo all'integrazione tariffaria così come prefigurata negli obiettivi generali dal Regolamento Tariffario 4/2014.

In considerazione dei forti differenziali di prezzo attualmente esistenti tra tariffe ferroviarie e tariffe utilizzate nelle reti autobus, allo stato attuale e nel breve termine, **si ritiene che nella fase iniziale di attivazione dello STIBM sia opportuno adottare una soluzione transitoria.**

In questa fase transitoria - in cui occorre che le tariffe ferroviarie vengano progressivamente adeguate – **i viaggiatori in possesso di titoli di viaggio per il sistema gomma potranno usufruire anche dei servizi ferroviari**, ma non viceversa (i possessori di abbonamenti ferro NON potranno usare il bus con il loro titolo di viaggio).

Integrazione tra servizi gomma e servizi ferroviari

Un esempio recentissimo: MOM Treviso-Padova-Vicenza

01-02-2018

Bus o Treno, il biglietto è unico



Informiamo i Gentili Clienti che dal **1° FEBBRAIO 2018** avrà efficacia operativa la sperimentazione del **BIGLIETTO UNICO** bus-treno a seguito dell'accordo per l'intermodalità tra **Mobilità di Marca Spa** e **Trenitalia Spa**, Direzione Regionale Veneto, d'intesa con Regione del Veneto.

L'agevolazione riguarda i **Clienti MOM** titolari di **ABBONAMENTO MENSILE EXTRAURBANO** (studente, lavoratore, impersonale) avente origine e destino all'interno delle seguenti tratte:

- TREVISO – VICENZA
- PADOVA – CASTELFRANCO VENETO
- TREVISO – MONTEBELLUNA

NASCE L'ABBONAMENTO INTERMODALE

Un mensile MOM, più modi di viaggiare

Per gli abbonamenti mensili validi dal 1 Febbraio 2018 entra in vigore, in via sperimentale, l'accordo di intermodalità tra Mobilità di Marca e Trenitalia. Abbonati a MOM raddoppi la convenienza: con un UNICO abbonamento moltiplichi le possibilità di viaggio, sali in BUS o in TRENO in base alle tue esigenze

Osservazioni successive alla *Terza sessione CLTP*

- Sono pervenute **4 note scritte dopo la CLTP** contenenti osservazioni e l'esposizione di considerazioni varie (formulate separatamente da Brescia Trasporti, AIB, Gruppo ARRIVA e FNMA)
- Riguardano anche la richiesta di chiarimenti su diversi aspetti dell'assetto spaziale della nuova zonizzazione e delle sue implicazioni, con l'espressione anche di alcuni rilievi critici, perplessità e suggerimenti.

Nota **BS TRASPORTI** Prot. 4463/17 del 6.07.2017

- **Impatto sull'equilibrio economico complessivo**
- **Congruità delle dimensioni delle zone e effetto dei "salti di zona" sui prezzi dei titoli di viaggio rispetto alla situazione attuale e**
 - possibilità di "ritagliare" tariffe personalizzate in relazione alle opportunità offerte dall'adozione della bigliettazione elettronica
 - Sviluppare sistemi che consentano di pagare in funzione dell'effettivo consumo e/o della quantità di viaggi
- **Contemporaneità nella attivazione di nuovo assetto servizi e nuovo impianto tariffario (sia per la zonizzazione sia per la gamma dei titoli) crea preoccupazione e suggerisce di differenziare nel tempo la loro implementazione, con preferenza a dare priorità al nuovo disegno di rete.**

1. Si esprime la preoccupazione che il **“trasferimento di circa 2 milioni di km/anno su aree e direttrici a potenziale minor efficacia in termini di domanda potenziale”** possa compromettere l’efficacia del servizio e l’equilibrio economico.
2. Si auspica che l’**“eventuale riequilibrio/potenziamento dell’offerta in ambito interurbano sia orientata al miglioramento della qualità dei servizi rivolti alla domanda di carattere turistico, (omisiss) ... con particolare riferimento ai bacini dei laghi”**.
3. Si ritiene che l’**“orientamento all’integrazione modale, concettualmente corretto, debba essere valutato con molta attenzione”** dato che nel caso dell’interscambio tra mezzi interurbani e urbani **“possa compromettere il livello complessivo di qualità attualmente offerto”** e ritengono che nell’ambito del PTB si **“evidenzino analisi quantitative sugli effettivi benefici attesi”** anche per **“conseguire l’incremento di velocità commerciale ... nel quadro di un globale generale miglioramento della mobilità”**.

Osservazioni AIB -2 (Terza sessione CLTP)

4. Si afferma che *“nei documenti non è ancora esplicitato il programma e il perimetro dei servizi urbani e le relazioni con l’offerta dei servizi interurbani; particolare attenzione riteniamo dovrà essere posta anche nella programmazione dei livelli tariffari in ambito urbano che dovrà riflettere la quantità di offerta messa a disposizione”*.
5. Viene formulata la richiesta che il PTB *“debba definire indirizzi chiari in merito alle priorità di potenziamenti di servizio rispetto al livello complessivo degli investimenti, consapevoli che la quantità di offerta è il vero elemento, oltre alla velocità commerciale, in grado di incidere sulla diversione modale”* verso il trasporto collettivo.
6. Si concorda appieno sulla necessità che *“la strategia di sviluppo della programmazione dei servizi di TPL nel bacino debba essere sostenuta da un’analisi puntuale e da un costante monitoraggio della sostenibilità economica e ambientale nel corso del suo affidamento”*.

Osservazioni FNMA – ARRIVA

(Terza sessione CLTP)

- FNMA Autoservizi (nota prot. 1275/2017 del 24.08.2017)
- ARRIVA (Nota prot. 1287/2017 del 28.08.2017)

In sintesi

- Se il progetto di sistema tariffario può essere considerato come STIBM
- Effetto economico della zonizzazione / Modalità per coprire il minor introito tariffario – Riduzioni di ricavo connessi alla necessità di ripartirli con operatore ferroviario
- Quantificazione riduzione ricavi associati a linee di operatori esterni al bacino
- Percorso di confronto con gestore dei servizi ferroviari
- Tariffe di equilibrio
- Incidenza dell'elasticità della domanda / Analisi di sensitività
- Livello di dettaglio dei dati utilizzati per le simulazioni

3. La gamma dei titoli di viaggio



STIBM – Titoli di viaggio obbligatori

Gli STIBM prevedono l'**emissione obbligatoria delle seguenti tipologie di titoli di viaggio:**

- a) **biglietto ordinario**, il cui periodo di validità è stabilito dall' Agenzia, sulla base del tempo mediamente necessario ad effettuare uno spostamento di attraversamento completo delle zone definite ai sensi dell'art. 10, compreso il tempo per eventuali interscambi;
- b) **biglietto giornaliero**;
- c) **biglietto multi-corse (10 corse)**;
- d) **abbonamento settimanale personale**;
- e) **abbonamento mensile personale**;
- f) **abbonamento annuale personale**.

SISTEMA TARIFFARIO – Titoli di viaggio

- **I Parametri di conversione** (anche chiamati *moltiplicatori* o *parametri di convenienza*) tra i diversi titoli di viaggio sono fissati dal Regolamento regionale, dove la base di calcolo è quella degli abbonamenti mensili
- **Tipologie di scontistica (obbligatorie e non) per gruppi di utenti**
 - Studenti**
 - Over X-anni**
 - Agevolazioni per gruppi di utenti particolari (studenti universitari, ecc.)**
 - Componenti familiari aggiuntivi**
 - Parametrate su “quoziente familiare” (modello francese)**
 - Price capping (su base mensile)**
- **Modalità di pagamento**
 - Abbonamenti rateizzabili**
 - Post pagamento con fatturazione personalizzata**
 - A consumo, con progressività decrescente del prezzo per unità (n° viaggi / n° zone attraversate) consegnate per un periodo predeterminato (anno)**
- **Fasce temporali di utilizzo per i vari gruppi di utenti**
- **Durata titoli di viaggio (es: validità 24 ore da convalida del giornaliero vs. scadenza a termine giornata di validazione)**

SISTEMA TARIFFARIO – Rapporti di convenienza

Punti di attenzione

- Valutazione complessiva *di sistema* in cui l'attenzione è rivolta in particolare ai moltiplicatori di convenienza
- La decisione di fissazione della tariffe è materia di competenza dell'Assemblea dell'Agenzia
- In ogni caso le decisioni vengono assunte successivamente al passaggio in Conferenza Locale del trasporto pubblico

Le tariffe dei titoli di viaggio ordinari per gli STIBM sono determinate dall'Agenzia competente, d'intesa con la Regione per i servizi ferroviari di competenza, entro i valori massimi individuati dalla Giunta regionale all'interno dei provvedimenti annuali di adeguamento delle tariffe

SISTEMA TARIFFARIO – Rapporti di convenienza

Situazione attuale

ESEMPIO I

	BIGLIETTO ORDINARIO	BIGLIETTO GIORNALIERO x 2,5	CARNET multi-corse (10) 10% di sconto	ABBONAMENTO SETTIMANALE PERSONALE (divisore = 3)	ABBON.TO MENSILE PERSONALE	ABBONAMENTO ANNUALE PERSONALE MIN 20% sconto
Rapporti di convenienza da Regolamento	BIGLIETTO ORDINARIO di CORSA SEMPLICE "integrato"	BIGLIETTO ORDINARIO x max 3,5	almeno il 10% di sconto su BIGLIETTO ORDINARIO x 10	MENSILE PERSONALE "integrato" / (2,5 ÷ 3,5)	BIGLIETTO ORDINARIO "integrato" x (16 ÷ 25)	ABBON.TO MENSILE PERSONALE "integrato" x 12 x 0,66 (sconto min. 20%)
ZONE						
A	1,40			12,60 (2,90)	36,50 (26,1)	293,00 (sc: 33,1%)
B	2,00			16,70 (3,38)	56,50 (28,3)	448,00 (sc: 33,9%)
C	2,60			19,60 (3,39)	66,50 (25,6)	524,00 (sc: 34,3%)
D	3,20			23,20 (3,43)	79,50 (24,8)	628,00 (sc: 34,2%)
E	3,80			26,30 (3,17)	83,50 (22,0)	660,00 (sc: 34,1%)
F	4,40			29,10 (3,32)	96,50 (21,9)	764,00 (sc: 34,0%)
G	5,10			30,50 (3,44)	105,00 (20,6)	832,00 (sc: 34,0%)
H	5,60			33,00 (3,45)	114,00 (20,4)	904,00 (sc: 33,9%)
I	6,00			34,90 (3,45)	120,50 (20,1)	956,00 (sc: 33,9%)

SISTEMA TARIFFARIO – Rapporti di convenienza

Ipotesi esemplificativa

ESEMPIO 2

	BIGLIETTO ORDINARIO	BIGLIETTO GIORNALIERO x 2,5	CARNET multi-corse (10) 10% di sconto	ABBONAMENTO SETTIMANALE PERSONALE (divisore = 3)	ABBON.TO MENSILE PERSONALE	ANNUALE PERSONALE MIN 20% sconto
Rapporti di convenienza da Regolamento	BIGLIETTO ORDINARIO di CORSA SEMPLICE	BIGLIETTO ORDINARIO x max 3,5	almeno il 10% di sconto su BIGLIETTO ORDINARIO x 10	ABBON.TO MENSILE PERSONALE / (2,5 ÷ 3,5)	BIGLIETTO ORDINARIO x (16 ÷ 25)	ABBON.TO MENSILE PERSONALE x 12 x 0,8
ZONE						
A	1,50	3,75 (2,50)	13,50	12,00	36,00 (24,0)	346,00
B	2,20	5,50 (2,50)	19,80	18,00	54,00 (24,5)	518,00
C	2,80	8,50 (3,03)	25,00	21,00	63,00 (22,5)	605,00
D	3,40	10,00 (2,94)	30,50	24,50	73,00 (21,5)	701,00
E	3,90	12,00 (3,07)	35,00	26,50	80,00 (20,5)	768,00
F	4,50	11,00 (2,44)	40,50	28,50	86,00 (19,1)	826,00
G	5,00	12,50 (2,50)	45,00	28,50	86,00 (17,2)	826,00
H	6,00	15,00 (2,50)	54,00	28,50	86,00 (14,3)	826,00
I	6,50	16,00 (2,46)	58,50	28,50	86,00 (13,2)	826,00

❖ OVER 65

Si ritiene di riconoscere l'agevolazione OVER 65 applicando uno sconto del **28%** all'abbonamento mensile ordinario

Potrà essere utilizzato senza limiti tutti i giorni ed in tutte le fasce orarie, ad eccezione dalle 7:30 alle 9:00 e dalle 13:00 alle 14:00 dal lunedì al venerdì in cui possono essere utilizzati fino ad un massimo di 4 corse al mese.

Per quanto riguarda la determinazione degli abbonamenti trimestrale, semestrale ed annuale si applicano ulteriori riduzioni:

- **ABBONAMENTO ANNUALE:** la tariffa è ottenuta come prodotto della tariffa dell'abbonamento mensile ridotto per un moltiplicatore che può raggiungere il livello massimo di 12 e che si propone di **pari a 10** (quindi corrispondente ad uno sconto del **26%**).

❖ **SPECIALE SCUOLA - Biglietto scuole andata e ritorno**

Il Biglietto SCUOLE A/R, riservato alle scolaresche o a gruppi numerosi (Grest, scout), consente di effettuare due viaggi nell'arco della giornata. **È acquistabile al costo e con le caratteristiche di un biglietto di corsa semplice della relativa zona.**

❖ **TARIFFA GIOVANI UNDER 26**

E' prevista una speciale scontistica per i giovani fino ai 26 anni, **studenti e non.**

L'abbonamento annuale è in vendita da agosto fino al 31 gennaio dell'anno successivo ed è possibile pagarlo in un'unica soluzione oppure in 3 rate: Acconto al momento dell'acquisto + due rate successive, pari ad un terzo del valore (cioè senza applicare maggiorazioni per interessi)

❖ **Post pagamento del titolo di viaggio + capping (su base mensile)**

Consente di pagare il prezzo più favorevole – allo scadere di un prefissato intervallo di tempo (ad esempio: mese di 30 giorni a partire dalla prima obliterazione) – tra somma delle corse singole vs Multicorse vs Abbonamento mensile ordinario.

Ad esempio, se nei 30 giorni successivi al prima validazione si usano:

CASO A

4 biglietti di CS + 2 Carnet (MultiCorse 10 viaggi) con una spesa di
 $1,40 \text{ €} \times 4 \text{ CS} + 13,00 \text{ €} \times 2 \text{ MC} = 31,60 \text{ euro}$

CASO B

3 Carnet (Multicorse 10 viaggi) con una spesa di
 $13,00 \text{ €} \times 3 \text{ MC} = 39,00 \text{ euro}$

Nel caso B "scatta" la tariffa più favorevole, pari a quella dell'abbonamento mensile integrato ovvero nel caso delle tariffe attuali pari a 36,50 euro.

❖ Biglietto weekend (adatto per famiglie con più componenti e minigruppi)

(es: Schönes-Wochenende-Ticket : "*bel biglietto di fine settimana*" largamente utilizzato nell'ambito dei confini di quasi tutti i Land tedeschi, prezzo base 40 €)

Viene definita una *base di prezzo* (che abilita al viaggio di 1 persona) a cui si sommano **frazioni del 5÷10% del costo base per ogni componente aggiuntivo** che si aggrega (familiare o appartenente al mini-gruppo).

Validità su tutto l'ambito tariffario dalle ore 00.00 del sabato alle ore 9.00 del lunedì.

A titolo di riferimento: sul titolo con *prezzo base* di 10 euro **se si aggiungono altri 2 componenti** la tariffa diventa, $10,0 \text{ €} + 2 \times (10,0 \text{ €} \times 0,05 \div 0,10) = 11 \div 12 \text{ Euro}$ con possibilità di utilizzare il TP per tutto il "week-end lungo" ad un **costo medio pro-capite dell'ordine di 3÷4,0 Euro**.

❖ MINI Gruppi (fino a 5 unità)

4. Il percorso conclusivo del PTB (Aggiornamento in relazione a programmazione RL)

Iter approvazione PTB – Fase conclusiva

- ❑ **Passaggio del PTB in Consiglio di Amministrazione dell'Agencia (metà marzo 2018)**
- ❑ **Presentazione del PTB nella sua versione completa al Comune e alla Provincia di Brescia nonché alla Conferenza Locale del Trasporto Pubblico (entro prima decade di aprile)**
- ❑ **Approvazione da parte CdA a seguito osservazioni trasmesse da enti interessati e trasmissione formale a RL (entro fine aprile)**
- ❑ **Rilascio Parere favorevole da Giunta Regionale (maggio)**
- ❑ **Approvazione del PTB da parte dell'Assemblea dell'Agencia (entro fine giugno 2018)**

RACCOMANDAZIONI

- 1) procedere nel modo più celere possibile alla **implementazione completa del sistema di integrazione tariffaria in ambito TP e con le altre modalità**, oltre che del corredo di apparati tecnologici che ne permettono lo sviluppo, con particolare riferimento alla bigliettazione elettronica.
- 2) dare **preminenza e priorità nella fase attuativa agli interventi di protezione e potenziamento delle linee di forza**, attraverso opportune sistemazioni infrastrutturali da conseguire attraverso l'applicazione coordinata di sistemi telematici di controllo e regolazione della circolazione.
- 3) assicurare **adeguata incisività alle politiche di regolazione della sosta** (su sede stradale e fuori sede viaria) mediante un uso intelligente e selettivo della leva tariffaria, unitamente al mantenimento e rafforzamento delle **misure di regolazione degli accessi alle aree centrali** della città.

RACCOMANDAZIONI (continua)

- 4) **potenziare i parcheggi di interscambio** tra viabilità di accesso esterna e linee di forza del TP, in modo da garantire a tali infrastrutture adeguata capienza e facile accessibilità; questa azione rappresenta la pre-condizione necessaria a rendere possibile il trasferimento modale auspicato da parte dell'utenza extraurbana.

- 5) **attuare e strutturare un sistema di monitoraggio** orientato a ottenere informazioni utili per i decisori pubblici (e alle loro strutture tecniche) per consentire l'auspicato percorso "adattativo e di continuo miglioramento" del sistema trasportistico e, al contempo, aperto ai cittadini - nella loro doppia veste di utenti e contribuenti – per sensibilizzarli alla pratica della mobilità sostenibile, attraverso una rendicontazione accurata e trasparente dei dati relativi ai fattori gestionali ed economici del "sistema della mobilità locale".