



Agenzia del TPL di Brescia

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

Risorse, Tariffe ed equilibri economici

Ing. Alberto Croce

Conferenza Locale del Trasporto Pubblico Bacino di Brescia

Dodicesima sessione – 10 Giugno 2022

- ***Problematiche tariffarie – temi***

- ***Gli adeguamenti ordinari annuali e loro modalità applicative, la scelta degli indicatori e dei "valori obiettivo"***
- ***La componente tariffaria nell'equilibrio economico degli affidamenti***
- ***Le scelte prospettiche di politica tariffaria***

Le problematiche tariffarie

Le questioni inerenti alla materia tariffaria sono molteplici. Nella **attuale contingenza** quelle principali riguardano, da un lato la mancata attivazione del Sistema Tariffario Integrato di bacino (STIBM) e, dall'altro, la **drastica riduzione dei ricavi** a causa della riduzione di "utenza pagante" dovuta a:

- minore frequentazione
- aumento di comportamenti fraudolenti (c.d. *evasione tariffaria*)
- effetti dei mancati controlli per le misure sanitarie sui mezzi.

I prezzi dei TdV sono sostanzialmente rimasti invariati dal almeno 6 anni, con tariffe massime stabilite per Delibera regionale, in un **quadro operativo e regolamentare molto rigido** (come definito dal Regolamento n. 4/2014).

Pertanto, il tema tariffario richiede una riflessione più ampia rispetto al solo *adeguamento ordinario annuale* delle tariffe, i cui punti salienti riguardano:

- A. **Gli adeguamenti ordinari delle tariffe (modalità applicative, scelta degli indicatori e dei *valori obiettivo*)**
- B. **La componente degli introiti tariffari nell'equilibrio di bilancio**
- C. **Un disegno prospettico di politica tariffaria**

Adeguamento delle tariffe

L'adeguamento ordinario in base all' art. 26 Regolamento 4/2014

Le Agenzie – “per quanto concerne gli adeguamenti delle tariffe dei titoli di rispettiva competenza (...) **si confrontano** con i soggetti interessati in merito **alla definizione degli indicatori e degli obiettivi** (...); a tal fine le Agenzie **si avvalgono della Conferenza locale del trasporto pubblico** di cui all'art. 7, c. 13, lettera m) della Legge” n. 6/2012.

TEMI

- 1. Quantificazione dell'adeguamento** delle tariffe in rapporto alla dinamica inflattiva (in base a dato storico dell'ultimo triennio e alla sua evoluzione in corso/prevedibile)
- 2. Modalità applicative:** aumento generalizzato sull'intera gamma dei *Titoli di Viaggio* vs. aumento selettivo (solo per alcuni TdV o tramite adeguamenti differenziati)
- 3. Appropriately ed equità dei parametri** che incidono nel calcolo dell'adeguamento in relazione alle specificità di ciascuno dei quattro "blocchi" di Affidamenti in essere (Urbano BS, TBN, TBS, Concessionari)

L'adeguamento ordinario annuale delle tariffe

Si stabilisce usando formula binomiale che combina la dinamica inflattiva (nei 12 mesi precedenti, aprile su aprile) con un fattore di *performance* che può assumere valori positivi o negativi, a sua volta risultante dalla sommatoria di almeno 4 indicatori scelti entro un set prestabilito (Regolamento 4/2014, art.26, c.3).

$$\% \text{ di adeguamento} = \alpha_{\text{(anno riferimento)}} \times (0,5 + \beta)$$

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

β = Σ indicatori di qualità, dove $i = 1,2,3,4$, ecc.

Per il biennio trascorso si fa riferimento alle specifiche Delibere di Regione Lombardia

- per l'annualità 2019-2020 DGR XI-3436/28.07.2020 indica $\alpha = - 1,32$
- per l'annualità 2020-2021 DGR XI-4916/21.06.2021 indica $\alpha = + 2,14$

Nota Bene: Per i servizi di *Area urbana* di Brescia la competenza dell'Agenzia decorre dal 2021 in quanto *Ente Affidante* subentrato al Comune di BS nel marzo 2020.

A seguito del subentro, anche il meccanismo di adeguamento tariffario è stato conformato al Regol.to Reg. 4/2014 (anzitutto, il Contratto di Servizio stabiliva un aumento di 0,05 Euro sulla tariffa del biglietto di C.S. ogni anno, indipendente dal valore dell'inflazione).

L'adeguamento ordinario delle tariffe (anni 2019 e 2020)

SERVIZI EXTRAURBANI

In base ai dati di monitoraggio

- Per l'adeguamento 2020, che fa riferimento ai dati 2019, l'unico *valore obiettivo* tra quelli definiti nella Delibera di Assemblea n.10/27.9.2018 che è stato raggiunto è quello riferito all'indicatore *sintetico di Customer care* (che ha come obiettivo il raggiungimento di un punteggio maggiore di 7,10).
Il risultato dell'applicazione dell'algoritmo (dove $\alpha = - 1,32$ ed il parametro $[\alpha \times \beta]$ vale $-0,264$) fornisce **una percentuale di adeguamento negativa**, che consiste nella **riduzione di 0,924 punti percentuali**
- Per l'adeguamento 2019 che fa riferimento ai dati 2018 e in cui $\alpha = + 1,70$ il risultato dell'applicazione dell'algoritmo (dove il parametro β vale $+ 0,1$) fornisce **una percentuale di adeguamento positiva pari a +1,02.**

L'adeguamento cumulato sul biennio 2019-20 risulta **circa pari a + 0,10% (+1,02-0,92)**.
(più precisamente dello 0,0865%, dato che $[100-0,924] \times 1,0102 = 99,076 \times 1,0102 = 100,0865$)

Data la pratica difficoltà ad applicare tale minimo differenziale ai TdV, **l'Assemblea dell'Agenzia decise di soprassedere all'adeguamento, ritenendo così compensata la dinamica sul biennio considerato (Delibera n.8 del 23.11.2020).**

L'adeguamento ordinario delle tariffe (anno 2021)

SERVIZI EXTRAURBANI

- Per l'adeguamento 2021, che fa riferimento ai dati 2020, poiché le rilevazioni di CS per l'anno 2020 sono state sospese, gli indicatori considerati sono stati solo quelli della *puntualità* e dell'*anzianità media* della flotta.
- Poiché i rispettivi *valori obiettivo* sono stati raggiunti solo per il primo indicatore (l'anzianità "pesata" del parco rotabile è risultata pari a 10,97 oltre il target di 10,0 anni) il risultato dell'applicazione dell'algoritmo (in cui il parametro β vale +0,1) ha condotto ad una **percentuale di adeguamento positiva: = $2,14 \times (0,5 + 0,1) = + 1,28 \%$**

L'adeguamento ordinario delle tariffe (anni 2020 e 2021)

SERVIZI AREA URBANA BRESCIA

Per l'adeguamento delle tariffe riguardanti i servizi di *TPL gomma* dell'Area Urbana di Brescia, in attesa che una specifica valutazione sulla congruità del set di indicatori venisse svolta da parte del CdA subentrante (insediatosi a settembre 2021), ci si è attenuti a quanto stabilito nella citata Delibera di Assemblea n.8/2020, ovvero:

- per l'anno 2020 **non si procede ad adeguamenti tariffari** (come indicato al punto 2 della Delibera n.18/2020) in considerazione del fatto che i nuovi termini contrattuali dell'affidamento (art.3 dell'Accordo tra Agenzia, Comune di Brescia e Società BS Trasporti di cui alla Delibera di Consiglio Comunale n.68/25.03.2020) stabiliscono che la **sua applicazione decorre a partire dal 2021** secondo le modalità del RR 4/2014;
- per l'anno 2021 **si procede adottando il meccanismo del RR 4/2014**, facendo riferimento al set di indicatori e di *valori obiettivo* indicati ai punti 3 e 4 della medesima Delibera n. 8/2020. Dato che anche in questo caso, le rilevazioni di CS per l'anno 2020 sono state sospese, gli unici indicatori rilevati sono stati quelli della *puntualità*, della *regolarità* e dell'*anzianità media* della flotta. I *valori obiettivo* sono stati raggiunti per i primi due indicatori e l'applicazione dell'algoritmo (in cui il parametro β vale +0,3) conduce ad una **percentuale di adeguamento = $2,14 \times (0,5 + 0,3) = + 1,71 \%$**

Il valore cumulato dell'adeguamento ordinario – Ipotesi

- **Per l'adeguamento 2022** sono possibili IPOTESI PRELIMINARI

Considerando verosimile - in relazione all'andamento inflazionistico apr.2021-marzo 2022 - un valore del **parametro α dell'ordine del 5,50%** combinato con un conseguimento differenziato dei *Valori Obiettivo* si avrebbe un adeguamento compreso tra **5 e 7 %**

ADEGUAMENTO CUMULATO

SERVIZI EXTRAURBANI

Quadriennio 2019-2020-2021-2022

dell'ordine del 6÷7%

SERVIZI AREA URBANA BRESCIA

Biennio 2021-2022

dell'ordine del 7,5÷9%

Adeguamento ordinario delle tariffe – Gamma indicatori (art.26, c.3)

“Gli adeguamenti sono calcolati in funzione del meccanismo automatico annuale (...) composto da:

- a) un parametro calcolato dalla Direzione Regionale competente (...);
- b) un parametro determinato in relazione al **raggiungimento di almeno quattro obiettivi di qualità e quantità** individuati tra quelli utilizzati per il riparto delle risorse nazionale o idonei a valutare i seguenti aspetti”:

- **offerte dei servizi**
- **puntualità**, con particolare riferimento a fasce orarie max frequentazione
- **avanzamento dell’integrazione tariffaria**
- **integrazione modale**
- **velocità commerciale**
- **regolarità**
- **contrasto all’evasione tariffaria**
- **qualità del materiale rotabile e/o della flotta**
- **soddisfazione dell’utenza**
- **sicurezza**
- **fruibilità dei servizi per le persone con disabilità**

Gli indicatori utilizzati per "valutare" le prestazioni

Due aspetti che si combinano nell'algoritmo da usare per la quantificazione dell'adeguamento.

A. La significatività degli indicatori per misurare le performance

1. Il valore sintetico medio del giudizio espresso dalla clientela derivante dalle indagini di di customer care in una scala di punteggi da 0 a 10
2. Puntualità (valore ponderato I15 e SUP 15)
3. Il punteggio assegnato alla sicurezza associato alla guida e alla affidabilità del mezzo
4. Il punteggio assegnato alla percezione di sicurezza a bordo mezzi in riferimento a eventi delittuosi (furti, aggressioni, ecc.).
5. L'anzianità media della flotta (anni)

B. I "valori obiettivo" associati a ciascun indicatore

L'adeguamento ordinario annuale nel prossimo futuro

SERVIZI EXTRAURBANI

Mantenere invariati i “valori obiettivo” associati a ciascuno dei 5 indicatori di qualità/prestazione individuati per il calcolo dell'adeguamento delle tariffe **per l'annualità 2021**:

- punteggio dell'indice sintetico della customer satisfaction = 7,10
- puntualità = % corse in ritardo non maggiore a 0,04 (valore pesato tra indici I 15 e SUP 15)
- safety (“Condotta di guida e sicurezza del mezzo”) = punteggio non inferiore a 8,20.
- security (“Sicurezza da furti e molestie durante il viaggio”) = punteggio non inferiore a 8,20
- anzianità media della flotta mezzi = 10,0 anni.

SERVIZI AREA URBANA BRESCIA

INDICATORE	VALORE “OBIETTIVO”	
	Calcolo /unità di misura	Obiettivo
Indice sintetico della customer satisfaction	punteggio medio CS	pari o superiore a 7,50
Puntualità	$\% = (1,0 * I10 + 1,5 * I15)$	minore di 7,50%
Sicurezza (indicatore “Sicurezza da furti e borseggi”)	punteggio da CS	maggiore di 8,00
Regolarità del servizio	valore percentuale	minore di 0,40%
Anzianità media della flotta mezzi	anni	minore di 10,0 anni

Rappresentatività degli indicatori a esprimere il miglioramento

INDICATORE	Controllo della variabile da parte Gestore	Interesse per Agenzia	Misurazione	Idoneità dell'indicatore all'utilizzo per inserimento nell'algoritmo adeguamento
Offerta dei servizi	Dipende nella sostanza dalle decisioni dell'Ente Affidante	Poco significativo in situazione in cui la limitatezza di risorse non permette espansione servizi	Il confronto può essere fatto su percorrenze anno precedente	All'aumento di offerta corrisponde già un parallelo incremento di corrispettivi. L'indicatore avrebbe senso come elemento di penalizzazione qualora il Gestore non raggiunga le percorrenze autorizzate
Puntualità	dipende solo in misura relativa da fattori aziendali	Relativamente significativo. Potrà assumere interesse maggiore per analisi fattori di perturbatione del servizio e interventi di riprogrammazione vs interventi sulla circolazione stardale	Rilevazione continuativa ma non effettuata in modo indipendente	IDONEO
Avanzamento integraz.tariffaria	Non significativo al momento	Interesse molto elevato	Non è stata definita la modalità di misurazione	IDONEO
Integrazione modale	Non significativo al momento	Interesse molto elevato	Non è disponibile un sistema di misurazione	IDONEO
Velocità commerciale	Questo fattore produttivo ha grande impatto sul costo operativo. Non dipende dal Gestore ma dalle condizioni di circolazione e dal grado di protezione del percorso	interesse primario. Da favorire	Viene rilevata su base programma di servizio che però è un elemento statico	Nel caso di aumento, il Gestore ne ottiene beneficio spede in ambito urbano. Diventa interessante nella misura in cui consente maggiore produttività e un adeguamento dell'orario con riduzione frequenze. Può essere utile considerarlo per penalizzare il Gestore nel caso che il valore di Vcomm diminuisca
Regolarità	L'organizzazione aziendale del Gestore ha un ruolo importante	Interesante per garantire qualità alla clientela	La rilevazione viene effettuata regolarmente da parte aziendale	IDONEO
Contrasto all'evasione tariffaria	Il Gestore ha pieno controllo di questo indicatore e discrezionalità nel modulare l'intensità del controllo	Molto utile per dare dimostrazione della sorveglianza attiva da parte dell'Agenzia e dare evidenza al suo ruolo istituzionale	Va definita la modalità. Può essere stabilito sulla base dell'intensità dei controlli (numero per linea, numero complessivo, ecc)	IDONEO anche se l'impegno viene già compensato con incremento introiti aziendali
Qualità flotta	Dipende da politiche acquisto aziendali oltre che da finanziamenti pubblici	Di grande Interesse per avere uniformità di dotazione e mantenere il controllo su qualità flotta	Si misura sulla base della anzianità media della flotta	MOLTO IDONEO in ragione del fatto che - a fronte di un innalzamento della quota di contribuzione pubblica per l'investimento - dimostra la volontà aziendale al rinnovo della flotta
Soddisfazione utenza	In buona misura è riferibile a politiche aziendali di attenzione al cliente	Di grande interesse, in quanto espressione sintetica dell'apprezzamento della clientela e del suo giudizio sulla qualità erogata	Dato riassuntivo di CS (valore medio)	MOLTO IDONEO
Sicurezza	In buona parte questo fattore è determinato da condizioni organizzative, qualità professionale addetti e attrezzature mezzi	Parametro utile per confronti intertemporali e valutazioni tendenziali oltre che per effettuare eventuali interventi correttivi	Si misura tramite rilevazione CS - Esistono serie storiche- viene effettuata da Soc. specializzate su commissione Gestore	IDONEO
Fruibilità disabili	Fuori da controllo del Gestore in quanto obbligo normativo	Poco significativo, in relazione al fatto che per legge i nuovi mezzi vengono immessi in servizio con dotazioni adeguate	in base quota mezzi dotati di adeguati dispositivi	Marginale rispetto ad indicatori più pregnanti per esplicitare l'impegno aziendale al miglioramento del servizio

Rappresentatività degli indicatori a esprimere il miglioramento

Dalla disamina condotta, sembra opportuno mantenere tre indicatori tra quelli già in uso, ovvero:

- **Qualità flotta** (Anzianità media parco circolante);
- **Soddisfazione utenza** (Indice complessivo di CS);
- **Sicurezza** (indice specifico di CS, da “riunificare” e calcolare come media dell’indice di “*security*” e di “*safety*”)

ai quali potrebbe essere utile affiancare quelli che misurano il livello di:

- **“Regolarità”** (al posto dell’indicatore di “Puntualità” oggi in vigore);
- **“Contrasto all’evasione tariffaria”**, da misurare in termini di impegno organizzativo aziendale (ad es., come intensità dei controlli effettuati).

I ricavi da vendita TdV e l'equilibrio economico degli Affidamenti

OSSERVAZIONI GENERALI PRELIMINARI

- ❑ Nel contesto di affidamenti *net cost*, un'alterazione in negativo di durata non occasionale della componente dei ricavi commerciali rende economicamente insostenibile la gestione, compromettendo la continuità del servizio in assenza di adeguati correttivi.
- ❑ La **riduzione strutturale della domanda** (telelavoro, effetti della inaffidabilità del servizio) può trovare rimedio con aumento dei prezzi dei TdV e tramite offerta di servizi di migliore qualità e/o sua ristrutturazione (selettività offerta, servizi premium, ecc.).
- ❑ La **elasticità della domanda** rispetto alle variazioni di prezzo dei TdV non è lineare e presenta valori nettamente differenziati in riferimento alla tipologia di utenza (occasionale, ricorrente ma asistemica, sistemica) e all'entità della variazione di prezzo dei TdV.
- ❑ Le nuove esigenze di spostamento – intermittenti e non programmabili – indirizzano verso un'**offerta di Titoli di Viaggio flessibili** e verso **modalità di pagamento evolute** (post payment).

OSSERVAZIONI GENERALI PRELIMINARI

- Va considerata la salvaguardia del potere di acquisto degli utenti del TPL
- Va valorizzata la disponibilità di parte dell'utenza giovane a usare metodi e canali di pagamento evoluti.
- Rete di vendita
- Interoperabilità
- Identificazione tra «ambito geografico» di movimento (lo spazio delle *relazioni abituali*) con l'appropriato Titolo di Viaggio e con i vantaggi di scegliere il TPL in quell'ambito. *Zone tariffarie grandi*

Quale scelte in materia tariffaria ? Le questioni aperte

Si devono **valutare vari aspetti** per poter mettere in campo una politica efficace che consideri **effetti tra loro interdipendenti**:

- A. Perdita **ricavi dei Gestori** per riduzione assoluta di utenti
- B. Erosione introiti a causa **utenza non pagante**
- C. Incidenza delle agevolazioni sul monte ricavi
- D. Incidenza della quota di Titoli di Viaggio di tipo integrato
- E. Ripartizione **ricavi per tipologia** (c.s., multicorsa, abbonamenti)
- F. Ripartizione ricavi per classe di distanza/zona
- G. Incapacità dell'Agenzia di *assorbire o compensare* situazioni di squilibrio, causa azzeramento disponibilità economiche e degli «attivi di bilancio» per dover supportare **maggiori esborsi a seguito incremento valori unitari dei corrispettivi** fissati nei Contratti di Servizio
- H. Attenuazione effetti negativi per **Gestori in regime di concessione** (in tali casi il contributo unitario non è soggetto a rivalutazione)

Il Regolamento tariffario regionale

- A. Stabilisce il meccanismo di calcolo per l'adeguamento ordinario
- B. Non prevede possibilità di interventi autonomi in materia da parte delle Agenzie in assenza/in pendenza di approvazione del STIBM
- C. Fissa i c.d. *rapporti di convenienza* tra valori dei TDV e i valori max delle tariffe del TdV di riferimento (biglietto corsa semplice)

La manovra di aumento delle tariffe non è più rinviabile, date le condizioni economiche generali e il concreto rischio di mandare in disequilibrio strutturale il sistema del TPL

Il calo dei ricavi, verificatosi nel 2020 e 2021 (per calo viaggiatori o evasione), ha assunto una forma strutturale tant'è che le riprese del 2022 risultano assai limitate e i comportamenti dell'utenza risultano condizionati da fattori emergenti (smart working, paura, percezione del calo della qualità del servizio).

Risulta pertanto evidente la necessità di un adeguamento che, pur selettivo tra i vari titoli di viaggio a tutela della fasce più deboli, potrà riguardare il complesso dei titoli di viaggio, urbani, extraurbani ed integrati.

Grazie per l'attenzione