

Proposta di nuova struttura tariffaria regionale

ACaM

Riferimenti normativi

Benchmark nazionali

Analisi dello schema attualmente in vigore

Contenuti della proposta

Quadro normativo di riferimento

Normativa Regionale

Legge Regionale 3/2002 – Introduzione del sistema tariffario UNICOCAMPANIA

L' art. 7 comma 1 disciplina che “La Regione, al fine di garantire l’integrazione e l’uniformità fra i diversi sistemi e modi di trasporto, con il supporto dell’agenzia regionale della mobilità, e d’intesa con il Consiglio delle autonomie locali, determina i criteri che regolano il sistema tariffario del trasporto pubblico regionale e locale, definisce la politica tariffaria e le sue modalità di applicazione, stabilisce le diverse tipologie di titoli di viaggio e i corrispondenti livelli tariffari massimi, definisce le azioni di promozione del trasporto pubblico, fondate su incentivi anche tariffari e sulla diffusione dell’informazione. Il livello tariffario da adottare per ogni titolo di viaggio è demandato agli enti locali competenti per la stipulazione dei relativi contratti di servizio”.

Principali DGR dal 2010 ad oggi

Trasporto pubblico locale su terra

- **Delibera Giunta Regione Campania n. 963 del 30 DICEMBRE 2010**

“Sistema Tariffario Integrato UNICO CAMPANIA. Rimodulazione livelli tariffari massimi dei titoli di viaggio e inserimento nuovo Titolo di viaggio U1. Con Allegati”;

- **Delibera Giunta Regione Campania n. 78 del 7 marzo 2011**

“Approvazione schema di Accordo per l’aggiornamento del sistema Tariffario Integrato Regionale per il Trasporto Pubblico Locale denominato UnicoCampania”

- **Delibera Giunta Regione Campania n.611 del 19 ottobre 2012**

“Introduzione nuovi titoli di viaggio aziendale”;

- **Delibera Giunta Regione Campania n.88 del 26 marzo 2013**

“Introduzione nuovi titoli di viaggio aziendale- Politica Tariffaria Regionale”.

Trasporto marittimo

- **Delibera Giunta Regione Campania n. 183 del 29 aprile 2011 - Delibera Giunta Regione Campania n. 67 del 7 marzo 2013**

“Rimodulazione Piano Tariffario Collegamenti marittimi”

Rapporto ricavi/costi: criteri nazionali

Art. 19, comma 5, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 disciplina che *«I contratti di servizio pubblico devono rispettare gli articoli 2 e 3 del regolamento (CEE) n. 1191/69 ed il regolamento (CEE) n. 1893/91, avere caratteristiche di certezza finanziaria e copertura di bilancio e prevedere un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, rapporto che, al netto dei costi di infrastruttura, dovrà essere pari almeno allo 0,35 a partire dal 1° gennaio 2000. Trovano applicazione ai trasporti regionali e locali, a tale fine, le norme della direttiva 91/440/CEE del Consiglio del 29 luglio 1991».*

Legge di Stabilità 2013 - DPCM DEL 11/03/2013 « Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il fondo Nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario »

- a. Offerta di servizio più idonea, efficiente ed economica
- b. Incremento rapporto ricavi/costo**
- c. Progressiva riduzione dei servizi in eccesso ed incremento dei servizi a domanda elevata
- d. Definizione di livelli occupazionali appropriati
- e. Idonei strumenti di monitoraggio

Art.1 : *«Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto b) (60% della penalità) del richiamato art. 16 -bis , finalizzato a conseguire "il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi" è verificato attraverso l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori. Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del presente DPCM"»*

Benchmark nazionale

Confronto livelli tariffari in ambito urbano

	URBANO					Mensile/costo non normalizzato	Mensile/costo normalizzato	Annuale /Mensile
	Biglietto singolo a tempo - tratta urbana		Abbonamento mensile urbano	Abbonamento annuale urbano	Costo biglietto normalizzato			
	Tariffa	Validità (min)	Tariffa	Tariffa	€			
TORINO	€ 2,00	90	€ 35,5	€ 319,5	€ 1,33	25,33	38,00	8,16
MILANO	€ 1,50	90	€ 35,00	€ 300,00	€ 1,00	23,33	35,00	8,57
BOLOGNA	€ 1,30	75	€ 36,00	€ 300,00	€ 1,04	27,69	34,62	8,33
VENEZIA	€ 1,30	75	€ 30,00	-	€ 1,04	23,08	28,85	-
FIRENZE	€ 1,20	90	€ 35,00	€ 310,00	€ 0,80	29,17	43,75	8,86
ROMA	€ 1,50	100	€ 35,00	€ 250,00	€ 0,90	23,33	38,89	7,14
BARI	€ 1,00	75	€ 35,00	€ 250,00	€ 0,80	35,00	43,75	7,14
NAPOLI	€ 1,30	90	€ 41,20	€ 285,10	€ 0,87	31,69	47,54	6,92
GENOVA	€ 1,50	100	€ 46,00	€ 395,00	€ 0,90	30,67	51,11	8,59

fonte: Elaborazione ACAM su analisi via web dei siti aziendali

Benchmark nazionale

Confronto livelli tariffari in ambito extraurbano (1/3)

Nella tabelle che seguono si riportano le tariffe relative al biglietto di corsa semplice e all'abbonamento ordinario mensile e annuale di un campione di aziende di trasporto pubblico locale che operano a livello extraurbano. In particolare sono state analizzate e confrontate le tariffe di aziende che propongono la **tariffazione a scaglioni chilometrici**, considerando fasce chilometriche fino a 100 km.

In particolare per aziende che considerano fasce chilometriche diverse da 0-10 km, la **tariffa è stata calcolata considerando il valore medio delle fasce per uniformare a scaglioni di 10 km** (ad esempio Torino e Trenord).

		CORSA SEMPLICE					
FASCIA Km		PIEMONTE	TOSCANA	LAZIO 1/COTRAL	TRENORD		BARI
km					1°cl	2°cl	
1	10	€ 1,70	€ 1,30	€ 1,10	€ 2,28	€ 1,50	€ 1,00
11	20	€ 2,40	€ 2,30	€ 1,30	€ 3,35	€ 2,25	€ 1,20
21	30	€ 3,30	€ 2,80	€ 2,20	€ 4,43	€ 2,95	€ 1,90
31	40	€ 3,98	€ 3,30	€ 2,80	€ 5,48	€ 3,65	€ 2,65
41	50	€ 4,50	€ 3,80	€ 3,40	€ 6,85	€ 4,55	€ 3,30
51	60	€ 5,25	€ 4,00	€ 3,90	€ 7,90	€ 5,30	€ 4,20
61	70	€ 5,75	€ 4,40	€ 4,30	€ 8,70	€ 5,80	€ 4,90
71	80	€ 6,35	€ 4,80	€ 4,50	€ 9,65	€ 6,45	€ 5,60
81	90	€ 7,00	€ 5,50	€ 5,00	€ 10,50	€ 7,00	€ 6,30
91	100	€ 7,80		€ 5,30	€ 11,35	€ 7,55	€ 7,00

fonte: Elaborazione ACAM su analisi via web dei siti aziendali

Benchmark nazionale

Confronto livelli tariffari in ambito extraurbano (2/3)

FASCIA Km		MENSILE					
km		PIEMONTE	TOSCANA	LAZIO 1/COTRAL	TRENORD		BARI
					1°cl	2°cl	
1	10	€ 34,25	€ 33,00	€ 22,00	€ 42,75	€ 28,50	€ 21,78
11	20	€ 52,50	€ 40,00	€ 26,40	€ 62,50	€ 41,75	€ 36,00
21	30	€ 69,00	€ 46,00	€ 41,80	€ 80,75	€ 53,75	€ 52,20
31	40	€ 80,25	€ 52,00	€ 55,10	€ 97,00	€ 65,00	€ 65,25
41	50	€ 91,50	€ 58,00	€ 68,30	€ 115,00	€ 76,50	€ 74,25
51	60	€ 100,50	€ 61,00	€ 77,10	€ 127,00	€ 84,50	€ 81,00
61	70	€ 104,00	€ 64,00	€ 83,70	€ 134,50	€ 89,50	€ 85,50
71	80	€ 107,50	€ 69,00	€ 90,30	€ 140,50	€ 93,50	€ 90,00
81	90	€ 110,50	€ 74,00	€ 99,10	€ 144,50	€ 96,50	€ 94,50
91	100	€ 113,50		€ 105,70	€ 148,00	€ 99,00	€ 99,90

FASCIA Km		Mensile/corsa semplice						Valore Medio per fascia
km		PIEMONTE	TOSCANA	LAZIO 1/COTRAL	TRENORD		BARI	
					1°cl	2°cl		
1	10	20,15	25,38	20,00	18,79	19,00	21,78	20,85
11	20	21,88	17,39	20,31	18,66	18,56	30,00	21,13
21	30	20,91	16,43	19,00	18,25	18,22	27,47	20,05
31	40	20,19	15,76	19,68	17,72	17,81	24,62	19,30
41	50	20,33	15,26	20,09	16,79	16,81	22,50	18,63
51	60	19,14	15,25	19,77	16,08	15,94	19,29	17,58
61	70	18,09	14,55	19,47	15,46	15,43	17,45	16,74
71	80	16,93	14,38	20,07	14,56	14,50	16,07	16,08
81	90	15,79	13,45	19,82	13,76	13,79	15,00	15,27
91	100	14,55	-	19,94	13,04	13,11	14,27	14,98

fonte: Elaborazione ACAM su analisi via web dei siti aziendali

fonte: Elaborazione ACAM su analisi via web dei siti aziendali

Benchmark nazionale

Confronto livelli tariffari in ambito extraurbano (3/3)

		ANNUALE					
FASCIA Km		PIEMONTE	TOSCANA	LAZIO 1/COTRAL	TRENORD		BARI
km					1°cl	2°cl	
1	10	€ 309,50	€ 278,50	-	€ 410,50	€ 273,50	€ 198,63
11	20	€ 418,25	€ 342,00	-	€ 600,00	€ 400,00	€ 246,24
21	30	€ 549,75	€ 399,00	-	€ 775,00	€ 516,50	€ 476,07
31	40	€ 639,50	€ 451,00	-	€ 934,50	€ 623,00	€ 595,08
41	50	€ 823,00	€ 513,50	-	€ 1.102,00	€ 734,50	€ 677,16
51	60	€ 907,50	€ 541,50	-	€ 1.217,00	€ 811,50	€ 738,72
61	70	€ 940,50	€ 570,00	-	€ 1.290,50	€ 860,00	€ 779,76
71	80	€ 970,50	€ 617,00	-	€ 1.348,50	€ 899,00	€ 820,80
81	90	€ 998,50	€ 658,00	-	€ 1.386,50	€ 924,00	€ 861,84
91	100	€ 1.025,00		-	€ 1.422,50	€ 948,00	€ 911,09

fonte: Elaborazione ACAM su analisi via web dei siti aziendali

Analisi dello schema attualmente in vigore

Generalità

Schema tariffario integrato – Aziende consorzio UNICOCAMPANIA

- 5 aree a tariffazione urbana (UNA-USA-UAV-UCE-UBN)
- Tariffa U su Napoli con schema a fasce concentriche e tariffe E sulla base di «distanze generalizzate»
- 11 fasce tariffarie per gli spostamenti extraurbani
- aziende di TPL consorziate (80% servizi automobilistici e 100% servizi ferroviari)
- utilizzo di supporti di tipo magnetico od elettronico (solo per alcuni titoli)

Tariffa aziendale

- Tariffa aziendale calcolata come % di riduzione rispetto ad Unico

Schema tariffario non integrato – Altre aziende TPL

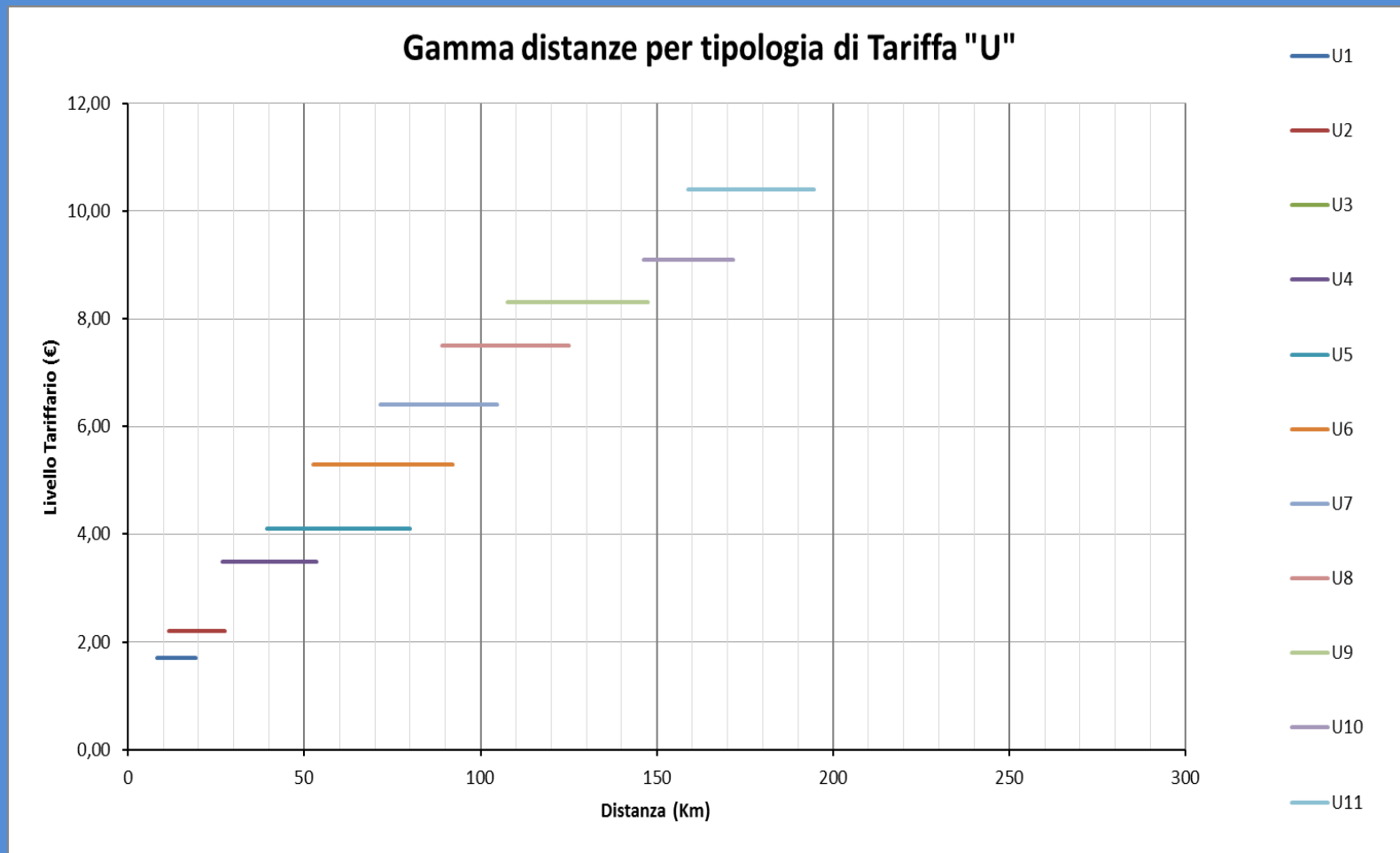
- 18 fasce a tariffazione chilometrica
- Circa 100 aziende
- utilizzo di supporti di tipo cartaceo

Schema tariffario servizi marittimi

- livelli tariffari fissati con DGR 183/2011 e 67/2013
- 7 aziende

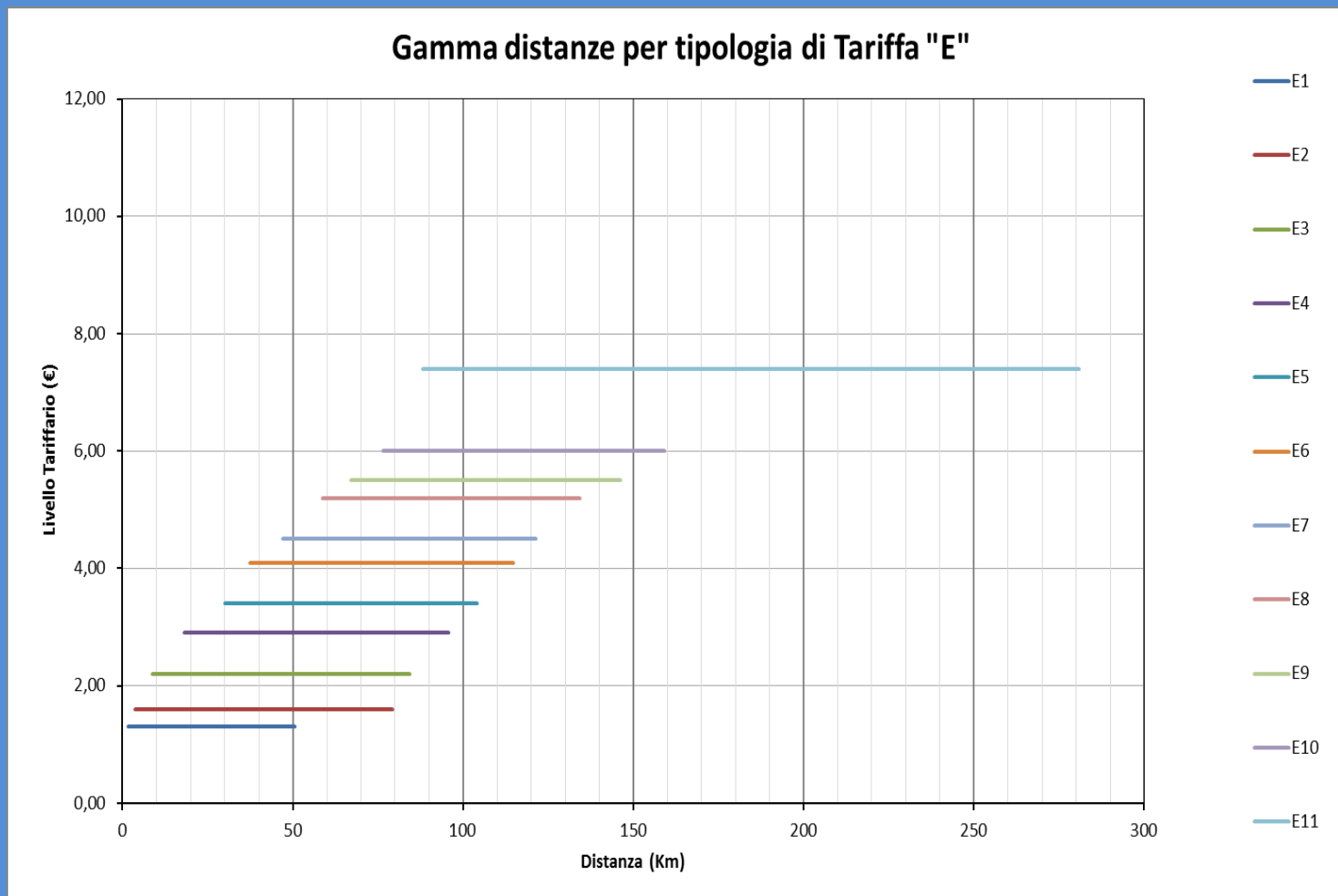
Analisi dell'attuale schema Unicocampania

Analisi Tariffa U verso Napoli

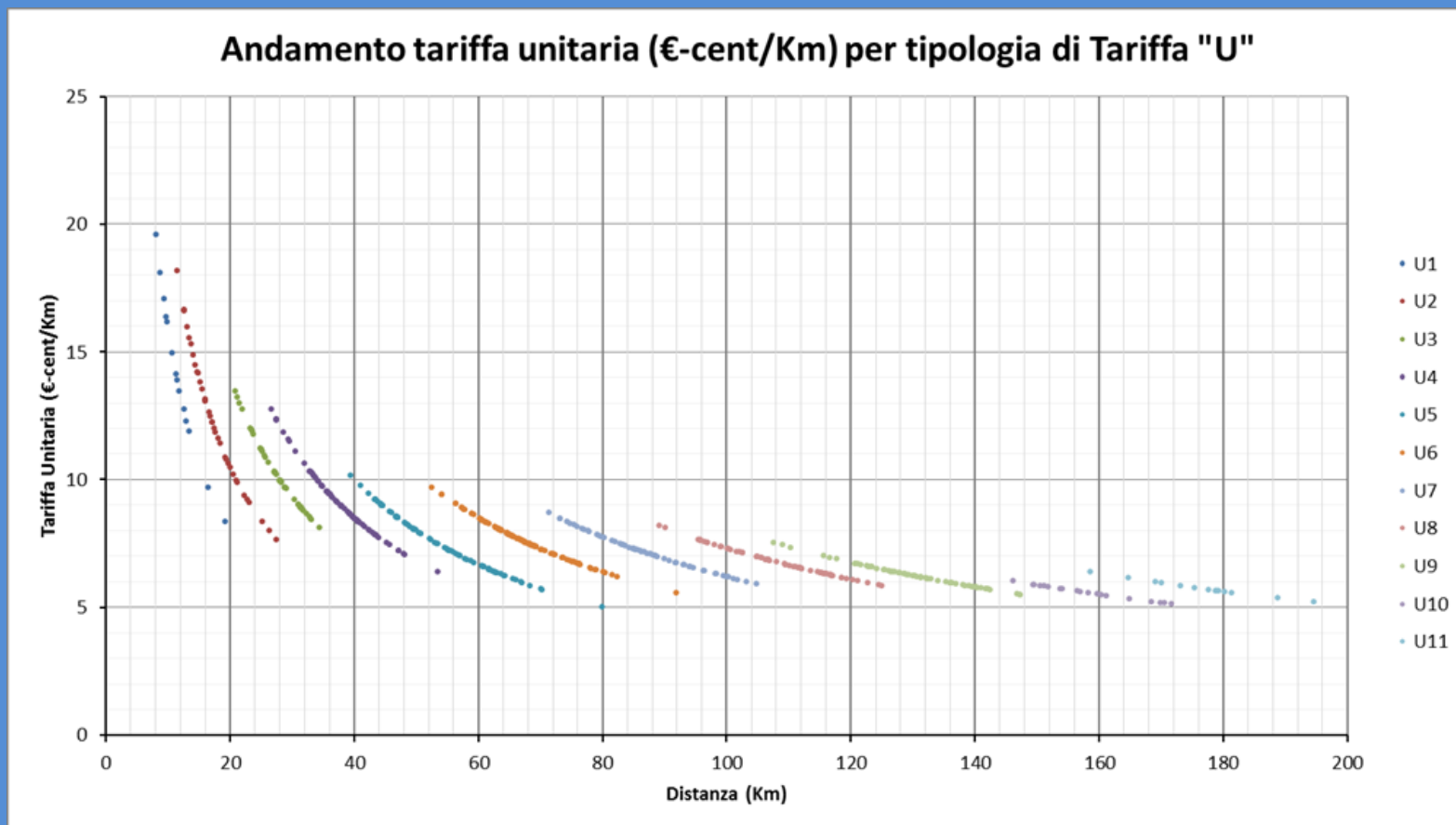


Analisi dell'attuale schema Unicocampania

Analisi Tariffa E

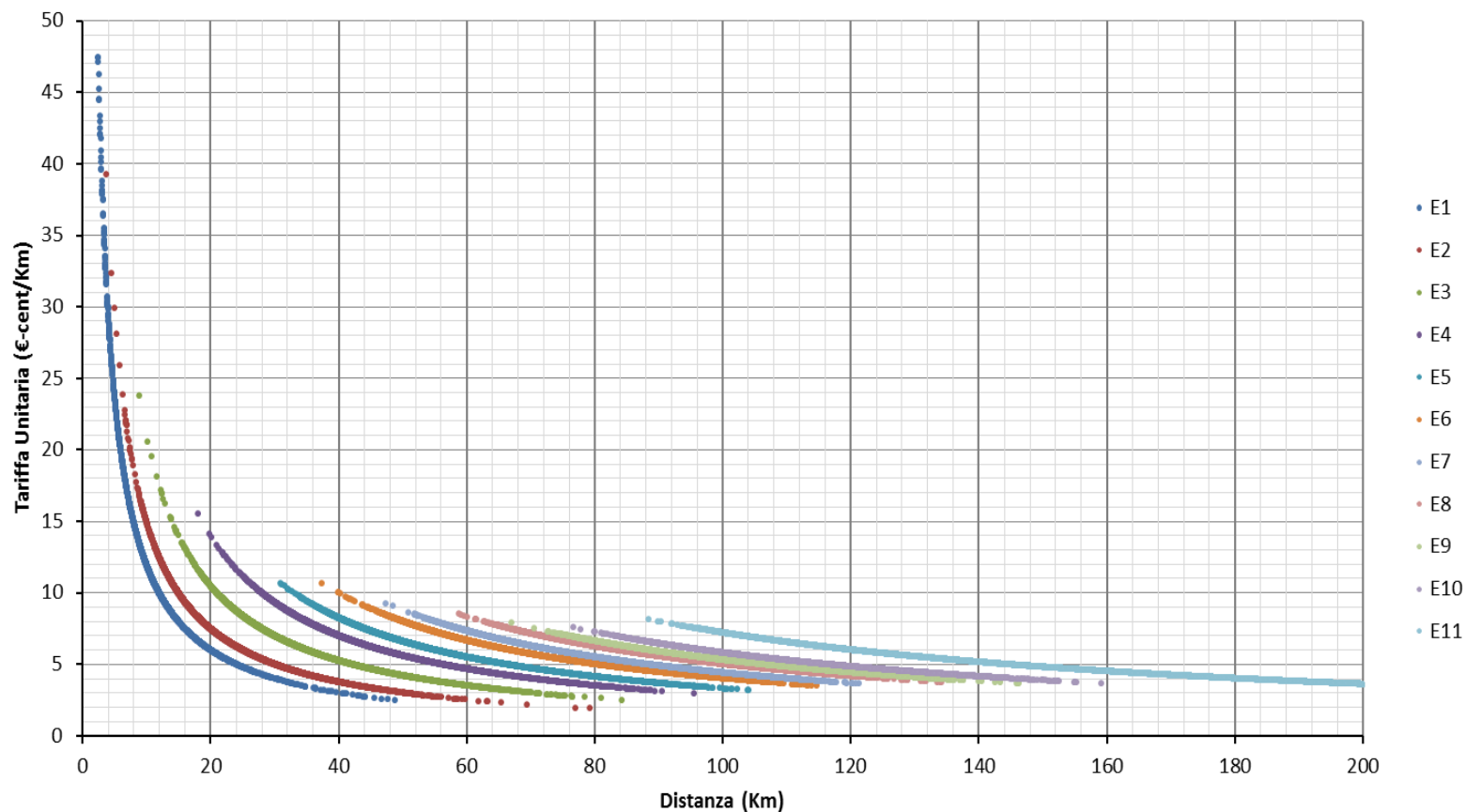


Analisi dell'attuale schema Unicocampania



Analisi dell'attuale schema Unicocampania

Andamento tariffa unitaria (€-cent/Km) per tipologia di Tariffa "E"



Analisi dello schema attualmente in vigore

Vantaggi dell'integrazione

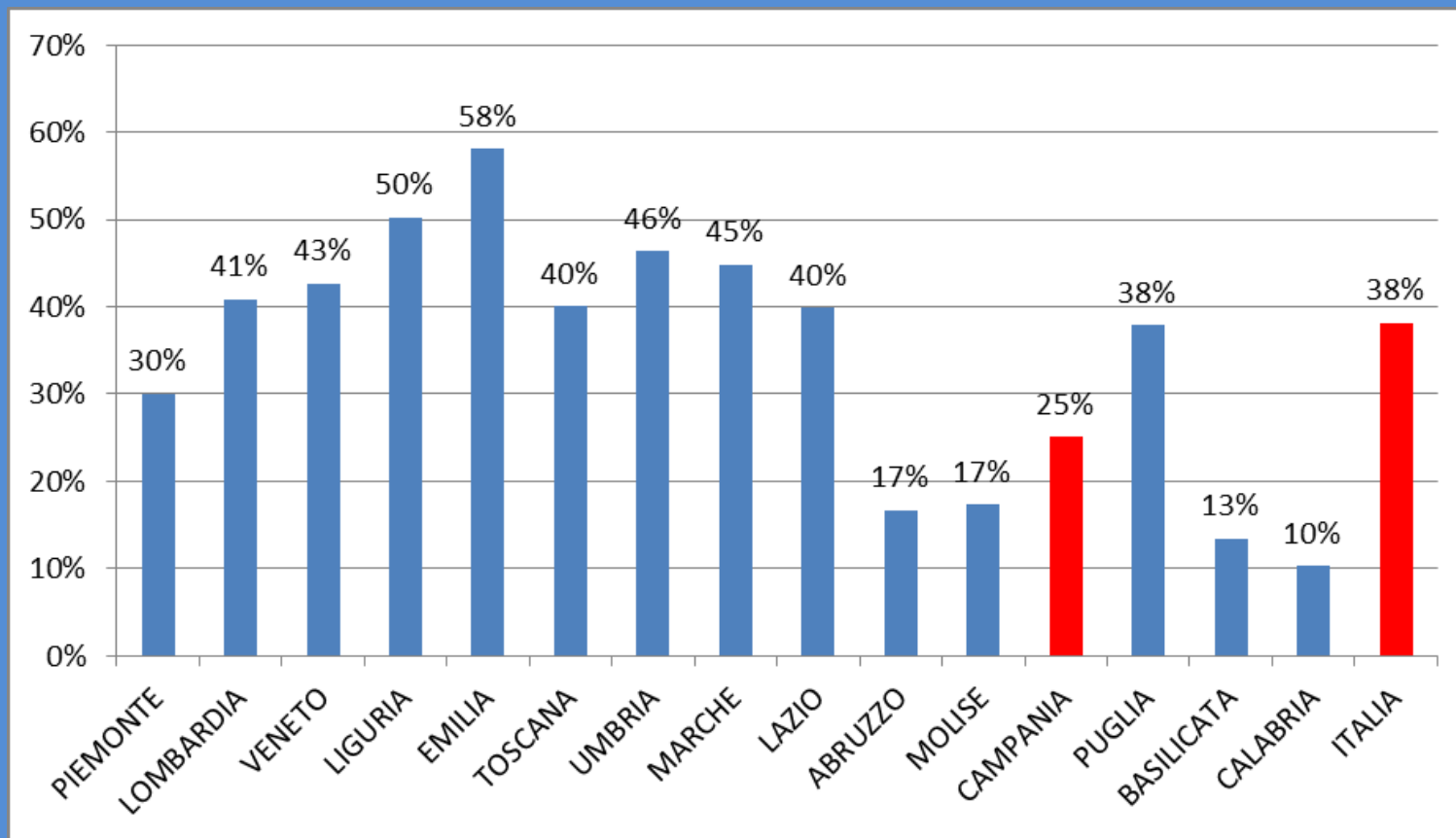
- Integrazione tariffaria estesa all'80% dei servizi su gomma e 100% dei servizi ferroviari
- Facilità di accesso al sistema integrato per tutti gli utenti del tpl
- Differenziazione per gli spostamenti verso Napoli, in relazione alla maggiore offerta di servizi e alle caratteristiche della domanda di mobilità regionale

Analisi dello schema attualmente in vigore

Criticità della situazione attuale

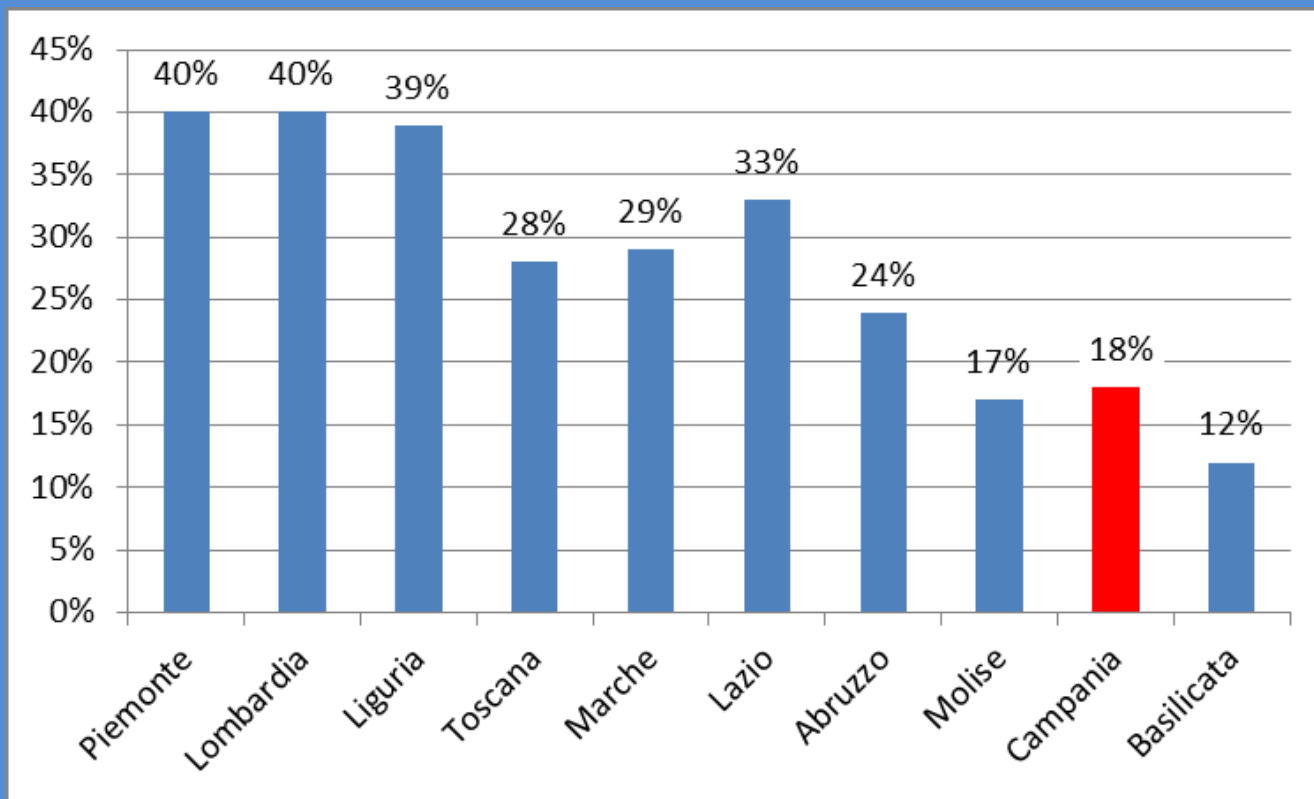
- I livelli tariffari sono disallineati a causa della coesistenza di diversi schemi
- I livelli tariffari non presentano un'univoca articolazione territoriale: a parità di percorrenze sussistono differenti tariffe per lo spostamento
- Non è possibile, per l'utente, scegliere una tariffa diversa da quella integrata, anche se il suo spostamento non necessita di più vettori
- L'integrazione tariffaria non è applicata a tutte le aziende che esercitano servizi di trasporto pubblico locale
- Complessivamente a livello regionale il rapporto ricavi/costi è tra i più bassi d'Italia, oltre che per la struttura tariffaria anche per le alte percentuali di evasione
- L'attuale procedura di clearing è basata esclusivamente su indagini di tipo statistico

Rapporto ricavi/costi al netto pedaggio per servizi ferroviari rete RFI



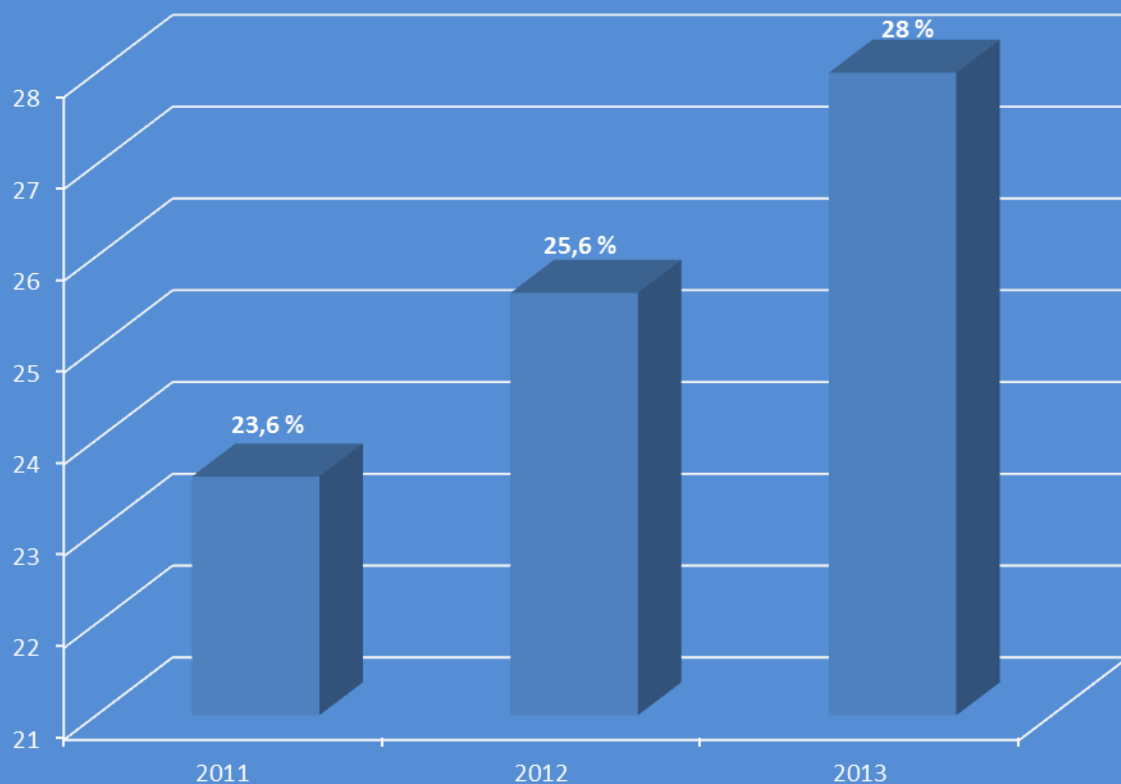
Dati da fonte FS 2010

Rapporto ricavi/costi per i servizi di tpl su gomma



Elaborazione ACaM su dati delle Regioni – Anno 2011

Livelli di evasione medi regionali



Il 28% equivale ad un importo di circa 40 milioni di euro

Fonte: UnicoCampania

Il nuovo schema tariffario proposto

Obiettivi

- Conservare e migliorare i vantaggi dell'attuale sistema integrato
- Rimodulare e uniformare lo schema tariffario a partire da una struttura su base chilometrica
- Estendere la tariffa integrata gradualmente a tutte le aziende esercenti servizi minimi di TPL: in questo modo sarà possibile sia riallineare le tariffe sia offrire a tutti gli utenti le stesse possibilità di accesso al sistema tariffario. Estendere l'integrazione anche al settore marittimo
- Prevedere l'introduzione del titolo aziendale in modo da avvicinare i livelli tariffari alle reali esigenze degli utenti, dando loro la effettiva possibilità di scegliere una tariffa tarata sull'effettivo utilizzo
- Aumentare la quota degli utenti fidelizzati, garantendogli la possibilità di accedere agli abbonamenti a dei prezzi particolarmente convenienti
- Omogeneizzare gli standard di sicurezza dei titoli
- Combattere efficacemente l'evasione attraverso il coinvolgimento diretto e, quindi, una maggiore responsabilizzazione delle singole aziende e l'applicazione di nuove tecnologie
- Aumentare il rapporto ricavi/costi
- Ridurre la quota statistica nelle procedure di clearing anche grazie all'ITS

Il nuovo schema tariffario proposto

Le classi tariffarie

Le classi tariffarie adottate sono analoghe a quelle previste nello schema attuale:

- UNICO NAPOLI per gli spostamenti con origine e destinazione all'interno del Comune di Napoli
- UNICO SALERNO per gli spostamenti con origine e destinazione all'interno dell'area suburbana di Salerno
- UNICO Avellino per gli spostamenti con origine e destinazione all'interno dell'area suburbana di Avellino
- UNICO Caserta per gli spostamenti con origine e destinazione all'interno dell'area suburbana di Caserta
- UNICO Benevento per gli spostamenti con origine e destinazione all'interno dell'area suburbana di Benevento
- ISOLE per gli spostamenti con origine e destinazione all'interno delle isole
- U (da 1 a 16) per gli spostamenti con origine o destinazione il Comune di Napoli
- U (da 1 a 16) per gli spostamenti con origine e destinazione all'esterno del Comune di Napoli ma che transitano o effettuano interscambio modale al suo interno
- E (da 1 a 16) per gli spostamenti con origine e destinazione all'esterno del Comune di Napoli che non transitano o effettuano interscambio al suo interno

Il nuovo schema tariffario proposto

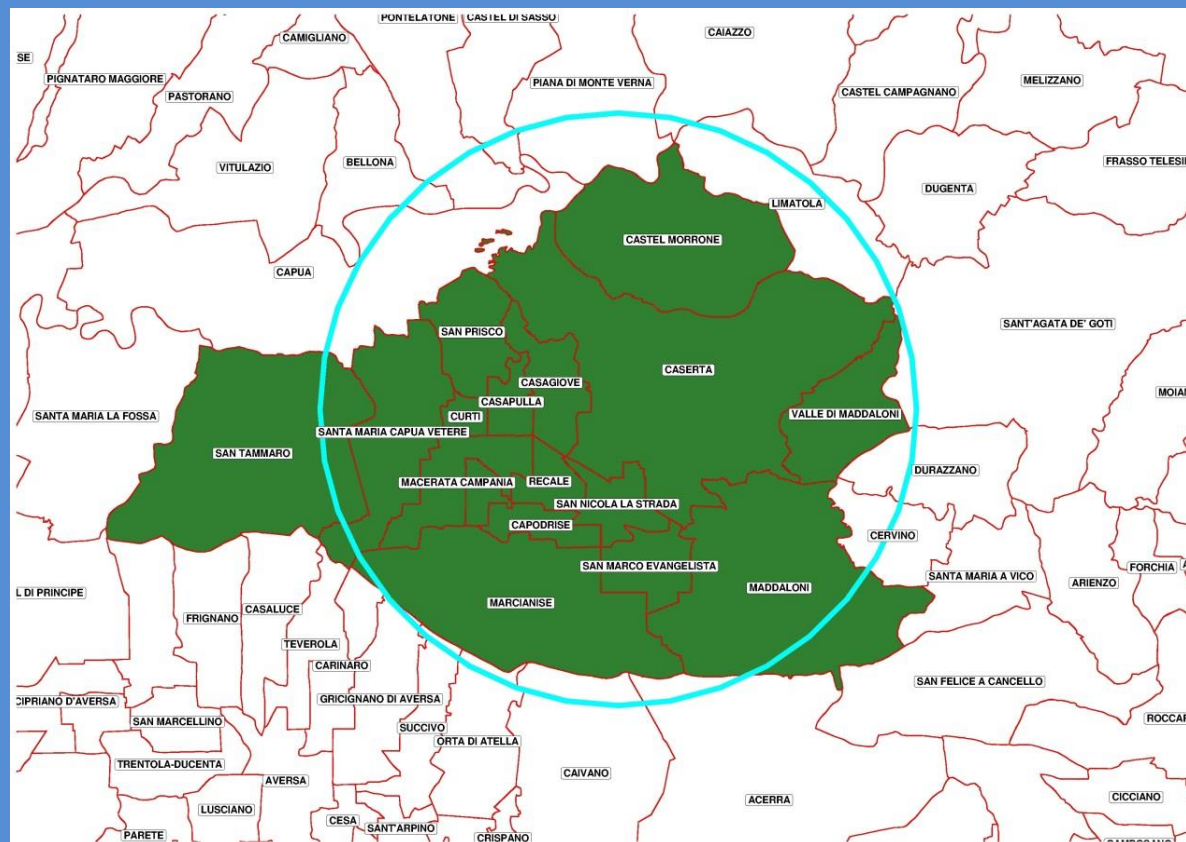
Le fasce individuate

Articolazione territoriale

- **16 fasce tariffarie per gli spostamenti extraurbani:**
 - 10 fasce con passo di 10 km per distanze fino a 100 km
 - 4 fasce con passo di 25 km per distanze fino a 200 km
 - 1 fascia con passo di 50 km per distanze fino a 250 km
 - 1 fascia, unica, per distanze oltre i 250 km
 - **5 aree a tariffazione urbana e suburbana**
 - Comune di Napoli
 - Comune di Salerno e area suburbana
 - Comune di Caserta e area suburbana
 - Comune di Avellino e area suburbana
 - Comune di Benevento e area suburbana
- Analisi multicriteria per la definizione delle aree sub urbane: criterio territoriale; criterio spaziale; criterio della distanza

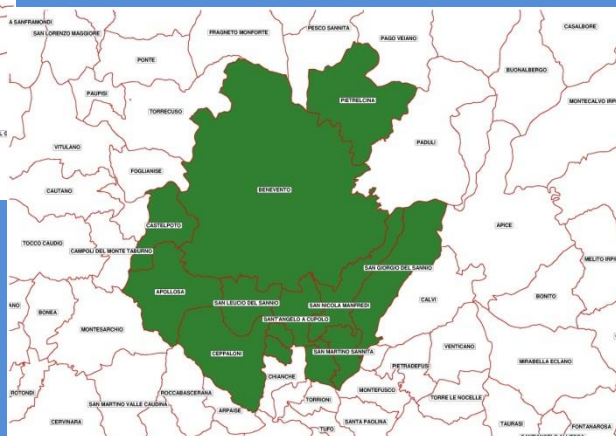
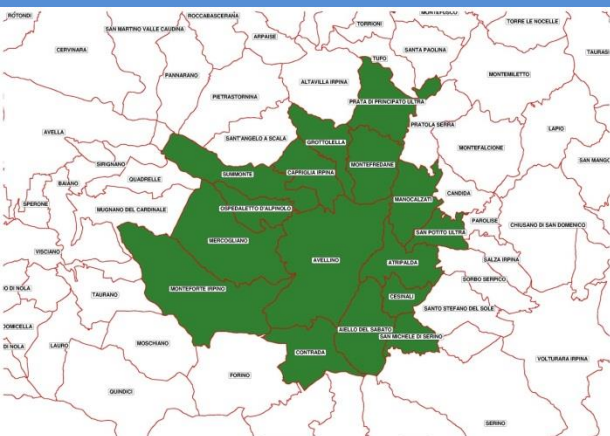
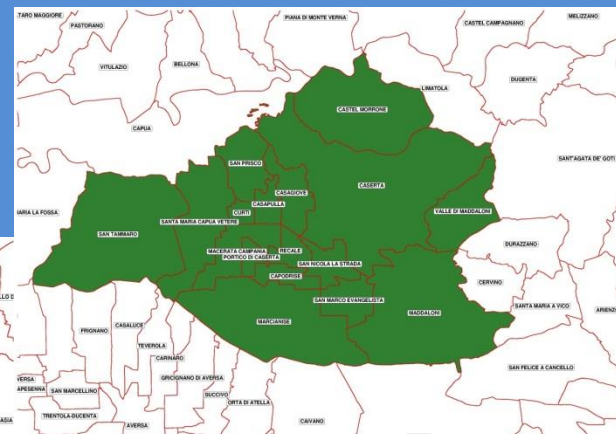
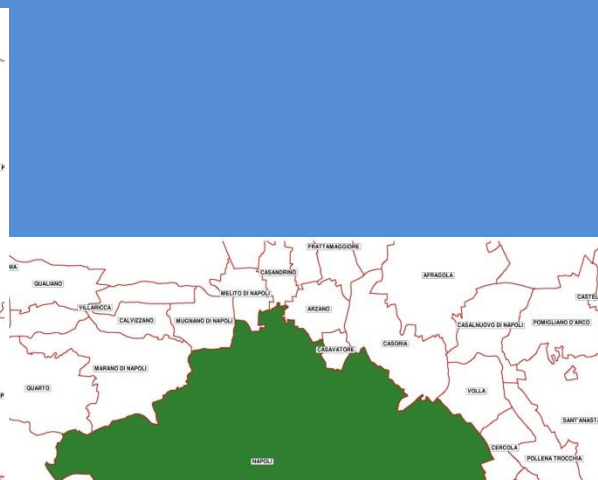
Il nuovo schema tariffario proposto

Aree subrurbane



Il nuovo schema tariffario proposto

Rappresentazione delle aree urbane



Il nuovo schema tariffario proposto

Titoli di viaggio e coefficienti

I titoli di viaggio previsti:

- Biglietto di corsa singola (aziendale)
- Biglietto orario (solo integrato)
- Biglietto giornaliero (aziendale ed integrato, solo per le aree urbane)
- Settimanale (aziendale ed integrato)
- Mensile (aziendale ed integrato)
- Annuale (aziendale ed integrato)

I coefficienti moltiplicativi adottati:

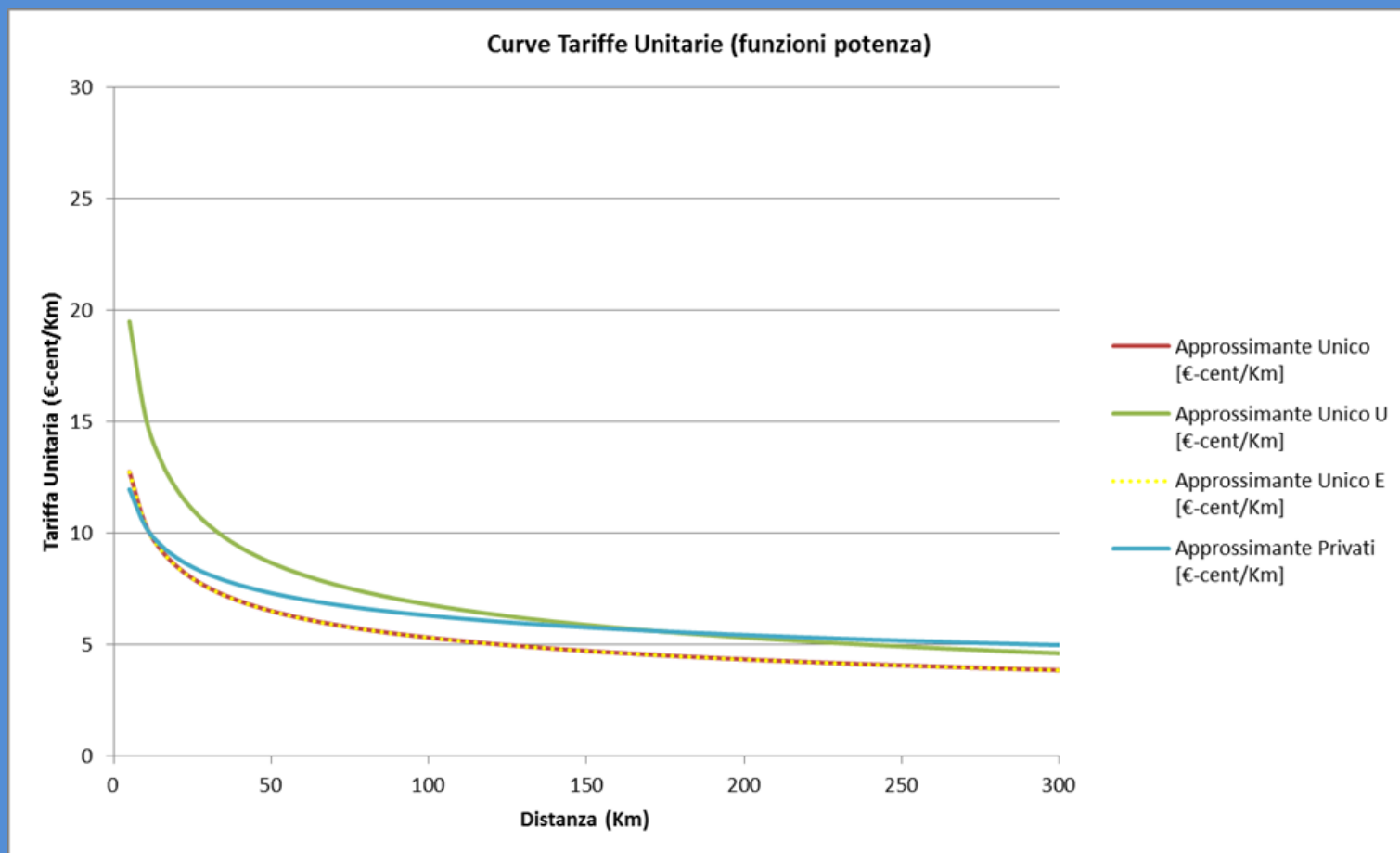
- 3 per passare dal biglietto orario al giornaliero
- 3,5 per passare dal biglietto giornaliero al settimanale
- da 28 a 16 per passare dal biglietto orario all'abbonamento mensile
- 7,5-8 per passare dall'abbonamento mensile all'abbonamento annuale

Le percentuali di sconto adottate:

- dal 20% all'8% per passare dal biglietto orario (integrato) al biglietto di corsa singola (aziendale)

Il nuovo schema tariffario proposto

Curva dei livelli tariffari: andamento analogo all'attuale



Il nuovo schema tariffario proposto

Altre disposizioni

- La proposta prevede una fase di sperimentazione al termine della quale, sulla base delle rilevazioni effettuate e dei risultati conseguiti, si valuterà l'impatto del provvedimento prevedendo eventualmente modifiche/affinamenti successivi
- La proposta prevede la possibilità che la Regione possa autorizzare, oltre ai titoli suddetti, nuove titoli proposti dalle singole aziende di tpl o dai singoli Enti Locali, purché non pregiudichino l'equilibrio economico delle aziende e i contratti di servizio
- Nella proposta o è confermata ed estesa anche alla modalità ferroviaria la possibilità di acquisto a bordo del titolo di viaggio, applicando allo stesso un sovrapprezzo massimo del 30% arrotondato ai 0,50 €. Tale possibilità è valida solo per i biglietti di corsa semplice o orari
- Nella proposta è prevista la possibilità di trasportare biciclette sui mezzi di TPL, acquistando un supplemento pari a 2,00 €, da convalidare opportunamente in corrispondenza del trasporto. Il trasporto è gratuito se la bicicletta è pieghevole

Grazie per l'attenzione

