



REGIONE MARCHE

**PIANO REGIONALE DEL TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE**

**PROPOSTA PER UNA NUOVA
STRUTTURA TARIFFARIA
REGIONALE**

ALL 1.d)

INDICE

1. PREMESSA	3
2. IL CONTESTO REGIONALE	4
3. IL COSTO DELL'INTEGRAZIONE TARIFFARIA: ANALISI DI ALCUNI CASI ITALIANI	8
3.1. REGIONE CAMPANIA	9
3.2. REGIONE EMILIA-ROMAGNA	11
3.3. COMUNE DI MILANO	12
4. INDICAZIONI PER UNA NUOVA STRUTTURA TARIFFARIA REGIONALE	13
4.1. ELEMENTI DI PROGETTAZIONE DEL SISTEMA	13
4.2. CARATTERISTICHE DEL FUTURO SISTEMA MARCHIGIANO	15
4.3. LE POSSIBILI AREE DI SPERIMENTAZIONE	18
4.4. QUADRO ECONOMICO DEL PROGETTO	20
4.5. LE FASI ATTUATIVE DELLA NUOVA PROPOSTA DI INTEGRAZIONE TARIFFARIA	21

1.PREMESSA

È possibile parlare di **integrazione tariffaria** nel momento in cui sono da ritenersi già compiute e consolidate le operazioni di integrazione **infrastrutturale** (nodi di interscambio quali autostazioni primarie e secondarie e nodi di scambio ferro/gomma e gomma/gomma, già richiamati nel Piano) e di integrazione **modale** (organizzazione dei servizi).

Un sistema di tariffazione si definisce inoltre effettivamente integrato quando è di tipo **esclusivo** e non opzionale determinando un forte *effetto di compensazione*, tale per cui lo **sconto che di fatto viene concesso agli utenti ad elevato utilizzo (heavy users) ricade interamente su coloro che se ne servono poco**.

In Italia attualmente non sono numerose le applicazioni di sistemi di tariffazione integrata a livello regionale, fatta eccezione per i sistemi della Regione Campania (Unicocampania), della Emilia-Romagna (STIMER), della Toscana (Pegaso) e del Lazio (Mètrebus). Molto più frequenti sono le operazioni di accordi di integrazione tariffaria tra i vari operatori come nel caso specifico della Regione Marche.

Nel seguito, accanto ad una sintesi sullo stato dell'arte dell'integrazione tariffaria nelle Marche, viene descritta una possibile evoluzione del sistema in vista della seconda tornata di gare prevista nel 2013-2014 (**obiettivo 2013**).

2.IL CONTESTO REGIONALE

Allo stato attuale in Regione Marche esistono differenti tipologie di integrazione tariffaria, frutto, più che un sistema effettivamente integrato, di accordi tra i vari operatori presenti sul territorio. Attualmente esistono quattro accordi di integrazione tariffaria Ferro – Gomma relativi:

- ✓ all’abbonamento integrato mensile “**Picchio**” (territorio di Ascoli – San Benedetto);
- ✓ all’abbonamento integrato mensile “**TrenoMarcheBus**”(territorio regionale);
- ✓ al biglietto integrato giornaliero “**TrenoAnconaBus**” (territorio regionale);
- ✓ all’abbonamento mensile “**TrenoMacerataBus**” (territorio in provincia di Macerata);
- ✓ abbonamento integrato mensile “**Adriabus Più**” (territorio in provincia di Pesaro-Urbino).

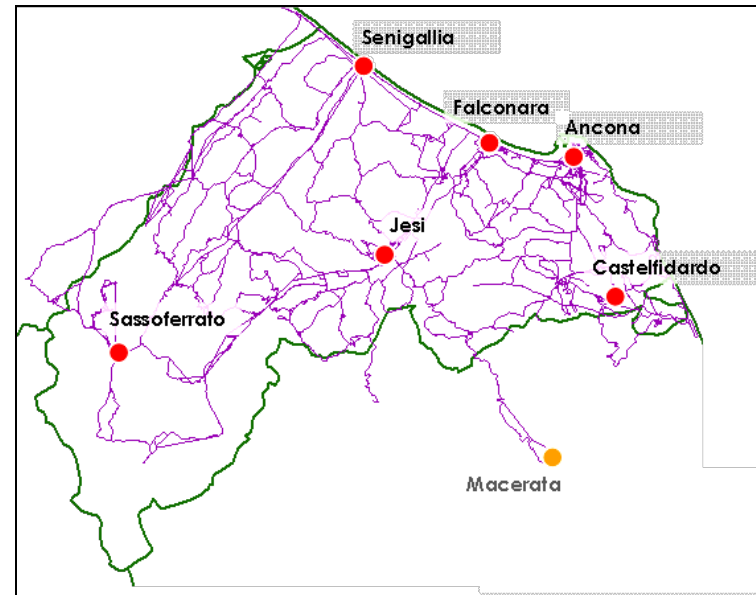
Si tratta di integrazioni:

- ✓ **modali miste**, ovvero in **parallelo/sostitutivi** (per la tratta dove esistono sia servizi ferroviari e sia automobilistici extraurbani ovvero, in area urbana), e in **serie/complementari** (da ferro a gomma o da gomma extra a gomma urbano);
- ✓ di **tipo opzionale**;
- ✓ basate **su sistemi di tariffazione chilometrici** (per quanto attiene i servizi extraurbani e ferroviari) e **zonali** (unica zona) per quanto riguarda i servizi urbani;
- ✓ legate a **territori specifici e situazioni particolari** in assenza di un disegno regionale comune;
- ✓ con una **pluralità di operatori** accordati che riflettono gli operatori attualmente esistenti nella Regione;
- ✓ prevalentemente legate (eccetto TrenoAnconabus) a **titoli tariffari quali abbonamenti**.

SISTEMA DEL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE



SISTEMA DEL TRASPORTO AUTOMOBILISTICO REGIONALE



Aree di trasporto urbano in provincia di Ancona

ANCONA	Senigallia	268.712,00	415.590,21	1,55
	Sassocerrato	157.611,00	370.430,01	2,35
	Jesi	570.266,00	843.414,44	1,48
	Fabriano	354.293,00	499.818,85	1,41
	Castelfidardo	77.932,00	109.942,57	1,41
	Ancona	3.553.785,00	7.647.803,79	2,15
	Falconara	36.553,00	59.136,61	1,62
	Osimo	124.180,00	200.898,63	1,62

Occorre sottolineare inoltre come esistano anche **altri tipi di integrazione** a livello di singolo operatore di bacino che effettua sia un servizio extraurbano accanto a quello urbano. È ad esempio il caso di ATMA nel bacino di Ancona che, nell'ambito della propria struttura tariffaria, prevede:

- **abbonamenti integrati ordinari** (mensili), che comprendono un abbonamento mensile extraurbano in aggiunta ad un abbonamento mensile urbano di Ancona;
- **abbonamenti integrati ordinari** (mensili), che comprendono un abbonamento mensile extraurbano in aggiunta ad un abbonamento mensile urbano di Jesi o Falconara o Castelfidardo o Sassoferrato;
- **abbonamenti integrati studenti** (mensili o annuali) con le medesime caratteristiche di cui sopra (Ancona ovvero altri comuni della Provincia);
- **integrazione studenti** con validità nei mesi estivi.

Soluzioni di integrazione tariffaria sul bacino di Ancona

TARIFFA	Tipologia titolo	CARATTERISTICHE
1	Abbonamento integrato mensile TRENOMARCHEBUS	Servizio ferroviario di seconda classe e servizio extraurbano in parallelo integrato con il servizio urbano di Ancona (compresi servizi extraurbani Conerobus nelle fermate urbane)
2	Biglietto integrato giornaliero TRENOANCONABUS	Viaggio A/R su ferrovia a/da Ancona e libera circolazione rete urbana di Ancona (compresi servizi extraurbani Conerobus nelle fermate urbane)
3	Abbonamento mensile integrato ATMA	Servizio extraurbano integrato coi servizi urbani di Ancona ovvero Jesi, Falconara, Castelfidardo e Sassoferrato
4	Abbonamento mensile integrato studenti ATMA	Servizio extraurbano integrato coi servizi urbani di Ancona ovvero Jesi, Falconara, Castelfidardo e Sassoferrato
5	Integrazione studenti periodo estivo ATMA	Validità intera rete regionale urbana e extraurbana comprese/escluse linee o tratte di servizi estivi

In questo caso si tratta di un'integrazione:

- **gomma – gomma**;
- **in serie** (dal servizio extraurbano è possibile passare a quello urbano e viceversa);
- di tipo **opzionale**;
- con uno **sconto**, rispetto all'acquisto di due titoli di viaggio (extraurbano e urbano di Ancona) **attorno al 20%**.

Da sottolineare infine l'integrazione tariffaria accompagnata dalla sperimentazione del nuovo sistema di bigliettazione elettronica che è in corso di realizzazione ad Ancona e che prevede nella fattispecie:

- un **sistema di bacino** (linea ferroviaria, linea extraurbana, linea extraurbana a bassa frequenza e linea urbana portante);
- **l'integrazione modale gomma – ferro – gomma**;
- **l'integrazione tariffaria per alcuni titoli di viaggio preferenziali** (abbonamento a forfait e multi corse) con **nuove tipologie** particolarmente significative (tessera a scalare);
- applicazione di **nuove modalità di pagamento** e ripartizione degli introiti tra più soggetti basato sia sul venduto sia sul consumato.

In definitiva le **tipologie di integrazione tariffaria attualmente in essere** offrono una vasta possibilità di scelta **per coloro che hanno l'esigenza di fruire di più di una modalità di trasporto**, specie per spostamenti di tipo sistematico (titolo di viaggio associato, abbonamento mensile), pur non essendo le stesse inserite in un quadro omogeneo a livello regionale (ad eccezione dell'unico caso di "TrenoMarcheBus").

3.IL COSTO DELL'INTEGRAZIONE TARIFFARIA: ANALISI DI ALCUNI CASI ITALIANI

L'introduzione di un sistema di integrazione tariffaria, favorendo tariffe scontate per l'accesso ai servizi, presenta come criticità la possibilità, a parità di utenza, di un decremento degli introiti tariffari con evidenti ripercussioni sull'equilibrio economico del sistema del TPL.

Se da un lato la scelta di un sistema di integrazione di tipo opzionale (mantenimento della tariffa non integrata insieme a quella integrata) certamente determina il fenomeno di cui sopra (gli utenti sceglieranno sempre la tariffa più conveniente in relazione alle proprie esigenze), la scelta di un **sistema esclusivo** potrebbe determinare:

- un **incremento della tariffa** (integrata) per chi in realtà non effettua integrazione, con il rischio di perdere utenza a vantaggio di altre modalità di trasporto;
- un **decremento della tariffa** (integrata) per coloro che effettuano spostamenti su più mezzi pubblici (e che prima pagavano 2 titoli in tariffa piena) in serie con una conseguente riduzione dei ricavi ma, d'altro canto la possibilità di attirare nuova utenza e con essa, ulteriori ricavi.

Con particolare riferimento al **caso marchigiano**, essendo già in vigore alcune soluzioni di integrazione tariffaria in via opzionale (che determinano evidentemente contributi pubblici da parte degli enti regolatori a compensazione degli sconti garantiti da Trenitalia e dalle Aziende di TPL), la **conversione dell'attuale sistema in sistema esclusivo determinerebbe la perdita dell'agevolazione per chi non effettua interscambi di acquistare il titolo non integrato (a costo inferiore) con conseguente, a parità di domanda¹, incremento degli introiti complessivi.**

Nelle realtà territoriali dove invece attualmente non sono presenti forme di integrazione, ciò che si determinerà con l'introduzione di un sistema esclusivo coinciderà con quanto descritto sopra con un duplice effetto di aumento dei ricavi derivato da coloro che prima non acquistavano il titolo integrato per effettuare uno spostamento e, invece, decremento degli introiti derivato da chi prima per effettuare due spostamenti in serie acquistava due biglietti mentre ora dispone di un biglietto unico a tariffa scontata. Il bilancio tra questi due

¹ È lecito supporre la parità di domanda pur a fronte di incremento tariffario in quanto, essendo il servizio rispetto all'attuale integrato in termini di corrispondenza oraria dei servizi presso una rete di nodi di interscambio, l'utente che oggi non utilizza un secondo mezzo per muoversi potrebbe essere spinto a farlo grazie ad un livello di servizio decisamente superiore rispetto all'esistente.

effetti rimane da valutare con riferimento alle effettive esigenze di mobilità della popolazione residente e all'appetibilità di altri modi di trasporto che, a fronte di un aumento tariffario nel trasporto pubblico (pur legato ad una crescita del livello di servizio complessivo), potrebbero per certe categorie di persone tornare competitivi.

Nel seguito vengono presentati alcuni casi di introduzione di tariffe integrate e dei relativi impatti che si sono determinati sul sistema delle risorse per il settore del TPL.

3.1.REGIONE CAMPANIA

L'esperienza della Regione Campania rappresenta uno dei primi casi italiani di integrazione tariffaria che, da fenomeno di ambito comunale (dal 1997 al 2000), si è esteso nella sua applicazione prima alla Provincia di Napoli (periodo 2000 – 2002) a tutto il territorio regionale (a partire dal 2002). Il processo è interamente gestito dal Consorzio **Unicocampania** (già Napolipass), formato da 13 aziende di trasporto pubblico su ferro e su gomma con un servizio integrato su tutti i 551 Comuni della Regione Campania (bacino di utenza totale di 5.600.000 persone).

Con riferimento alla stima dei mancati introiti derivati dall'integrazione tariffaria, si fa riferimento in primo luogo all'introduzione di un titolo integrato (Unicocampania) che ha consentito agli utenti provenienti da fuori Napoli di utilizzare i servizi urbani senza avere la necessità di acquistare il titolo denominato Unico Napoli (integrazione extraurbano + urbano). A fronte di tale innovazione, è stato stimato un decremento degli introiti relativi al servizio urbano (Uniconapoli) **pari al 18% degli stessi (9 milioni di Euro** su un totale di circa **52 milioni di Euro**²).

Un'ulteriore indicazione deriva dalla successiva estensione di Unicocampania a tutto il territorio regionale (Regione Campania, Napoli e 550 Comuni, con un bacino di utenza di circa sei milioni di abitanti) superando di fatto la fase in cui tale integrazione vedeva coinvolti esclusivamente la città di Napoli e 162 comuni della sua Provincia. A fronte di tale operazione (estensione a livello regionale dell'integrazione) **la Regione Campania si è impegnata a coprire eventuali perdite di introiti fino a circa il 3% (5 milioni di Euro) del totale degli introiti relativo a tutte le aziende coinvolte** nel sistema integrato (stimato dalle stesse aziende attorno ai **178 milioni di Euro**³).

² Dati 2003-2004.

³ Fonte: Regione Campania, Deliberazione N. 6120 del 13-12-2002
pag. 9/22

Infine, l'ultimo provvedimento⁴ della Regione Campania a sostegno dell'equilibrio economico del sistema del TPL regionale ha previsto l'assegnazione all'azienda che gestisce l'integrazione tariffaria in Regione (Unicocampania) di un contributo pari a **14,5 milioni Euro**⁵ corrispondenti a circa il **9% del totale degli introiti** (pari a circa **170 milioni di Euro**). Tuttavia le esigenze espresse dal Consorzio al 2008 hanno raggiunto livelli di contributo pubblico a copertura dei mancati introiti dell'ordine dei **30 milioni di Euro** (pari a circa il **18% degli introiti totali della Regione**: tale importo si è determinato, oltre all'effetto dell'integrazione (maggior numero di viaggi effettuati con un solo titolo con corrispondente riduzione dei biglietti di corsa semplice in modo particolare nel Comune di Napoli), anche a seguito dell'introduzione della possibilità di rateizzazione dell'abbonamento annuale che ha determinato una migrazione dei titoli da abbonamenti mensili ad annuali con un conseguente risparmio per i cittadini (e mancato introito per le aziende) di 12 milioni di Euro nel 2007 e 13,8 milioni di Euro nel 2008 (pari ciascuna a circa l'8% delle entrate complessive).

La genesi di tale disavanzo, oltre ai costi intrinseci di ogni operazione di integrazione tariffaria, è stata caratterizzata dal combinato disposto di due fenomeni che hanno origine dalle politiche di integrazione tariffaria ovvero l'aumento del numero di viaggi effettuati con un solo biglietto (garantita da una maggiore integrazione modale dei servizi) e la crescita dei titoli di viaggio "sistematici" (es. abbonamenti annuali, anche grazie all'introduzione del pagamento rateizzato) rispetto a quelli occasionali (biglietti). **Si tratta quindi di un circolo vizioso prevedibile in un'operazione di questo genere che, nel caso campano, si è unito ad un diffuso fenomeno di evasione tariffaria che ne ha acuito il tenore.**

L'esperienza campana evidenzia pertanto come l'equilibrio del sistema del TPL in situazioni di integrazione tariffaria possa essere molto delicato e debba prevedere scelte ben definite da parte dell'amministrazione pubblica quale soggetto responsabile del tema tariffario (e dei relativi aumenti) da un lato, nonché sovente anche proprietaria delle aziende che erogano il servizio.

In tal senso, nel caso della Regione Marche, è **opportuno individuare un bacino di sperimentazione** all'interno del quale avviare il sistema integrato secondo le modalità definite e valutarne gli impatti una volta che esso sia giunto a regime (assestamento tendenziale degli utenti trasportati e titoli di venduti).

⁴ Fonte Regione Campania 2008 (riferimento ad un provvedimento del dicembre 2006)

⁵ Tali fondi sono rimasti bloccati a causa dello sfioramento del Patto di stabilità interna.

Accanto all'offerta di un servizio completamente integrato (a livello modale e tariffario) occorre mantenere un **basso tasso di evasione tariffaria** attraverso rigorose politiche di controllo e tecnologie a supporto in grado di minimizzare comportamenti non virtuosi (quali ad esempio, la **bigliettazione elettronica**, in fase di sperimentazione su una porzione di territorio marchigiano).

Infine, sul lato dei **livelli tariffari**, la **strada da perseguire** per raggiungere un equilibrio tra utenti (sistematici e occasionali) e non utenti, sulla scorta dell'esempio europeo, è quella di **mantenere competitive le tariffe relative a coloro che effettuano spostamenti sistematici** (abbonamenti), elevando nel contempo il costo dei titoli per coloro che non usano abitualmente il Trasporto Pubblico Locale (biglietti di corsa semplice).

3.2.REGIONE EMILIA-ROMAGNA

In tema di integrazione tariffaria la Regione Emilia-Romagna, nell'ambito del progetto STIMER (sistema di tariffazione Integrata a livello regionale), ha definito una temporizzazione dell'intervento secondo **tre fasi distinte e successive**:

1. **avvio dell'abbonamento annuale integrato treno – bus urbano** per studenti e pendolari ("Mi Nuovo" su supporto cartaceo);
2. **prime applicazioni della card elettronica** su "Mi Nuovo" (abbonamento integrato treno – bus urbano e bus extraurbano), in diverse aree della Regione;
3. **estensione e completamento** di "Mi Nuovo" su tutto il territorio dell'Emilia-Romagna.

I nuovi titoli integrati promossi a partire da settembre 2008, "Mi Nuovo" e "Mi Nuovo Studenti", riguardano, rispettivamente, un **abbonamento annuale ferroviario integrato con il servizio bus urbano** delle principali città⁶ della Regione e un titolo dedicato agli studenti con **ulteriore sconto dell'8%**. I primi risultati hanno confermato un dato complessivo di apprezzamento da parte dell'utenza, tenendo conto che **esiste solo la possibilità di acquistare l'abbonamento ferroviario integrato con il servizio bus urbano**.

Con riferimento alla copertura dei costi di integrazione, il titolo "Mi Nuovo" **non prevede alcuna copertura da parte della Regione**⁷, ma prevede di coprire i mancati introiti

⁶ Città con popolazione superiore a 50.000 abitanti: 10 capoluoghi di Provincia, Faenza, Carpi e Imola.

⁷ La Regione nell'Atto di indirizzo triennale 2007/2010 ha incentivato l'avvio del progetto STIMER attraverso la conferma degli **oltre 16 Milioni di Euro** di contributo già da tempo stanziati, l'ulteriore contributo di **3 milioni di euro** volto all'implementazione della tecnologia magnetica per l'integrazione della corsa semplice a completamento della

derivati dagli sconti offerti grazie alla potenziale crescita della domanda soddisfatta. Diversamente per il **titolo dedicato agli studenti**, dal momento che Trenitalia non prevede nella sua struttura tariffaria tale tipologia di biglietto, **l'ulteriore sconto dell'8% viene corrisposto dalla Regione.**

Riguardo al tema del **soggetto garante** dell'operatività complessiva del sistema, la ripartizione degli introiti avviene sulla base di apposita convenzione stipulata tra tutti i soggetti coinvolti nell'avvio del processo (Regione Emilia-Romagna, Enti Locali, Agenzie locali per la mobilità, gestori autofiloviari, Trenitalia consorziata con gli altri operatori ferroviari regionali⁸). **Trenitalia** svolge, in nome e per conto delle Agenzie ed Aziende mandanti, una serie di funzioni connesse al coordinamento della nuova tariffa integrata tra le quali l'incasso, la ripartizione dei ricavi e la relativa contabilizzazione e rendicontazione.

3.3.COMUNE DI MILANO

L'area metropolitana di Milano comprende i servizi urbani gestiti da ATM e una serie di ulteriori servizi di competenza provinciale, articolati in diversi lotti, sui quali operano diverse aziende e consorzi. Su tale area è attivo il SITAM, Sistema Integrato Trasporti Area Milanese, che consente l'acquisto di titoli integrati atti a viaggiare oltre che sulle linee interurbane, anche sulla rete urbana di Milano. A questo sistema tariffario di tipo zonale, gestito operativamente da ATM Milano, aderiscono la maggior parte delle linee di trasporto pubblico su gomma nella Provincia di Milano.

L'obiettivo che si intende raggiungere nel prossimo futuro riguarda la creazione di un **biglietto unico in area urbana** che sia valido oltre l'attuale limite rappresentato dal percorso filoviario delle linee 90 e 91 ovvero dalla circonvallazione esterna.

A tal proposito, una recente stima effettuata da ATM ha previsto che la creazione di un **biglietto unico** in area urbana andrebbe a determinare un costo di **44 milioni di Euro** legato a mancati introiti; se consideriamo quindi che i ricavi da traffico di ATM nell'anno 2007 (anno cui è riferita la stima di cui sopra) è stato pari a **284 milioni di Euro**, **il costo dell'integrazione tariffaria** sarà, conseguentemente, pari a circa il **15%** dei ricavi annui dell'azienda.

⁸ funzionalità dell'intero sistema e il **50%** delle risorse regionali stanziata nel fondo per lo sviluppo dei servizi (LR 1/02).
Consorzio Trasporti Integrati

4.INDICAZIONI PER UNA NUOVA STRUTTURA TARIFFARIA REGIONALE

4.1.ELEMENTI DI PROGETTAZIONE DEL SISTEMA

Le esperienze descritte in precedenza, con particolare riferimento ai casi campano ed emiliano-romagnolo, offrono spunti interessanti nell'ipotesi di realizzazione di una nuova struttura tariffaria integrata in Regione Marche.

Il primo caso rappresenta un **processo di integrazione tariffaria compiuto**, avviato nel ristretto ambito territoriale del Comune di Napoli fino a coprire l'intera area regionale, di tipo esclusivo e comprendente, oltre che tutte le modalità di trasporto presenti (bus, treni e trasporto costiero), l'insieme dei titoli tariffari previsti.

Se da un lato, nel **caso campano**, si sono registrati considerevoli livelli di crescita dell'utenza (a titolo esemplificativo, incremento dell'utenza ferroviaria tra 2000 e 2007 pari al 23%), dall'altro lato una rilevante criticità ha riguardato il costante incremento di contribuzione pubblica (regionale) richiesto a copertura del bilancio del Consorzio che si occupa della gestione del sistema⁹ (Unicocampania). Il costo di integrazione, infatti, può essere sopportato dall'utenza attraverso la leva tariffaria¹⁰ ovvero attraverso l'intervento pubblico. Tale scelta va preventivamente definita, anche tenendo conto dei vincoli derivati dal Patto di stabilità interno.

Il **caso emiliano-romagnolo**, anch'esso di tipo esclusivo (non esiste più un abbonamento annuale solo ferroviario), pur traendo origine da un sistema già progettato da anni (STIMER) su scala regionale, ha avuto un inizio limitato a causa della tipologia di tariffa oggetto della sperimentazione (abbonamento annuale) e, infine, della tipologia di servizi coinvolti (servizi ferroviari e servizi bus urbani nelle principali città).

Alla limitatezza della sperimentazione è coinciso un intervento in termini di finanziamenti da parte della Regione contenuto e a esclusiva copertura dei servizi ferroviari per gli studenti.

⁹ In Regione Campania è presente anche l'Agenzia campana per la mobilità sostenibile (ACAM), ente dotato di personalità giuridica pubblica, nonché di autonomia gestionale, amministrativa, contabile, tecnica, sottoposto al controllo della Giunta Regionale, tra le cui funzioni istituite per legge figura la "definizione e gestione della politica tariffaria".

¹⁰ Il costo di integrazione potrebbe teoricamente essere coperto dall'incremento di utenza derivato dalla nuova organizzazione del servizio in grado di garantire, a parità di tariffa, un livello di introiti paragonabile a quello ante integrazione

A fronte di tali esperienze, gli aspetti da evidenziare nella definizione di un sistema di integrazione tariffaria possono essere riassunti nei termini seguenti:

ASPETTO	CARATTERISTICHE
1. AREA DI SPERIMENTAZIONE DEL SISTEMA	Generalmente si ricorre ad esperienze pilota a partire dall'ambito comunale, nel caso di esistenza di più soggetti (Uniconapoli), fino a dimensioni regionali (Regione Emilia-Romagna). L'estensione dell'area territoriale di integrazione determina evidenti impatti sui costi di integrazione e pertanto deve essere accuratamente valutata prima della sua introduzione.
2. TITOLI OGGETTO DI INTEGRAZIONE	La sperimentazione del sistema può essere limitata ad alcune tipologie di titolo (abbonamenti annuali nel caso della Regione Emilia-Romagna), anche specializzate per categoria (studenti) o a tutte le tipologie (Regione Campania). Una estensione dei titoli integrati determina un incremento dei mancati introiti e pertanto va accuratamente valutata prima della sua introduzione.
3. DURATA DELLA SPERIMENTAZIONE	La durata media di una sperimentazione è compresa nei 2 anni, tempo entro il quale poter monitorare e valutare gli effetti dell'iniziativa in termini di titoli venduti, utenza soddisfatta e di impatti sui ricavi da traffico.
4. EQUILIBRIO ECONOMICO DEL SISTEMA	L'integrazione, com'è noto, rappresenta un costo in termini di mancati introiti. Occorre pertanto valutare nell'ambito della sperimentazione se e come è possibile giungere ad un equilibrio del sistema limitando il contributo pubblico alla sola fase di attivazione ovvero, in relazione alle politiche delle amministrazioni, ad un contributo fisso annuo (da aggiornare in coerenza con gli aumenti tariffari). Altri elementi fondamentali riguardano la definizione della tariffa, tenendo presente che la fidelizzazione dell'utenza unita all'utilizzo più intensivo dei servizi (integrati) offerti (aumento del numero di viaggio effettuati con un titolo di viaggio) determina un risparmio per l'utenza che si traduce in costo per il sistema, e il controllo dell'evasione tariffaria.
5. VERIFICA DEGLI ESITI DELLA SPERIMENTAZIONE	Tale fase rappresenta un momento chiave della possibile evoluzione di un sistema di integrazione da singola esperienza pilota a sistema complessivo comprendente tutti i servizi di trasporto in ambito regionale.
6. TECNOLOGIA DI BIGLIETTAZIONE	La Regione Emilia-Romagna è partita da un sistema cartaceo che evolverà in sistema magnetico-elettronico nelle fasi successive. In Regione Campania a partire dal 2001 è in via di utilizzo un sistema misto magnetico elettronico che evolverà in sistema interamente elettronico.
7. SOGGETTO RESPONSABILE DELLA GESTIONE OPERATIVA	Può riguardare un unico (il principale) operatore secondo apposita convenzione stipulata tra tutti i soggetti coinvolti ovvero un nuovo soggetto, ad esempio un Consorzio formato da tutte le aziende aderenti al sistema. L'Agenzia regionale svolge invece funzioni in ambito tariffario esclusivamente in termini di regolazione.

4.2. CARATTERISTICHE DEL FUTURO SISTEMA MARCHIGIANO

Lo **scenario futuro** rispetto al quale indirizzare previsioni di interventi in materia di integrazione tariffaria prevede:

- una **nuova organizzazione del servizio basata sul sistema degli assi vallivi** e su una più completa integrazione ferro – gomma attraverso lo **sviluppo del sistema dei nodi di interscambio**;
- il **consolidamento del fenomeno di aggregazione societarie nei vari bacini** con la conseguente nascita di un **principale interlocutore per ciascun bacino**¹¹;
- l'**omogeneizzazione degli scaglioni tariffari** e dei **moltiplicatori di tariffa** nei sistemi ferroviari e automobilistici;
- la nascita dell'**Agenzia Regionale per la mobilità** con compiti, tra gli altri, di gestione del sistema di bigliettazione elettronica e di regolazione del tema tariffario.

Gli **obiettivi** da perseguire in vista della seconda tornata di gare e dell'avvio del nuovo servizio di trasporto previsto per il 2014 sono pertanto i seguenti:

- **omogeneizzazione delle iniziative di integrazione tariffaria a livello regionale** pur tenendo conto delle **caratteristiche e peculiarità dei servizi nei singoli bacini**: ogni spostamento proveniente da qualsiasi località della Regione deve avere la possibilità di accedere a tariffe scontate;
- **massimizzazione dell'offerta di titoli di viaggio integrati**: destinata sia a utenza sistematica sia ad utenza occasionale;
- **perseguimento, in relazione agli investimenti della Regione in tale ambito, dell'equilibrio economico del sistema tariffario, minimizzando il contributo pubblico**: l'integrazione, con le politiche di sconto che include, rappresenta infatti un costo che può essere compensato o meno dall'incremento dell'utenza.

Le **modalità di attuazione** di tale strategia si basano sulla:

- creazione di un **Tavolo unico** tra gli operatori di trasporto regionale;
- valutazione dei risultati ottenuti dalla **sperimentazione nel bacino di Ancona** del nuovo sistema di bigliettazione elettronica;

¹¹ Tale configurazione consentirà il superamento di fenomeni di mancata reciprocità territoriale in termini di validità delle tariffe nelle aree di confine interprovinciale

- valutazione dei risultati ottenuti dalla **sperimentazione** delle soluzioni di integrazione tariffaria attualmente in corso **sui diversi bacini marchigiani**;
- definizione delle **aree di sperimentazione** di nuove misure di integrazione tariffaria, dei servizi coinvolti e dei e dei titoli tariffari (esclusivi) da introdurre prioritariamente;
- **programmazione delle nuove soluzioni di integrazione tariffaria** da introdurre nelle aree di sperimentazione secondo un **processo graduale** che consenta di verificare passo dopo passo gli impatti in termini di mancati introiti dovuti all'introduzione di titoli scontati e, pertanto, pianificare l'evoluzione del sistema integrato;
- valutazione degli **investimenti** che potranno essere mobilitati da parte della Regione a copertura dei costi del nuovo sistema di integrazione tariffaria.

Fatte queste premesse, il **sistema tariffario da prevedere a regime** (in corrispondenza della seconda tornata di gare) è **un sistema integrato**:

- **di tipo esclusivo**;
- esteso all'**intero territorio regionale** (e in grado di regolare anche i servizi con le altre regioni confinanti) nell'ambito del quale sono coinvolti **tutti i servizi** (ferro e gomma);
- basato su una struttura a **fasce chilometriche** omogeneizzata (rispetto all'attuale discrasia) tra servizio su ferro e su gomma;
- comprendente l'**insieme dei titoli di viaggio**, a partire da quelli dedicati ad un'utenza sistematica sino a quelli tipici dell'utente occasionale;
- con **tariffa proporzionale**, oltre che alla lunghezza percorsa, alla quantità di offerta presente sulla singola relazione e alla possibilità, quindi, di fruire di più servizi o meno con il medesimo titolo di viaggio;
- basato su **tecnologia elettronica**;
- regolato da un **unico soggetto** responsabile della gestione.

L'integrazione sarà valida, in funzione dell'offerta di servizio effettivamente presente, per spostamenti prevalentemente **"in serie"** (combinazioni di modalità di spostamento), piuttosto che "in parallelo" (due modalità di trasporto alternative sullo stesso percorso), dal momento che la nuova organizzazione del servizio persegue come obiettivo quello di una completa integrazione dei servizi attraverso la minimizzazione delle sovrapposizioni (in particolare tra ferro e gomma lungo l'asse costiero).

Il **criterio** da perseguire sarà quello di far pagare il servizio (per tutti i titoli di viaggio previsti) in relazione al complesso di tutta l'offerta di trasporto presente lungo la direttrice percorsa: l'integrazione tariffaria diventa così esclusiva là dove esistono effettive

possibilità di interscambio. In particolare, la nuova organizzazione del servizio prevede a regime le seguenti tipologie:

- Servizio di Adduzione;
- Servizio vallivo;
- Servizio ferroviario;
- Servizio primario costiero;
- Servizi urbani;
- Servizi intervallivi e extraregionali.

A titolo esemplificativo si riportano tutte le possibilità di integrazione a partire dall'utilizzo dei servizi di adduzione:

- **Servizio di adduzione:**

1. singolo (tra due zone entro le quali esiste esclusivamente una modalità di trasporto);
2. integrato al servizio urbano del Comune di valle in destinazione (ove presente);
3. integrato ad un servizio lungo l'asse vallivo (solo gomma);
4. integrato ad un servizio lungo l'asse vallivo (gomma e ferro presenti contemporaneamente);
5. integrato ad un servizio lungo l'asse vallivo (gomma, o ferro-gomma) e al servizio urbano del Comune costiero di arrivo (ove presente);
6. integrato ad un servizio lungo l'asse vallivo (gomma, o ferro-gomma) e al servizio ferroviario costiero;
7. integrato ad un servizio lungo l'asse vallivo (gomma, o ferro-gomma) e al servizio primario costiero (su gomma);
8. integrato ad un servizio lungo l'asse vallivo (gomma, o ferro-gomma), ad un servizio costiero (gomma o ferro) e al servizio urbano del Comune destinazione finale.

L'utente che attraverso il servizio di adduzione dovrà raggiungere il Comune lungo l'asse vallivo in cui non è presente alcun servizio urbano rappresenta **il livello minimo di integrazione**.

L'utente che invece, dal Comune di vallata utilizzando, oltre al servizio di adduzione, il servizio lungo l'asse vallivo (gomma o ferro) e il servizio costiero (gomma o ferro), ha come destinazione un Comune costiero dotato di servizio urbano, rappresenta **il livello massimo di integrazione**.

Con riferimento infine al tema della **scontistica**, essa dovrà essere valutata in coerenza con le valutazioni di ordine economico richiamate in precedenza, ma dovrà tenere conto che, per favorire un sistema di tariffazione integrata di tipo esclusivo (cioè che favorisce chi utilizza molto i servizi e penalizza chi, invece, ne utilizza meno) presenta rischi in relazione alla quota di domanda di mobilità non sistematica o potenziale.

Pertanto, almeno in una prima fase di sperimentazione, devono essere applicati forti sconti in modo tale da minimizzare tale meccanismo, per poi, a domanda consolidata, procedere al graduale incremento/adeguamento delle tariffe. Occorre infatti investire molto sulle capacità potenziali di attrazione di nuova utenza del sistema tariffario integrato, **sopportando eventuali perdite all'inizio** (compensate dall'intervento pubblico), al fine di ottenere cospicui incrementi dei proventi negli anni a seguire.

In aggiunta a questo, la scontistica dovrà riflettere il livello di integrazione modale relativo al singolo spostamento, rispetto al quale dovrà mantenere un rapporto di proporzionalità diretta: all'aumentare del livello di integrazione aumenta proporzionalmente la scontistica).

4.3.LE POSSIBILI AREE DI SPERIMENTAZIONE

Con riferimento alla definizione dell'area di avvio delle nuove forme di integrazione tariffaria, sulla base delle **esperienze attualmente in corso** e nell'ottica di un **processo graduale** di attivazione delle misure verso la situazione a regime (pre seconda tornata di gare), è possibile identificare nei singoli bacini di traffico le plausibili aree territoriali di prima sperimentazione.

Una volta definita l'estensione territoriale ideale dell'area di sperimentazione (bacino di traffico), è necessario prima dell'avvio della stessa, identificare i servizi coinvolti e i titoli di viaggio oggetto di integrazione. La tabella sottostante evidenzia per ciascun bacino una possibile ipotesi di prima sperimentazione, tendenzialmente estesa all'insieme dei servizi ferro-gomma sulle direttrici principali della Regione Marche (da e per i capoluoghi) limitatamente ad un numero ridotto di titoli di viaggio (preferibilmente l'abbonamento annuale e/o scolastico).

BACINO	INTEGRAZIONE ATTUALE	POSSIBILE SPERIMENTAZIONE
ANCONA	<ul style="list-style-type: none"> • Trenoanconabus • TrenoMarchebus • [sperimentazione bigliettazione elettronica] 	Abbonamento annuale e scolastico ferro e gomma, di tipo "esclusivo", integrato con servizio urbano di Ancona (per le relazioni da e per Ancona).
PESARO-URBINO	<ul style="list-style-type: none"> • Adriabus Più • TrenoMarchebus 	Abbonamento annuale ferro e gomma, di tipo "esclusivo", integrato con servizio urbano di Pesaro e Fano (per le relazioni da e per Pesaro e Fano)
MACERATA	TrenoMacerataBus (asse San Severino – Civitanova M.)	Estensione integrazione ferro-gomma sulla asse costiero e integrazione gomma extraurbano-urbano da/per Macerata.
ASCOLI PICENO	Picchio (asse Ascoli P. – San Benedetto del T.)	Estensione integrazione ferro-gomma sulla asse costiero e integrazione gomma extraurbano-urbano da/per Ascoli Piceno e gli altri centri dotati di servizio urbano.
FERMO	Nessuna	Integrazione ferro-gomma lungo la direttrice costiera e/o integrazione gomma urbano-extraurbano da/per Fermo.

In particolare, si rileva nel **bacino di Ancona** un'area territoriale in cui potenzialmente potrebbe essere attivata la sperimentazione in via prioritaria in virtù delle seguenti considerazioni:

- **il bacino di Ancona è oggetto di un'importante sperimentazione sulla bigliettazione elettronica**, che comprende i maggiori operatori (automobilistici e ferroviari) dell'area. I risultati di tale sperimentazione consentiranno di agevolare la progettazione esecutiva del nuovo sistema di tariffazione integrato;
- **dal punto di vista del nuovo assetto di rete**, il bacino di Ancona presenta tutte le tipologie di servizi erogati nell'ambito regionale: servizi vallivi, costieri e di adduzione, sia automobilistici sia ferroviari (direttrice adriatica e direttrice trasversale appenninica superiore);
- **dal punto di vista dell'organizzazione dei servizi automobilistici** il principale operatore del bacino di Ancona eroga servizi urbani di TPL in più Comuni della Provincia. Questo aspetto rende più agevole la definizione di integrazioni tra servizi automobilistici (urbano-extraurbano);

- **dal punto di vista delle esperienze in corso**, il bacino di Ancona è l'unica area in cui è presente, oltre ai titoli di viaggio destinati a spostamenti sistematici (abbonamenti mensili integrati - **TrenoMarchebus**), anche un titolo di viaggio finalizzato agli spostamenti giornalieri (quindi comprendenti le quote di mobilità sistematica ed occasionale - **TrenoAnconabus**).

4.4.QUADRO ECONOMICO DEL PROGETTO

Tra gli elementi di natura economica da tenere in considerazione nell'ambito del suddetto Progetto si richiamano i ricavi storici del servizio su gomma e del servizio ferroviario, i contributi pubblici (fondi statali, regionali, provinciali e comunali), i costi derivati dal nuovo sistema tecnologico e dall'attivazione dell'eventuale soggetto gestore delle attività incasso e clearing, le economie di scala generate dal consolidamento dell'aggregazione delle aziende nei bacini (il cui importo potrà essere destinato al tema tariffario), le proiezioni della domanda negli scenari futuri e il relativo calcolo dei nuovi ricavi tariffari.

In questa fase, sulla scorta delle esperienze prese in esame e al fine garantire la fattibilità dell'operazione, è ipotizzabile un **contributo della Regione Marche** (al netto di quanto previsto per investimenti tecnologici dedicati al sistema di bigliettazione elettronica) **compreso tra** (in base alle politiche di sconto, più o meno incentivanti, proposte e sulla base della crescita della domanda attesa) **il 10% e il 20% dei ricavi storici afferenti all'area di intervento** da erogare (o meno) in relazione ai risultati conseguiti a valle della sperimentazione. Nel caso in specie, calcolando in **circa 30 milioni di Euro** l'ammontare degli introiti tariffari in Regione Marche (servizi urbani + extraurbani), è lecito stimare un possibile costo dell'integrazione tariffaria nell'ipotesi a regime, ovvero estesa all'intero territorio regionale, a tutti i servizi (gomma urbani ed extraurbani e ferroviari) e all'insieme dei titoli di viaggio compreso tra i **3 e i 6 milioni di Euro**.

Tuttavia, dato il quadro delle esperienze già attive nei singoli bacini ed in base a quanto verificatosi in altre realtà nazionali, come peraltro già indicato in precedenza, occorre immaginare sin d'ora un **percorso graduale**, fatto di tappe successive che portino ad una situazione a regime in cui tutta la Regione, tutti i servizi e l'insieme dei titoli di viaggio siano coinvolti.

Tale temporizzazione consentirà, essendo in grado di valutare "step by step" l'impatto (sui ricavi tariffari e, conseguentemente, sul contributo pubblico a sostegno delle misure) delle soluzioni di volta in volta introdotte, di pianificare le fasi successive (anche in relazione a

nuove configurazioni del servizio offerto) minimizzando i rischi di fallimento dell'iniziativa nel suo complesso e quindi i costi da sostenere da parte della Regione.

Le tappe verso la situazione a regime potranno pertanto prevedere:

1. passaggio da titolo integrato "opzionale" a titolo integrato "esclusivo", a partire dai titoli meno impattanti sull'utenza (abbonamento annuale);
2. estensione territoriale dell'integrazione tariffaria opzionale ad altre aree del bacino/altri servizi;
3. estensione territoriale dell'integrazione tariffaria opzionale ad titoli di viaggio;
4. estensione dei titoli di viaggio integrati a carattere "esclusivo".

Per limitare l'intervento pubblico, in definitiva, si evidenzia l'opportunità di ipotizzare **scenari di sperimentazione limitati**, o in senso territoriale (ad es. lungo un asse vallivo) o, in analogia con quanto realizzato dalla Regione Emilia-Romagna, ovvero operativo, nel senso di coinvolgere pochi servizi (ferroviario e gomma urbano) e un ristretto ventaglio di titoli di viaggio (abbonamenti annuali). Pur nella limitatezza delle risorse in gioco, necessariamente l'area di sperimentazione dovrà essere rappresentativa dell'intero territorio regionale e quindi offrire la possibilità di estendere i risultati ottenuti (impatti economici ed effetti sulla domanda di mobilità) ad una scala territoriale superiore.

A valle della sperimentazione, lo spazio temporale entro la procedura di gara sarà dedicato alla valutazione degli esiti della stessa in modo tale da procedere alla definitiva realizzazione dello schema tariffario integrato che andrà a gara.

4.5.LE FASI ATTUATIVE DELLA NUOVA PROPOSTA DI INTEGRAZIONE TARIFFARIA

Nel seguito vengono evidenziate le possibili **fasi progettuali** finalizzate alla messa a regime del nuovo sistema di tariffazione integrata. Si rammenta che l'attivazione di un nuovo sistema tariffario integrato si basa su (e si giustifica soltanto in presenza di) un progetto di rete rivisto secondo logiche di totale interscambiabilità tra le differenti tipologie di servizio (cfr nuovo progetto di rete).

Le fasi progettuali sono pertanto le seguenti:

1. entro la metà del 2010, definizione del **bacino/i di sperimentazione** su cui attivare il nuovo sistema. Tale bacino potrà essere rappresentato dall'intero territorio regionale (limitatamente ad alcuni servizi integrati e/o titoli di viaggio), da uno o più

bacini di traffico oppure, a titolo esemplificativo, da aree particolari come quelle rappresentate dai cosiddetti “assi vallivi” dove si concentrano i diversi servizi (adduzione, vallivo, costiero) della nuova organizzazione prevista dal Piano;

2. entro la fine del 2010, definizione del **Progetto Esecutivo** (modalità e tipologie tariffarie coinvolte) da attivare nel suddetto bacino strutturato, come descritto in precedenza, in step successivi;
3. nel biennio 2011-2012, attivazione **della fase di sperimentazione** sull’area di sperimentazione (in base a quanto definito nelle fasi precedenti);
4. al termine di ogni step progettuale, **verifica dei risultati della sperimentazione** in termini di viaggiatori, titoli venduti e ricavi tariffari e confronto con la situazione di partenza;
5. entro il 2013, **definizione e affinamento del sistema tariffario** in vista della gara con esplicitazione degli impatti economici legati al Progetto;
6. entro il 2013, **programmazione dell’estensione del sistema** ad altre aree/servizi/titoli di viaggio in base agli impatti determinati nella sperimentazione e agli impegni di spesa garantiti/garantibili dalla Regione;
7. tra la fine del 2013 e l’inizio del 2014, nell’ambito della seconda tornata di gare previste, applicazione **del nuovo sistema tariffario integrato**.