

PARERE

N.ro

52/10^e**4^a COMM. CONSILIARE**

REGIONE CALABRIA GIUNTA REGIONALE

Deliberazione n. 274 della seduta del - 1 LUG. 2019

Oggetto: Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe (Legge Regionale 31 dicembre 2015, n. 35, art. 6; Piano Regionale dei Trasporti, Misura 3.7).

Presidente o Assessore/i Proponenti/i: _____ (timbro e firma)

Prof. Roberto Musmanno
Assessore

Relatore (se diverso dal proponente): _____ (timbro e firma)

Dirigente/i Generale/i: _____ (timbro e firma)

Il Dirigente Generale

Dott. Ing. Domenico Pallaria

Dirigente/i Settore/i: _____ (timbro e firma)

Il dirigente di settore

Ing. Giuseppe Pavone

Alla trattazione dell'argomento in oggetto partecipano:

			Presente	Assente
1	Gerardo Mario OLIVERIO	Presidente	X	
2	Francesco RUSSO	Vice Presidente	X	
3	Maria Francesca CORIGLIANO	Componente	X	
4	Mariateresa FRAGOMENI	Componente	X	
5	Roberto MUSMANNO	Componente	X	
6	Antonietta RIZZO	Componente	X	
7	Savina Angela Antonietta ROBBE	Componente	X	
8	Francesco ROSSI	Componente	X	

Assiste il Segretario Generale della Giunta Regionale.

La delibera si compone di n. 3 pagine compreso il frontespizio e di n. 2 allegati.

Si conferma la compatibilità finanziaria del presente provvedimento.

Il Dirigente Generale del Dipartimento Bilancio

_____ timbro e firma **IL DIRIGENTE GENERALE**
(Dott. Filippo De Cello)

Consiglio Regionale della Calabria

PROTOCOLLO GENERALE

Prot. n. 19636 del 02.07.2019Classificazione 01.15.01

LA GIUNTA REGIONALE

PREMESSO:

- che, al fine di consentire il conseguimento degli obiettivi di copertura dei costi con i ricavi da traffico, l'articolo 27, comma 8-quinquies, del Decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 prevede che siano modificati *"i sistemi tariffari e i livelli delle tariffe anche tenendo conto del principio di semplificazione, dell'applicazione dell'indicatore della situazione economica equivalente, dei livelli di servizio e della media dei livelli tariffari europei, del corretto rapporto tra tariffa e abbonamenti ordinari, dell'integrazione tariffaria tra diverse modalità e gestori"*;
- che in maniera analoga l'articolo 6 della Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35, prevede *"la determinazione delle tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale [...] in maniera uniforme su tutto il territorio regionale, eventualmente differenziandole in base alle caratteristiche del servizio, alle caratteristiche dell'utenza ed alle modalità di fruizione del servizio, con l'obiettivo della progressiva integrazione tariffaria"*;
- che entrambe le fonti normative, quella regionale direttamente e quella statale per il tramite delle misure adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti (specificamente è applicabile la misura 19 della delibera n. 49/2015), rinviano al metodo del price-cap di cui all'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481 per l'aggiornamento delle tariffe;
- che il Piano Regionale dei Trasporti, alla Misura 3.7 prevede indicazioni in materia di politiche tariffarie e integrazione tariffaria, in linea con i criteri di premialità che erano stati previsti dal legislatore statale per la ripartizione del fondo nazionale del trasporto pubblico locale, che prevedano l'incremento del rapporto fra ricavi da traffico e costi operativi e l'incremento dei passeggeri.

RITENUTO:

- che sulla base delle previsioni normative sopra richiamate e delle indicazioni del Piano regionale dei trasporti è necessaria una revisione del sistema tariffario, inclusa la previsione di estese forme di integrazione tariffaria e l'individuazione di indicatori di qualità effettiva del servizio erogato da utilizzare per applicare il metodo del price-cap;
- che tale revisione deve contemperare le diverse finalità, in particolare quelle di efficienza del sistema del trasporto pubblico e quelle sociali;
- che i livelli tariffari europei, molto eterogenei fra loro e riferiti a contesti in cui sono significativamente differenti la regolamentazione del sistema del trasporto pubblico, la quantità e qualità dell'offerta, la presenza di sistemi di mobilità alternativi, non rende equo un confronto che si dovesse basare sui soli importi delle tariffe, che invece sono più ragionevolmente comparabili a livello italiano, che può costituire un riferimento importante.

PRESO ATTO:

- che il competente Dipartimento ha redatto un documento contenente una proposta di *"Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe"*, parte di una più articolata proposta complessiva che riguarda anche l'integrazione tariffaria e l'individuazione degli indicatori di qualità del servizio utili alla applicazione del metodo del price-cap;
- che il Comitato della Mobilità, nella seduta del 31 maggio 2019, ha espresso parere favorevole sul documento, con alcune prescrizioni;
- che il competente Dipartimento ha aggiornato il documento, adeguandolo alle prescrizioni formulate dal Comitato della Mobilità.

VALUTATO che per effetto del presente provvedimento, in ordine all'incidenza sul bilancio regionale, è prevedibile quanto segue:

- un incremento dei proventi da traffico dei servizi ferroviari (intorno al 10%), e quindi un maggiore trasferimento di risorse del Fondo nazionale trasporti, per effetto di quanto previsto dalla lettera a) del comma 2 dell'articolo 27 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito con modificazioni dalla L. 21 giugno 2017, n. 96;

- una minore compensazione con risorse pubbliche dei contratti di servizio ferroviari, a parità di costo;
 - una invarianza dei proventi da traffico dei servizi su gomma;
- e quindi complessivamente un'incidenza positiva sul bilancio regionale (in termini di maggiori entrate e minori spese) rispetto allo scenario in assenza di tale provvedimento.

TENUTO CONTO che, in ogni caso, dalle modifiche tariffarie di cui alla presente delibera non possono derivare nuovi o ulteriori oneri a carico del bilancio regionale, né dalle stesse discendere maggiori compensazioni in termini di corrispettivo.

VISTO l'allegato documento *"Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe"*, adeguato alle prescrizioni formulate dal Comitato della Mobilità.

RITENUTO di approvare il sopra citato documento, per sottoporlo al parere della competente Commissione consiliare, per come previsto dall'articolo 6 della Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35.

PRESO ATTO:

- che il Dirigente generale ed il Dirigente di settore del Dipartimento proponente attestano che l'istruttoria è completa e che sono stati acquisiti tutti gli atti e i documenti previsti dalle disposizioni di legge e di regolamento che disciplinano la materia;
- che il Dirigente generale ed il Dirigente di settore del Dipartimento, proponenti ai sensi dell'art. 28, comma 2, lett. a, e dell'art. 30, comma 1, lett. a, della legge regionale 13 maggio 1996 n. 7, sulla scorta dell'istruttoria effettuata, attestano la regolarità amministrativa nonché la legittimità della deliberazione e la sua conformità alle disposizioni di legge e di regolamento comunitarie, nazionali e regionali, ai sensi della normativa vigente e del disciplinare dei lavori di Giunta approvato con D.G.R. n. 336/2016;
- che il Dirigente generale ed il Dirigente di settore del Dipartimento proponente attestano che il presente provvedimento non comporta oneri a carico del bilancio annuale e/o pluriennale regionale.

SU PROPOSTA dell'Assessore alle Infrastrutture, a voti unanimi.

DELIBERA

1.- Di approvare l'allegata proposta di *"Revisione del sistema tariffario del Trasporto Pubblico Locale - Importo delle tariffe"*, al fine di trasmetterla al Consiglio regionale, per il parere di cui all'articolo 6 della Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35.

2.- Di trasmettere la presente deliberazione al Consiglio regionale.

3.- Di disporre la pubblicazione in formato aperto del provvedimento sul BURC ai sensi della legge regionale 6 aprile 2011 n. 11 e la contestuale pubblicazione in formato aperto sul sito istituzionale della Regione, ai sensi del d.lgs. 14 marzo 2013 n. 33 e nel rispetto delle disposizioni di D. Lgs. 30 giugno 2003 n. 196, a cura del Dirigente Generale del Dipartimento proponente.

IL SEGRETARIO GENERALE

Il Segretario Generale
Avv. Ennio Antonio Apicella

IL PRESIDENTE

Il Presidente
Mario Oliverio


Il dirigente di settore
Ing. Giuseppe Pavone

✦ ✦
Regione Calabria

allegato alla deliberazione
n° 274 del 01 LUG. 2019

***Revisione del sistema tariffario
del Trasporto Pubblico Locale***

Art. 6 della Legge Regionale 31 dicembre 2015, n. 35

IMPORTO DELLE TARIFFE

Versione 07/05/2019

Aggiornata in conformità al parere espresso dal Comitato della Mobilità in data 31/05/2019



Regione Calabria

**Assessorato
alle Infrastrutture**

**L'Assessore
*Prof. Roberto Musmanno***

**Dipartimento n. 6
Infrastrutture, LL.PP. Mobilità**

**Dirigente Generale
*Ing. Domenico Pallaria***

**Settore n. 9
Trasporto Pubblico Locale**

**Dirigente del Settore
*Ing. Giuseppe Pavone***

Gruppo di lavoro

Ing. Giuseppe Pavone

Ing. Maria Carcea

CAPITOLO 1

Introduzione

Al termine del 2015 l'intera materia del trasporto pubblico locale in Calabria è stata oggetto di revisione, con l'approvazione della Legge regionale 35 dicembre 2015, n. 35, la nuova legge quadro che ha integralmente sostituito la precedente Legge regionale 7 agosto 1999, n. 23. Pertanto, alla stregua degli altri atti di indirizzo, programmazione e attuazione assunti negli ultimi anni in ossequio alle disposizioni della citata legge quadro, anche per la materia tariffaria è necessario procedere in tal senso.

La Legge regionale 35 dicembre 2015, n. 35 detta le disposizioni in materia all'articolo 6, rubricato "*Tariffe*", che per comodità di lettura si riporta integralmente di seguito:

1. La Giunta regionale, tenendo conto delle misure previste dall'Autorità di regolazione dei trasporti, sentito il parere della competente commissione consiliare e del Comitato della mobilità, stabilisce i criteri per la determinazione delle tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale affidati ai sensi dell'articolo 16 in maniera uniforme su tutto il territorio regionale, eventualmente differenziandole in base alle caratteristiche del servizio, alle caratteristiche dell'utenza ed alle modalità di fruizione del servizio, con l'obiettivo della progressiva integrazione tariffaria.

2. Le variazioni delle tariffe sono efficaci nei limiti previsti dai contratti di servizio, con particolare riferimento alla lettera f) del comma 31 dell'articolo 16 e, qualora non compatibili con quelli vigenti, entrano in vigore all'avvio dell'esecuzione dei nuovi contratti che le prevedono. L'integrazione tariffaria costituisce valido motivo per la revisione dei contratti di servizio.

3. Le tariffe sono aggiornate in data 1 agosto di ogni anno, applicando il metodo del price-cap di cui all'articolo 2 della legge 14 novembre 1995, n. 481 (Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità), tenendo conto dell'indice nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) al lordo dei tabacchi (dato ISTAT) e di indicatori di qualità effettiva del servizio erogato determinati in conformità ai criteri di cui al comma 1.

La completa applicazione della normativa regionale impone una revisione del sistema tariffario, che si è ipotizzato di sviluppare in tre fasi:

- a) importo delle tariffe;
- b) integrazione tariffaria;
- c) indicatori di qualità effettiva del servizio erogato per l'applicazione del price-cap.

Sono inoltre aspetti connessi alla definizione del sistema tariffario le agevolazioni tariffarie (di cui all'articolo 7 della Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35), le sanzioni all'utenza e i diritti di esazione a bordo (di cui all'articolo 18 della stessa Legge).

Il presente documento è relativo alla prima delle tre fasi sopra individuate, la fase a), ed è suddiviso nei seguenti capitoli:

2. Importi tariffari vigenti;
3. Obiettivi della revisione degli importi tariffari;
4. Proposta di revisione degli importi tariffari;
5. Analisi degli effetti della revisione degli importi tariffari.

Sembra opportuno precisare fin da subito che, benché l'integrazione tariffaria non sia oggetto del presente documento, la revisione tariffaria proposta è stata sviluppata parallelamente a ipotesi di estese forme di integrazione tariffaria, in coerenza con esse ed anzi con l'obiettivo di rendere più agevole ed equa per gli utenti e gli operatori tale integrazione.

Sommario

CAPITOLO 1 Introduzione.....	1.1
CAPITOLO 2 Importi tariffari vigenti	2.1
2.1. Disposizioni applicabili per la determinazione delle tariffe	2.2
2.1.1. Servizi su gomma extraurbani.....	2.2
2.1.2. Servizi su gomma urbani	2.3
2.1.3. Servizi ferroviari	2.4
2.1.4. Disposizioni specifiche	2.5
2.2. Importo delle tariffe vigenti	2.6
2.3. Analisi comparata delle tariffe vigenti	2.8
CAPITOLO 3 Obiettivi della revisione degli importi tariffari	3.1
CAPITOLO 4 Proposta di revisione degli importi tariffari.....	4.1
4.1. Servizi extraurbani.....	4.3
4.2. Servizi urbani	4.8
4.3. Collegamenti di interscambio modale	4.11
4.4. Tariffe differenziate	4.12
4.4.1. Incrementi delle tariffe per particolari caratteristiche o modalità di fruizione del servizio	4.12
4.4.2. Riduzioni facoltative delle tariffe.....	4.12
4.5. Entrata in vigore	4.14
CAPITOLO 5 Analisi degli effetti della revisione degli importi tariffari	5.1
5.1. Confronto con gli importi tariffari vigenti.....	5.2
5.2. Stima della variazione dei proventi tariffari.....	5.7
5.2.1. Modelli per la stima della variazione dei proventi tariffari	5.7
5.2.2. Dati per la stima della variazione dei proventi tariffari.....	5.10
5.2.3. Risultati della stima della variazione dei proventi tariffari	5.14

CAPITOLO 2

Importi tariffari vigenti

Il presente capitolo descrive il sistema tariffario attuale, riassumendo le regole per la determinazione delle tariffe (paragrafo 2.1) e riportando gli importi delle tariffe attualmente vigenti per effetto di tali regole (paragrafo 2.2). Inoltre sono stati riportati in sintesi i risultati di una analisi comparata delle tariffe regionali della Calabria sia fra le varie modalità di trasporto sia nel contesto italiano (paragrafo 2.3).

In tutto il capitolo, e anche nel seguito della trattazione, tutti gli importi devono intendersi IVA inclusa.

2.1. Disposizioni applicabili per la determinazione delle tariffe

Dal 2011 al 2013 la Giunta regionale con vari provvedimenti (D.G.R. n. 362 del 11.08.2011, D.G.R. n. 446 del 14.10.2011, D.G.R. n. 568 16/12/2011, D.G.R. n. 262 del 11.07.2013, D.G.R. n. 276 del 29.07.2013 e la successivamente citata D.G.R. n. 380 del 25.10.2013) ha disposto vari incrementi degli importi delle tariffe, gli ultimi dei quali con decorrenza dal 2015, prevedendo anche l'adeguamento automatico all'inflazione e regole di calcolo dipendenti dalla percorrenza in maniera lineare (prima gli importi delle tariffe erano fissati per ciascuno scaglione di percorrenza in maniera crescente ma senza una specifica regola).

Le tariffe vigenti sono regolate principalmente dalla deliberazione della Giunta regionale n. 380 del 25.10.2013 *"Art. 16 bis del Decreto Legge n. 95 del 6.07.2012, convertito con modificazioni dalla Legge n. 135 del 7.08.2012, e s.m.i. Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale"*. Tale deliberazione, nell'approvare il citato piano definisce in allegato le tariffe vigenti:

- per i servizi su gomma extraurbani (paragrafo 2.1.1);
- per i servizi su gomma urbani (paragrafo 2.1.2);
- per i servizi ferroviari (paragrafo 2.1.3).

Altre deliberazioni definiscono aspetti più specifici del sistema tariffario, e sono trattate nel paragrafo 2.1.4. Non afferiscono tale documento e non sono pertanto oggetto di trattazione le disposizioni applicabili all'integrazione tariffaria.

2.1.1. Servizi su gomma extraurbani

La tariffa base dei servizi su gomma extraurbani, comprensiva di adeguamento inflattivo, T_{bg} , è calcolata con la seguente formula:

$$T_{bg}(d_m) = (A_g + B_g \cdot d_m) \cdot \frac{I_{2010}}{100} \quad (€)$$

dove

- d_m è la distanza media associata allo scaglione di percorrenza (km), che è suddiviso a intervalli di 10 km fino a 100 km e a intervalli di 25 km per distanze superiori;
- A_g è una costante pari a 0,900 (€);
- B_g è una costante pari a 0,052 (€/km);
- I_{2010} è l'indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC), al lordo dei tabacchi, assumendo base 100 nell'anno di riferimento 2010, aggiornato in data 1 agosto di ciascun anno dispari al valore riferito all'anno precedente (al 31 dicembre).

Le tipologie di titoli di viaggio e le loro caratteristiche sono riportate nella tabella 2.1. Gli importi sono calcolati a partire dalla tariffa base. È previsto che:

- l'arrotondamento sia effettuato verso l'importo più vicino;

- l'abbonamento sia valido per una coppia di corse al giorno;
- i titoli al portatore possano essere nominativi quando sono usati sistemi elettronici.

Tabella 2.1 – Tipologie e caratteristiche dei titoli di viaggio per i servizi su gomma extraurbani

Titolo	Importo	Emissione	Tipologia	Arrotondamento
biglietto di corsa semplice	$T_{hg}(d_m)$	obbligatoria	al portatore	0,20 €
biglietto andata/ritorno	$1,60 \cdot T_{hg}(d_m)$	obbligatoria	al portatore	0,20 €
abbonamento settimanale	$7,80 \cdot T_{hg}(d_m)$	obbligatoria	nominativo	1,00 €
abbonamento mensile $T_{mg}(d_m)$	$27,00 \cdot T_{hg}(d_m)$	obbligatoria	nominativo	1,00 €
abbonamento trimestrale	$(11/4) \cdot T_{mg}(d_m)$	facoltativa	nominativo	1,00 €
abbonamento annuale	$10 \cdot T_{mg}(d_m)$	facoltativa	nominativo	1,00 €

2.1.2. Servizi su gomma urbani

La tariffa base dei servizi su gomma urbani, comprensiva di adeguamento inflattivo, T_{bu} , è calcolata con la seguente formula:

$$T_{bu} = A_u \cdot \frac{I_{2010}}{100} \quad (€)$$

dove

- A_u è una costante pari a 1,420 (€);
- I_{2010} è l'indice inflattivo già definito al paragrafo 2.1.1.

Le tipologie di titoli di viaggio e le loro caratteristiche sono riportate nella tabella 2.2. Gli importi sono calcolati a partire dalla tariffa base. È previsto che:

- l'arrotondamento sia effettuato verso l'importo più vicino;
- i titoli al portatore possano essere nominativi quando sono usati sistemi elettronici.

È stata inoltre prevista la possibilità di istituire zonizzazione tariffarie con incrementi fino al 60% dell'importo della tariffa base urbana (T_{bu}), con l'adeguamento della durata del biglietto a tempo in proporzione non inferiore all'aumento della tariffa base.

Tabella 2.2 – Tipologie e caratteristiche dei titoli di viaggio per i servizi su gomma urbani

Titolo	Importo	Emissione	Tipologia	Arrotondamento
biglietto a tempo (90 min)	T_{bu}	obbligatoria	al portatore	0,10 €
biglietto giornaliero	$3,00 \cdot T_{bu}$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento settimanale	$7,80 \cdot T_{bu}$	facoltativa	nominativo	1,00 €
abbonamento mensile T_{mu}	$27,00 \cdot T_{bu}$	obbligatoria	nominativo	1,00 €
abbonamento trimestrale	$(11/4) \cdot T_{mu}$	facoltativa	nominativo	1,00 €
abbonamento annuale	$10 \cdot T_{mu}$	facoltativa	nominativo	1,00 €

2.1.3. Servizi ferroviari

La tariffa base dei servizi ferroviari, comprensiva di adeguamento inflattivo, T_{bf} , è calcolata con la seguente formula:

$$T_{bf}(d_m) = (A_f + B_f \cdot d_m) \cdot \frac{I_{2010}}{100} \quad (\text{€})$$

dove

- d_m è la distanza media associata allo scaglione di percorrenza (km), che è suddiviso a intervalli di 10 km fino a 100 km e a intervalli di 25 km per distanze superiori (come per i servizi su gomma extraurbani);
- A_f è una costante pari a 0,868 (€);
- B_f è una costante pari a 0,054 (€/km);
- I_{2010} è l'indice inflattivo già definito al paragrafo 2.1.1.

Le tipologie di titoli di viaggio e le loro caratteristiche sono riportate nella tabella 2.3. Gli importi sono calcolati a partire dalla tariffa base. È previsto che:

- l'arrotondamento sia effettuato verso l'importo più vicino;
- i titoli al portatore possano essere nominativi quando sono usati sistemi elettronici.

Tabella 2.3 – Tipologie e caratteristiche dei titoli di viaggio per i servizi ferroviari

Titolo		Importo	Emissione	Tipologia	Arrotondamento
biglietto di corsa semplice		$T_{bf}(d_m)$	obbligatoria	al portatore	0,20 €
abbonamento settimanale	$d_m \leq 50$ km	$6,00 \cdot T_{bf}(d_m)$	obbligatoria	nominativo	0,20 €
	$d_m > 50$ km	$6,00 \cdot T_{bf}(50) + 1,68 \cdot [T_{bf}(d_m) - T_{bf}(50)]$			
abbonamento mensile $T_{mf}(d_m)$	$d_m \leq 50$ km	$20,00 \cdot T_{bf}(d_m)$	obbligatoria	nominativo	0,20 €
	$d_m > 50$ km	$20,0 \cdot T_{bf}(50) + 5,60 \cdot [T_{bf}(d_m) - T_{bf}(50)]$			
abbonamento trimestrale		$(11/4) \cdot T_{mf}(d_m)$	facoltativa	nominativo	0,20 €
abbonamento annuale		$10 \cdot T_{mf}(d_m)$	facoltativa	nominativo	0,20 €

2.1.4. Disposizioni specifiche

La D.G.R. n. 262 del 30.06.2014 ha previsto l'istituzione di una tariffa unica ridotta per gli ultrasessantenni con reddito ISEE inferiore a 9.000,00 euro/anno, per il solo abbonamento mensile, con importo pari a 10,00 euro per un'area urbana o per una qualsiasi tratta extraurbana indipendentemente dalla lunghezza.

La D.G.R. n. 367 del 27.09.2016 ha introdotto la facoltà per gli operatori dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma, urbani ed extraurbani, di adottare un abbonamento scolastico dedicato per gli studenti che frequentano la scuola secondaria di secondo grado o i livelli inferiori di istruzione, fruibile esclusivamente nei giorni scolastici. L'importo dell'abbonamento scolastico è determinato moltiplicando per 20/3 l'importo dell'abbonamento mensile.

La D.G.R. n. 175 del 27.04.2017 approva l'atto di rinnovo del contratto di servizio con Trenitalia s.p.a. per il trasporto pubblico ferroviario sulla rete nazionale per il periodo 2015-2017 e regola alcuni aspetti tariffari, come le tariffe sovraregionali, le regole del price-cap, o la progressiva soppressione della tariffa ridotta per gli ultrasessantacinquenni.

2.2. Importo delle tariffe vigenti

Le tariffe ordinarie vigenti, sono riportate nelle tabelle di seguito elencate:

- per i servizi su gomma extraurbani (paragrafo 2.1.1);
- per i servizi su gomma urbani (paragrafo 2.1.2);
- per i servizi ferroviari (paragrafo 2.1.3).

Gli importi delle tariffe sono diretta applicazione delle disposizioni applicabili, tenuto conto che:

- l'indice inflattivo I_{2010} dal 1 agosto 2015 ha assunto il valore 1,074;
- tale indice è rimasto invariato anche nel biennio successivo (a decorrere dal 1 agosto 2017);
- i contratti di servizio rinnovati sono stati adeguati al criterio del price-cap, ma non essendovi stato incremento inflattivo nel biennio tale criterio non è applicabile.

Tabella 2.4 – Tariffe vigenti per i servizi su gomma extraurbani

Scaglione di percorrenza (km)	Importo per tipologia di titolo di viaggio (€)			
	biglietto di corsa semplice	biglietto andata/ritorno	abbonamento settimanale	abbonamento mensile
0 - 10	1,20	2,00	10,00	34,00
10 - 20	1,80	2,80	14,00	49,00
20 - 30	2,40	3,80	18,00	64,00
30 - 40	3,00	4,60	23,00	79,00
40 - 50	3,40	5,60	27,00	94,00
50 - 60	4,00	6,40	31,00	109,00
60 - 70	4,60	7,40	36,00	124,00
70 - 80	5,20	8,20	40,00	139,00
80 - 90	5,80	9,20	45,00	154,00
90 - 100	6,20	10,00	49,00	169,00
100 - 125	7,20	11,60	57,00	196,00
125 - 150	8,60	13,80	67,00	233,00
150 - 175	10,00	16,00	78,00	271,00
175 - 200	11,40	18,40	89,00	309,00
200 - 225	12,80	20,60	100,00	347,00
225 - 250	14,20	22,80	111,00	384,00
250 - 275	15,60	25,00	122,00	422,00
275 - 300	17,00	27,20	133,00	460,00

Tabella 2.5 – Tariffe vigenti per i servizi su gomma urbani

Importo per tipologia di titolo di viaggio (€)			
biglietto a tempo (90 min)	biglietto giornaliero	abbonamento settimanale	abbonamento mensile
1,50	4,60	12,00	41,00

4.1. Servizi extraurbani

Le tariffe proposte per il servizio di trasporto pubblico locale extraurbano sono identiche sia per il servizio automobilistico che per quello ferroviario. La tariffa base proposta per i servizi extraurbani, comprensiva di adeguamento inflattivo, T_{be} , è calcolata con la seguente formula:

$$T_{be}(d_m) = (A_e + B_e \cdot d_m) \cdot \left(\frac{I_{2010}}{100} + \Delta Q \right) \quad (\text{€})$$

dove:

- d_m è la distanza media associata allo scaglione di percorrenza (km), che è suddiviso a intervalli di 10 km;
- A_e è una costante pari a 0,950 (€);
- B_e è una costante pari a 0,060 (€/km);
- I_{2010} è l'indice generale nazionale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC), al lordo dei tabacchi, assumendo base 100 nell'anno di riferimento 2010, aggiornato in data 1 agosto di ciascun anno al valore riferito all'anno precedente (al 31 dicembre);
- ΔQ è un indicatore legato alla qualità effettiva del servizio di trasporto pubblico erogato, utilizzato per l'applicazione del metodo del price-cap.

Le tipologie di titoli di viaggio e le loro caratteristiche sono riportate nella tabella 4.1 e nella tabella 4.2, rispettivamente per gli utenti ordinari e per gli studenti. Gli importi sono calcolati a partire dalla tariffa base.

La proposta prevede che:

- a) l'abbonamento possa essere limitato a una coppia di corse al giorno per i servizi espletati con mezzi che non consentono passeggeri in piedi;
- b) il titolo di viaggio sia sempre associabile a una linea e a una coppia origine-destinazione prescelta dall'utente, con la tariffa calcolata sulla base della percorrenza fra origine e destinazione, e utilizzabile fra tutte le fermate fra origine e destinazione; in tal caso:
 - eventuali diramazioni ordinarie (non a chiamata) possono essere escluse dal computo della percorrenza a discrezione dell'operatore, a meno che su di esse non insistano l'origine e/o la destinazione prescelte dall'utente;
 - eventuali diramazioni e/o prolungamenti a chiamata sono esclusi dal computo della percorrenza a meno che su di essi non insistano l'origine e/o la destinazione prescelte dall'utente;
 - in caso di asimmetria della percorrenza sulla coppia origine-destinazione, in una direzione e nell'altra, si tiene conto del valore medio per tutti i titoli di viaggio diversi dal biglietto di corsa semplice (per il quale invece si tiene conto della percorrenza nella direzione di viaggio);
- c) il titolo di viaggio sia associabile a discrezione dell'operatore:
 - a un insieme di linee, e a una coppia origine-destinazione, con la tariffa calcolata sulla base della percorrenza fra origine e destinazione massima

- fra tutte le linee, calcolata come al punto b), e sia utilizzabile per tutte le fermate fra origine e destinazione su tutte le linee dell'insieme;
- a una coppia origine-destinazione, con la tariffa calcolata sulla base della percorrenza fra origine e destinazione minima fra tutte le linee, calcolata come al punto b), e sia utilizzabile su qualsiasi linea dell'operatore senza possibilità di utilizzo di fermate intermedie, con l'obbligo di convalida all'inizio e al termine di ogni corsa, a pena di applicazione delle sanzioni (di cui all'articolo 18 della Legge regionale 35 dicembre 2015, n. 35);
 - d) per le fermate situate nello stesso comune o ambito di area urbana (di cui all'articolo 15 della Legge regionale 35 dicembre 2015, n. 35), ai fini della determinazione della tariffa, le percorrenze possono essere calcolate rispetto a una specifica fermata situata nello stesso comune o ambito di area urbana, previa valutazione discrezionale in fase di programmazione dei servizi.

Per effetto delle regole proposte, considerando lo stesso indice inflattivo I_{2010} oggi in vigore², le tariffe che sarebbero applicabili ad oggi sulla base della proposta sono riportate nella tabella 4.3.

² L'indice nel sistema tariffario vigente è aggiornato al 2017, essendo previsto l'aggiornamento biennale. Tuttavia utilizzare l'indice riferito al 2018 potrebbe essere fuorviante nel confronto con le tariffe vigenti tenuto conto che, comunque, sia nel sistema tariffario vigente, sia in quello proposto, dal 1 agosto 2019 l'indice da considerare è relativo al 2018 e dunque entrambe le tariffe si riallineeranno allo stesso indice inflattivo (le tariffe attuali incrementeranno del 2,4%).

Tabella 2.6 – Tariffe vigenti per i servizi ferroviari

Scaglione di percorrenza (km)	Importo per tipologia di titolo di viaggio (€)		
	biglietto di corsa semplice	abbonamento settimanale	abbonamento mensile
0 - 10	1,20	7,40	24,40
10 - 20	1,80	10,80	36,00
20 - 30	2,40	14,20	47,60
30 - 40	3,00	17,80	59,20
40 - 50	3,60	21,20	70,80
50 - 60	4,20	23,40	78,20
60 - 70	4,80	24,40	81,60
70 - 80	5,20	25,40	84,80
80 - 90	5,80	26,40	88,00
90 - 100	6,40	27,40	91,20
100 - 125	7,40	29,00	97,00
125 - 150	9,00	31,60	105,00
150 - 175	10,40	34,00	113,20
175 - 200	11,80	36,40	121,20
200 - 225	13,20	38,80	129,40
225 - 250	14,80	41,20	137,60
250 - 275	16,20	43,60	145,60
275 - 300	17,60	46,20	153,80

2.3. Analisi comparata delle tariffe vigenti

Comparando fra loro le tariffe vigenti in Calabria per differenti modalità di trasporto, e specificamente le tariffe dei servizi su gomma extraurbani e le tariffe dei servizi ferroviari, si osserva quanto segue:

- gli importi dei biglietti di corsa semplice sono simili fra loro (figura 2.1);
- gli importi degli abbonamenti mensili (figura 2.2), e più in generale di tutti gli abbonamenti, sono più elevati per i servizi su gomma extraurbani e tale differenza si accentua sempre di più per percorrenze superiori a 50 km.

Nell'anno 2017 è stata effettuata una analisi comparata delle tariffe vigenti nella Regione Calabria, confrontandole con quelle delle altre regioni italiane. Tale analisi è riportata nell'allegato documento "*Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale*". L'analisi ha preso a riferimento i biglietti (di corsa semplice per i servizi extraurbani e a tempo per i servizi urbani) e gli abbonamenti mensili. In sintesi i risultati di questa comparazione evidenziano quanto segue:

- a) per le tariffe dei servizi su gomma extraurbani:
 - gli importi dei biglietti di corsa semplice sono inferiori di circa il 20÷25% rispetto ai valori medi italiani;
 - gli importi degli abbonamenti mensili sono superiori rispetto ai valori medi italiani, a partire da circa il 10% per percorrenze intorno ai 20÷30 km, per crescere progressivamente, con valori intorno al 40% già per percorrenze intorno ai 50÷60 km;
- b) per le tariffe dei servizi su gomma urbani:
 - l'importo orario (cioè rapportato a 1 ora) del biglietto a tempo è in linea con la media nazionale¹;
 - gli importi dell'abbonamento mensile sono superiori di circa il 15÷20% rispetto ai valori medi italiani;
- c) per le tariffe dei servizi ferroviari, gli importi delle tipologie di titoli di viaggio analizzati sono leggermente inferiori rispetto ai valori medi italiani, ma tale divario si è verosimilmente accentuato dal 2017.

L'analisi è rappresentata sinteticamente nella figura 2.3.

Tenuto conto che dal 2015 ad oggi gli importi ordinari delle tariffe regionali non si sono modificati, l'analisi può ritenersi ancora attuale. Tuttavia va tenuto conto che il trend in corso in Italia è orientato dagli inizi del decennio a un significativo incremento tariffario, superiore all'andamento dell'inflazione, per cui i valori medi italiani di cui si è tenuto conto potrebbero essere leggermente sottostimati ad oggi. In particolare tale trend di crescita negli ultimi anni è significativo per le tariffe ferroviarie, associato ai nuovi contratti e agli investimenti per il rinnovo del materiale rotabile.

¹ Nell'allegato documento "*Tariffe Medie Regionali nel Trasporto Pubblico Locale*", nel paragrafo 2.1 "*Biglietto a tempo*", l'importo orario del biglietto a tempo in regione Calabria è stato erroneamente computato al valore di 1,20 euro, quando invece il valore corretto è 1,00 euro, che si pone in linea con il valore medio nazionale (media sulle province: 0,99 euro; media sulle regioni: 0,98 euro).

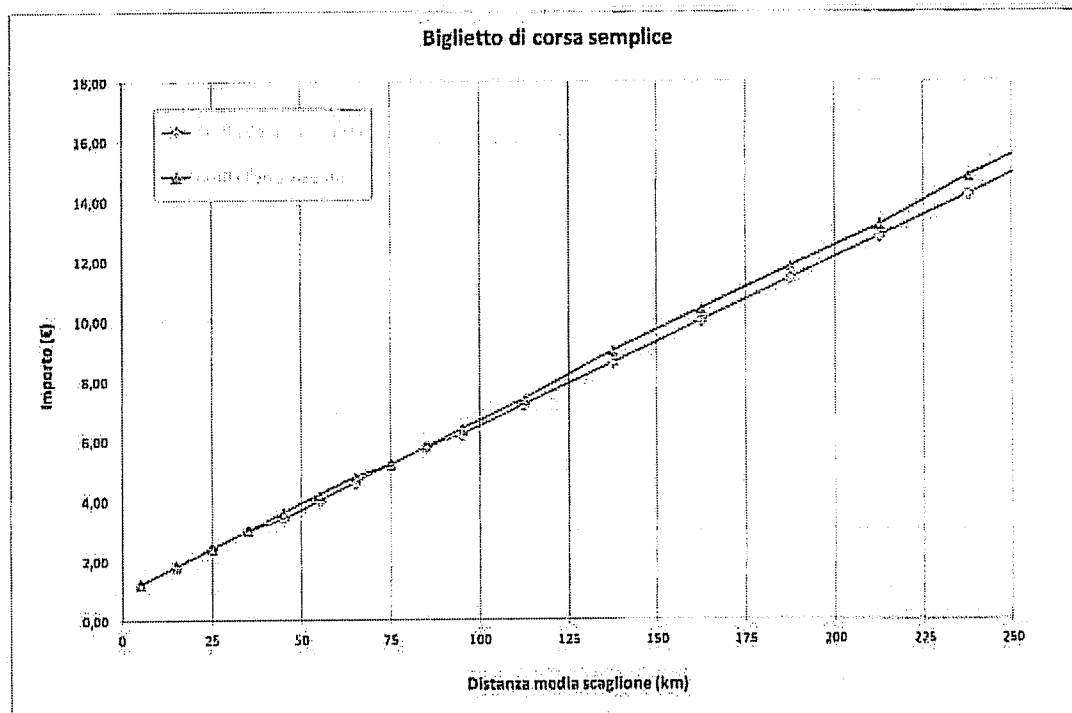


Figura 2.1 – Confronto fra le tariffe vigenti dei biglietti dei servizi su gomma extraurbani e ferroviari

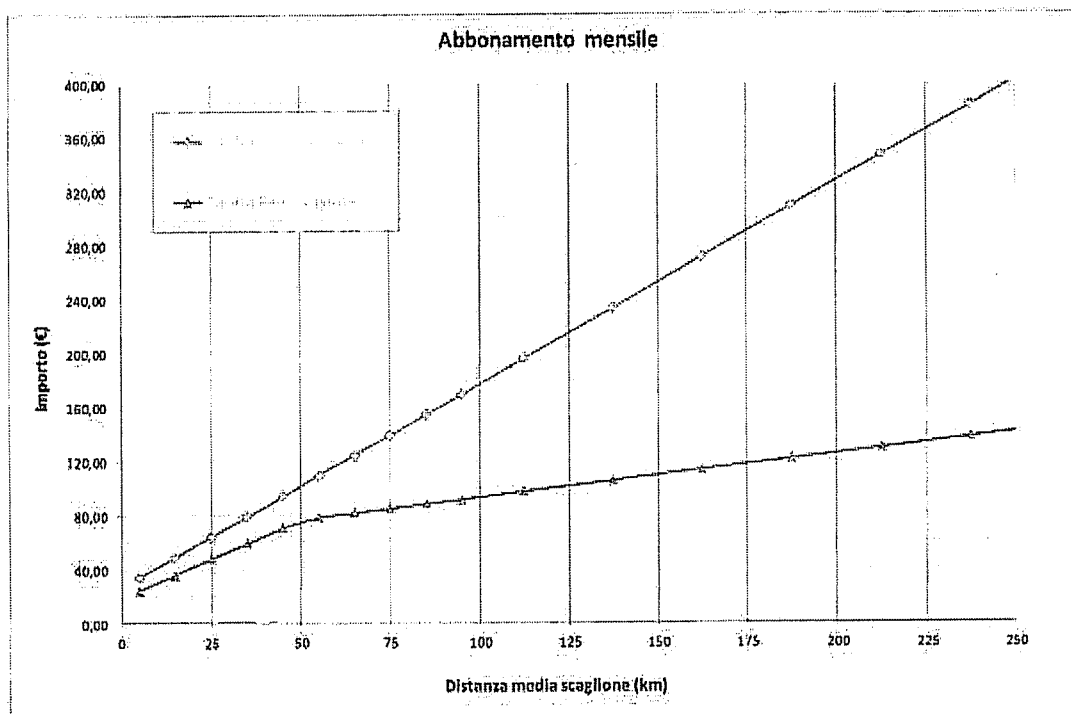


Figura 2.2 – Confronto fra le tariffe vigenti degli abbonamenti mensili dei servizi su gomma extraurbani e ferroviari

	Servizi su gomma extraurbani	Servizi su gomma urbani	Servizi ferroviari
Biglietto	↓	=	↓
Abbonamento	↑	↑	↓

↑ valore superiore alla media nazionale

↓ valore inferiore alla media nazionale

Figura 2.3 – Importi dei titoli di viaggio in Calabria rispetto alla media nazionale

CAPITOLO 3

Obiettivi della revisione degli importi tariffari

La necessità di una revisione del sistema tariffario è un elemento noto da tempo. Già nella "Integrazione al Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale", approvato con D.G.R. n. 419 del 10.10.2014, in applicazione dell'art. 41 del D.L. 133/2014, si stabilisce che *"le eventuali azioni previste, da attuarsi entro agosto 2015 (data già prevista di adeguamento delle tariffe all'inflazione), previa specifica valutazione dell'elasticità della domanda, sono le seguenti:*

- *riduzione del costo degli abbonamenti e incremento del costo dei biglietti dei servizi su gomma extraurbani, mantenendo in equilibrio i ricavi previsti;*
- *adeguamento ai livelli nazionali delle tariffe ferroviarie."*

La citata "Integrazione al Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale" è rimasta inattuata per via di una nuova differente impostazione assunta nel corso della attuale legislatura che ha modificato aspetti fondamentali del sistema del trasporto pubblico attraverso l'approvazione di una nuova legge quadro nel 2015, la Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35, che ha sostituito la precedente legge del 1999, del Piano Regionale dei Trasporti nel 2016, che ha sostituito il precedente del 1997, e del Livello dei Servizi Minimi nel 2018, che non era mai stato definito dalla Regione dal 1997 (anno in cui il D.lgs. 422/1997 ha previsto tale strumento).

Gli obiettivi che erano stati fissati nel 2014 si ritengono ancora attuali, ma la riforma che l'indirizzo politico attuale intende attuare è basata su obiettivi più ampi che, in taluni casi, declinano in maggior dettaglio le finalità generali della Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35. Gli obiettivi si possono riassumere nei seguenti punti:

- a) allineare e omogeneizzare in termini di importi e altre regole le tariffe per i servizi ferroviari e per i servizi automobilistici, introducendo una unica tariffa per tutti i servizi extraurbani, indipendentemente dal modo di trasporto;
- b) allineare, per quanto possibile, le tariffe regionali con quelle medie italiane;
- c) introdurre una tariffa differenziata ridotta *esclusivamente* per gli studenti;
- d) attuare misure di omogeneizzazione delle regole, come quella di cui al punto a), nell'ottica di estese forme di integrazione tariffaria, con l'obiettivo di rendere più agevole ed equa per gli utenti e gli operatori tale integrazione;
- e) incrementare i proventi tariffari del trasporto ferroviario di circa il 10-15% (solo per effetto della revisione tariffaria, oltre altri incrementi associati alla lotta

all'evasione, all'incremento della qualità del servizio, ecc.), sia per incrementare il rapporto fra ricavi e costi operativi (molto al di sotto del 35% previsto), sia per essere in linea con le ipotesi di piano economico finanziario del contratto in corso di negoziazione con Trenitalia s.p.a.;

- f) mantenere inalterati o, più precisamente, quantomeno non ridurre i proventi tariffari per le altre modalità di trasporto.

L'insieme di obiettivi è complesso e in taluni casi contrastante, come è naturale che sia, dovendo tenere conto del contesto attuale regionale, degli aspetti sociali, degli aspetti di efficienza e sostenibilità del sistema.

Infine, quale vincolo, gli importi delle tariffe devono essere non superiori a quelli previsti al paragrafo 6.5 del Livello dei Servizi Minimi (D.G.R. n. 418 del 24.09.2018, D.C.R. n. 347 del 16.11.2018, D.C.R. n. 354 del 29.11.2018).

CAPITOLO 4

Proposta di revisione degli importi tariffari

La proposta di revisione tariffaria si basa su due principali tipologie di tariffe:

- la *tariffa extraurbana* (paragrafo 4.2), che deve essere sempre utilizzata per spostamenti sui servizi che non si svolgono all'interno dello stesso Comune o dello stesso ambito di area urbana e negli ulteriori casi residuali;
- la *tariffa urbana* (paragrafo 4.1), che deve essere sempre utilizzata per spostamenti:

- sui servizi urbani all'interno dello stesso Comune, cui spetta ai sensi dell'articolo 14 della L.R. 35/2015 la programmazione degli stessi;
- sui servizi urbani all'interno dello stesso centro abitato, di cui al comma 2 dell'articolo 15 della L.R. 35/2015, degli ambiti di area urbana istituiti ai sensi del citato articolo;

e che può essere utilizzata, con valutazione discrezionale da effettuarsi in fase di programmazione, per spostamenti su servizi urbani interni agli ambiti di area urbana e ai comuni, nei casi non previsti sopra, in relazione alla tipologia e frequenza del servizio.

Per i collegamenti di interscambio modale, che connettono terminali di diverse modalità di trasporto appartenenti allo stesso nodo ma non localizzati in adiacenza¹ (comma 4 dell'articolo 8 della L.R. 35/2015), si applica in aggiunta una *tariffa di nodo* (paragrafo 4.3), calcolata come tariffa minima applicabile (che coincide nel caso della tariffa urbana e della tariffa extraurbana).

Un secondo elemento di rilievo della proposta di revisione è la differenziazione in base alla tipologia di utenza. Gli abbonamenti di durata almeno settimanale prevedono in ragione di ciò due tariffazioni:

- la *tariffa studenti*, che è fruibile esclusivamente dagli utenti che frequentano corsi finalizzati al conseguimento di titoli di studio o titoli accademici aventi valore legale, presso soggetti pubblici o privati abilitati al rilascio di tali titoli, con sede in Italia;
- la *tariffa ordinaria*, che è fruibile liberamente da tutti gli utenti.

Ulteriori previsioni comuni relative alla proposta di revisione tariffaria sono le seguenti:

- a) il periodo di utilizzo degli abbonamenti è il seguente:
 - per l'*abbonamento giornaliero*, ove previsto: un giorno solare, a decorrere dalla prima convalida, fino alle 23.59 dello stesso giorno;

¹ A titolo di esempio, nella programmazione in corso: l'aeroporto di Lamezia Terme e la stazione ferroviaria di Lamezia Terme Centrale, appartenenti a un unico nodo.

- per l'*abbonamento settimanale*: 7 giorni consecutivi, a decorrere dalla prima convalida, fino alle 23.59 del settimo giorno;
 - per l'*abbonamento mensile*: un mese solare, dal primo giorno del mese all'ultimo;
 - per gli *abbonamenti trimestrale e annuale*: un numero consecutivo di rispettivamente 3 e 12 mesi solari, dal primo giorno del primo mese all'ultimo giorno dell'ultimo mese;
 - per l'*abbonamento scolastico*: tutti i giorni scolastici previsti dal calendario scolastico regionale, per un anno scolastico;
- b) l'operatore può applicare tariffe non superiori a quelle del passeggero per il trasporto di animali e di biciclette, ove ciò sia previsto, almeno con riferimento ai biglietti di corsa semplice e a tempo, anche differenziando gli importi in base all'ingombro;
- c) non è necessario il titolo di viaggio per:
- i cani guida per i non vedenti;
 - i minori di età che non superino i quattro anni di età, o il metro di altezza, a discrezione dell'operatore, e che non occupino un posto a sedere;
- d) l'arrotondamento deve essere effettuato verso l'importo più vicino previsto;
- e) tutte le scelte che sono a discrezione dell'operatore devono essere previste nella carta dei servizi, che deve essere trasmessa alla Regione e all'ente affidante almeno 30 giorni prima dell'entrata in vigore;

Ulteriori casi di differenziazione delle tariffe sono trattati nel paragrafo 4.4. Nel paragrafo 4.5 è trattata l'entrata in vigore della riforma tariffaria proposta.

Come già precisato in precedenza, in tutto il documento, gli importi devono intendersi IVA inclusa.

Tabella 4.1 – Tipologie e caratteristiche dei titoli di viaggio per i servizi extraurbani – tariffa ordinaria

Titolo	Importo	Emissione	Tipologia	Arrotondamento
biglietto di corsa semplice	$T_{be}(d_m)$	obbligatoria	al portatore/ nominativo	0,10 €
biglietto andata/ritorno	$1,60 \cdot T_{be}(d_m)$	facoltativa	al portatore/ nominativo	0,10 €
abbonamento settimanale	$d_m \leq 50 \text{ km}$ $7,00 \cdot T_{be}(d_m)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
	$d_m > 50 \text{ km}$ $7,00 \cdot T_{be}(50) +$ $+ 3,50 \cdot [T_{be}(d_m) - T_{be}(50)]$			
abbonamento mensile $T_{me}(d_m)$	$d_m \leq 50 \text{ km}$ $24,00 \cdot T_{be}(d_m)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
	$d_m > 50 \text{ km}$ $24,00 \cdot T_{be}(50) +$ $+ 12,00 \cdot [T_{be}(d_m) - T_{be}(50)]$			
abbonamento trimestrale	$(11/4) \cdot T_{me}(d_m)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento annuale	$10 \cdot T_{me}(d_m)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento scolastico	$(20/3) \cdot T_{me}(d_m)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €

Tabella 4.2 – Tipologie e caratteristiche dei titoli di viaggio per i servizi extraurbani – tariffa studenti

Titolo	Importo	Emissione	Tipologia	Arrotondamento
biglietto di corsa semplice	$T_{he}(d_m)$	obbligatoria	nominativo/ al portatore	0,10 €
biglietto andata/ritorno	$1,60 \cdot T_{he}(d_m)$	facoltativa	nominativo/ al portatore	0,10 €
abbonamento settimanale	$d_m \leq 50 \text{ km}$ $6,30 \cdot T_{he}(d_m)$ $d_m > 50 \text{ km}$ $6,30 \cdot T_{he}(50) +$ $+ 3,15 \cdot [T_{he}(d_m) - T_{he}(50)]$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento mensile $T_{mf}(d_m)$	$d_m \leq 50 \text{ km}$ $21,60 \cdot T_{he}(d_m)$ $d_m > 50 \text{ km}$ $21,60 \cdot T_{he}(50) +$ $+ 10,80 \cdot [T_{he}(d_m) - T_{he}(50)]$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento trimestrale	$(11/4) \cdot T_{me}(d_m)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento annuale	$10 \cdot T_{me}(d_m)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento scolastico	$(20/3) \cdot T_{me}(d_m)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €

Tabella 4.3 – Tariffe proposte per i servizi extraurbani

Scaglione di percorrenza (km)	Importo per tipologia di titolo di viaggio (€)					
	biglietto di corsa semplice	biglietto andata/ ritorno	abbonamento settimanale		abbonamento mensile	
			ordinario	studenti	ordinario	studenti
0 - 10	1,30	2,10	9,40	8,50	32,20	29,00
10 - 20	2,00	3,20	13,90	12,50	47,70	42,90
20 - 30	2,60	4,20	18,40	16,60	63,20	56,80
30 - 40	3,30	5,30	22,90	20,60	78,60	70,30
40 - 50	3,90	6,20	27,40	24,70	94,10	84,70
50 - 60	4,60	7,40	30,80	27,70	109,70	95,10
60 - 70	5,20	8,30	33,10	29,80	113,40	102,10
70 - 80	5,90	9,40	35,30	31,80	121,10	109,00
80 - 90	6,50	10,40	37,60	33,80	128,90	116,00
90 - 100	7,10	11,40	39,80	35,90	136,60	123,00
100 - 110	7,80	12,50	42,10	37,90	144,30	129,90
110 - 120	8,40	13,40	44,40	39,90	152,10	136,90
120 - 130	9,10	14,60	46,60	42,00	159,80	143,80
130 - 140	9,70	15,30	48,90	44,00	167,50	150,80
140 - 150	10,40	16,60	51,10	46,00	175,30	157,70
150 - 160	11,00	17,60	53,40	48,00	183,00	164,70
160 - 170	11,70	18,70	55,60	50,10	190,70	171,70
170 - 180	12,30	19,70	57,90	52,10	198,50	178,60
180 - 190	12,90	20,60	60,10	54,10	206,20	185,60
190 - 200	13,60	21,80	62,40	56,20	213,90	192,80
200 - 210	14,20	22,70	64,70	58,20	221,70	199,50
210 - 220	14,90	23,80	66,90	60,20	229,40	206,50
220 - 230	15,50	24,80	69,20	62,20	237,10	213,40
230 - 240	16,20	25,90	71,40	64,30	244,90	220,40
240 - 250	16,80	26,90	73,70	66,30	252,60	227,30
250 - 260	17,30	28,00	75,90	68,30	260,30	234,30
260 - 270	18,10	29,00	78,20	70,40	268,10	241,30
270 - 280	18,70	29,90	80,40	72,40	275,80	248,20
280 - 290	19,40	31,00	82,70	74,40	283,50	255,20
290 - 300	20,00	32,00	85,00	76,30	291,30	262,10

4.2. Servizi urbani

La tariffa base proposta per i servizi su gomma urbani, comprensiva di adeguamento inflattivo, T_{bu} , è calcolata con la seguente formula:

$$T_{bu}(t) = \left(A_u + B_u \cdot \frac{t}{60} \right) \cdot \left(\frac{I_{2010}}{100} + \Delta Q \right) \quad (\text{€})$$

dove:

- A_u è una costante pari a 0,950 (€);
- B_u è una costante pari a 0,300 (€);
- t è il tempo di validità del biglietto (minuti);
- I_{2010} è l'indice inflattivo già definito al paragrafo 4.1;
- ΔQ è l'indicatore legato alla qualità effettiva del servizio già definito al paragrafo 4.1.

Il tempo di validità è ordinariamente pari 90 minuti, con le seguenti eccezioni:

- 60 minuti, nel caso di servizi urbani con un'offerta annua complessiva inferiore a 100.000 km·bus, o compresa fra 100.000 e 200.000 km·bus previa valutazione discrezionale in fase di programmazione dei servizi in relazione all'effettiva offerta di servizi fruibile;
- 120 minuti, nel caso di servizi urbani con un'offerta annua complessiva non inferiore a 1.000.000 km·bus, per spostamenti fra diverse zone tariffarie; l'eventuale istituzione di zone tariffarie deve essere effettuata in fase di programmazione, in sovrapposizione, in maniera tale che spostamenti inferiori a 4 km ricadano sempre all'interno della stessa zona tariffaria.

Le tipologie di titoli di viaggio e le loro caratteristiche sono riportate nella tabella 4.4 e nella tabella 4.5, rispettivamente per gli utenti ordinari e per gli studenti. Gli importi sono calcolati a partire dalla tariffa base. È previsto un coefficiente correttivo:

$$k = 9/8$$

che incrementa di 1/8 l'importo degli abbonamenti di durata almeno settimanale rispetto a quelli extraurbani, in ragione del maggiore utilizzo potenziale del servizio urbano. Tale coefficiente correttivo può, a discrezione dell'operatore, essere posto pari all'unità per i non residenti presso il Comune/area urbana:

$$k = 1$$

in ragione sia del fatto che l'utilizzo è potenzialmente inferiore sia del fatto che presumibilmente trattasi di pendolari che già si fanno carico del costo del viaggio per raggiungere il Comune/area urbana.

Tabella 4.4 – Tipologie e caratteristiche dei titoli di viaggio per i servizi urbani – tariffa ordinaria

Titolo	Importo	Emissione	Tipologia	Arrotondamento
biglietto a tempo	$T_{bu}(t)$	obbligatoria	al portatore/ nominativo	0,10 €
biglietto giornaliero	$3,00 \cdot T_{bu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento settimanale	$k \cdot 7,00 \cdot T_{bu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento annuale $T_{mu}(t)$	$k \cdot 24,00 \cdot T_{bu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento trimestrale	$(11/4) \cdot T_{mu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento annuale	$10 \cdot T_{mu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento scolastico	$(20/3) \cdot T_{mu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €

Tabella 4.5 – Tipologie e caratteristiche dei titoli di viaggio per i servizi urbani – tariffa studenti

Titolo	Importo	Emissione	Tipologia	Arrotondamento
biglietto a tempo	$T_{bu}(t)$	obbligatoria	al portatore/ nominativo	0,10 €
biglietto giornaliero	$3,00 \cdot T_{bu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento settimanale	$k \cdot 6,30 \cdot T_{bu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento annuale $T_{mu}(t)$	$k \cdot 21,60 \cdot T_{bu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento trimestrale	$(11/4) \cdot T_{mu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento annuale	$10 \cdot T_{mu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €
abbonamento scolastico	$(20/3) \cdot T_{mu}(t)$	obbligatoria	nominativo	0,10 €

Per effetto delle regole proposte, considerando lo stesso indice inflattivo I_{2010} oggi in vigore, le tariffe che sarebbero applicabili ad oggi sulla base della proposta sono riportate nella tabella 4.6.

Tabella 4.6 – Tariffe proposte per i servizi urbani (residenti)

Tempo tariffa base (min)	Importo per tipologia di titolo di viaggio (€)					
	biglietto a tempo	biglietto giornaliero	abbonamento settimanale		abbonamento mensile	
			ordinario	studenti	ordinario	studenti
60	1,70	4,00	10,60	9,50	36,20	32,60
90	1,50	4,50	11,80	10,70	40,60	36,50
120	1,70	5,00	13,10	11,80	44,90	40,50

4.3. Collegamenti di interscambio modale

La tariffa di nodo è aggiuntiva e i collegamenti di interscambio modale possono essere fruiti anche con i titoli di viaggio delle tariffe per i servizi urbani o extraurbani, a seconda della tipologia di servizio.

La tariffa di nodo è calcolata come tariffa extraurbana associata allo scaglione di percorrenza 0-10 km ($d_m = 5$ km). Ciò è equivalente al calcolo come tariffa urbana associata al tempo di validità 60 minuti e alla riduzione facoltativa per non residenti ($t = 60$ minuti; $k = 1$).

Si applicano tutte le regole proposte per le tariffe dei servizi extraurbani, per quanto applicabili al caso.

4.4. Tariffe differenziate

In questo paragrafo sono trattate ulteriori differenziazioni delle tariffe, in base alle caratteristiche del servizio, alle caratteristiche dell'utenza ed alle modalità di fruizione del servizio, in incremento (4.4.1) e in riduzione (4.4.2).

4.4.1. Incrementi delle tariffe per particolari caratteristiche o modalità di fruizione del servizio

In fase di programmazione può essere previsto il raddoppio della tariffa per i soli biglietti (con esclusione degli abbonamenti) nei seguenti casi:

- per le corse di collegamento dedicate agli aeroporti che si svolgono prevalentemente (cioè per oltre la metà del tempo di viaggio programmato) all'interno della fascia oraria fra le ore 22.00 e le ore 6.00 del giorno successivo;
- per le corse a chiamata, attive per periodi limitati o solo nelle giornate di sabato e nei festivi, prevalentemente dedicate al raggiungimento di località turistiche (sciistiche, balneari, ecc.) che non sono sede di musei statali dotati di autonomia speciale, istituti e luoghi di cultura e altri immobili e/o complessi assegnati al polo museale regionale del Ministero dei Beni e della Attività Culturali.

L'accesso a tali servizi resta comunque consentito con gli abbonamenti che ne prevedono la fruizione, emessi alla tariffa non maggiorata.

4.4.2. Riduzioni facoltative delle tariffe

L'operatore, a propria discrezione, può applicare le seguenti riduzioni di importo della tariffa:

a) riduzione fino al 10%:

- per carnet di almeno 10 biglietti, di qualsiasi tipo;
- per gruppi di almeno 10 persone (paganti) che viaggiano assieme sullo stesso mezzo e per la stessa percorrenza;
- per dipendenti il cui datore di lavoro è in regola con quanto previsto dall'articolo 3 del decreto 27 marzo 1998 del Ministero dell'Ambiente (GU Serie Generale n. 179 del 03/08/1998), e contribuisce al pagamento di almeno il 10% del titolo di viaggio per almeno 10 unità di personale;
- per soggetti che hanno titolo ad almeno il 50% di agevolazione massima ai sensi dell'articolo 7 della Legge regionale 35 dicembre 2015, n. 35;

b) riduzione fino al 15%:

- per dipendenti il cui datore di lavoro è in regola con quanto previsto dall'articolo 3 del decreto 27 marzo 1998 del Ministero dell'Ambiente (GU Serie Generale n. 179 del 03/08/1998), e contribuisce al pagamento di almeno il 25% del titolo di viaggio per almeno 10 unità di personale;

- per soggetti che hanno titolo ad almeno il 70% di agevolazione massima ai sensi dell'articolo 7 della Legge regionale 35 dicembre 2015, n. 35;
- c) riduzione del 20%:

- per soggetti che hanno titolo ad almeno il 90% di agevolazione massima ai sensi dell'articolo 7 della Legge regionale 35 dicembre 2015, n. 35.

Riduzione non espressamente consentite sono vietate.

4.5. Entrata in vigore

La proposta di revisione tariffaria si applica ai servizi di trasporto pubblico locale affidati ai sensi dell'articolo 16 della Legge regionale 31 dicembre 2015, n. 35, i cui bandi di gara o lettere di invito, ovvero i contratti di servizio nel caso di affidamenti diretti o in house, sono successivi all'approvazione dello stesso provvedimento.

La proposta è altresì applicabile qualora sia accettata incondizionatamente dagli operatori attualmente affidatari dei servizi, previa valutazione discrezionale della Regione.

Per le tariffe ferroviarie, le uniche in incremento sostanziale, nei contratti di servizio deve essere prevista una gradualità nell'entrata in vigore, fissando almeno uno step intermedio di avvicinamento ai valori finali, e l'anno di entrata in vigore al valore previsto non antecedente all'anno in cui si prevede che l'età media del materiale rotabile sia in linea con le previsioni del Livello dei Servizi Minimi (20 anni calcolata escludendo il 10% dei mezzi più vetusti).

Anche per le tariffe dei servizi su gomma deve essere previsto almeno uno step intermedio di avvicinamento ai valori finali.

Per gli arrotondamenti può essere previsto un periodo transitorio fino al 2022, in ragione del progressivo diffondersi di pagamenti elettronici che renderà progressivamente più semplici i nuovi arrotondamenti proposti.

CAPITOLO 5

Analisi degli effetti della revisione degli importi tariffari

In questo capitolo conclusivo viene analizzato il grado di raggiungimento degli obiettivi che ci si è preposti (vedi capitolo 3).

Alcuni di questi obiettivi, di cui alle lettere a), b) e c) del capitolo 3, sono legati agli importi delle tariffe proposte e il loro raggiungimento è analizzato nel paragrafo 5.1. Quanto alla omogeneizzazione delle regole, di cui alla lettera d) del capitolo 3, essa si ritiene già desumibile dalla lettura del capitolo 4. Il grado di raggiungimento degli obiettivi legati ai proventi tariffari, di cui alle lettere e) e f) del capitolo 3, è oggetto di analisi nel paragrafo 5.2.

Come già precisato in precedenza, in tutto il documento, gli importi devono intendersi IVA inclusa.

5.1. Confronto con gli importi tariffari vigenti

Per apprezzare le variazioni degli importi dei titoli di viaggio, fra quelli proposti e quelli vigenti, essi sono stati rappresentati graficamente.

Per le tariffe del trasporto pubblico extraurbano, su gomma e ferroviario:

- gli importi comparati del *biglietto di corsa semplice* sono rappresentati nella figura 5.1 (grafico lineare) e nella figura 5.2 (istogramma);
- gli importi comparati dell'*abbonamento settimanale* sono rappresentati nella figura 5.3 (grafico lineare) e nella figura 5.4 (istogramma);
- gli importi comparati dell'*abbonamento mensile* sono rappresentati nella figura 5.5 (grafico lineare) e nella figura 5.6 (istogramma).

Gli importi tariffari proposti sono calcolati sempre con scaglioni di percorrenza di intervallo pari a 10 km, mentre quelli vigenti per distanze superiori ai 100 km sono calcolati con scaglioni di distanza pari a 25 km. Pertanto, per consentire il confronto dei valori nelle rappresentazioni mediante istogramma, le tariffe proposte sono state calcolate sulla base degli scaglioni di distanza vigenti (e quindi si tratta di importi non corrispondenti a titoli di viaggio effettivamente previsti).

Per i biglietti dei servizi extraurbani si denotano incrementi contenuti dell'importo tariffario, dell'ordine del 10÷15% (frequentemente ai valori più bassi dell'intervallo per i servizi ferroviari e ai valori più alti per i servizi su gomma). Per gli abbonamenti, fino ai 50 km la tariffa studenti è ridotta di circa il 10%, restando pressoché invariata quella ordinaria. Invece al crescere della percorrenza oltre i 50 km si evidenziano riduzioni dell'importo tariffario sempre più significative, sia per la tariffa ordinaria che per quella studenti; in particolare già intorno a 100 km le riduzioni sono dell'ordine del 20% per la tariffa ordinaria e del 30% per la tariffa studenti. I valori della proposta possono ritenersi in linea con gli obiettivi della riforma tariffaria, almeno con quelli riferiti all'importo della tariffa, di cui alle lettere a), b) e c) del capitolo 3.

Per i titoli di viaggio del trasporto pubblico urbano gli importi comparati sono rappresentati nella figura 5.7 (istogramma), con riferimento alla tariffa associata al tempo di 90 minuti, l'unico vigente oggi e anche quello di generale utilizzo nella proposta. L'unica variazione sostanziale è la riduzione dell'abbonamento in misura del 10% per gli studenti. Anche in questo caso i valori della proposta possono ritenersi in linea con gli obiettivi della riforma tariffaria.

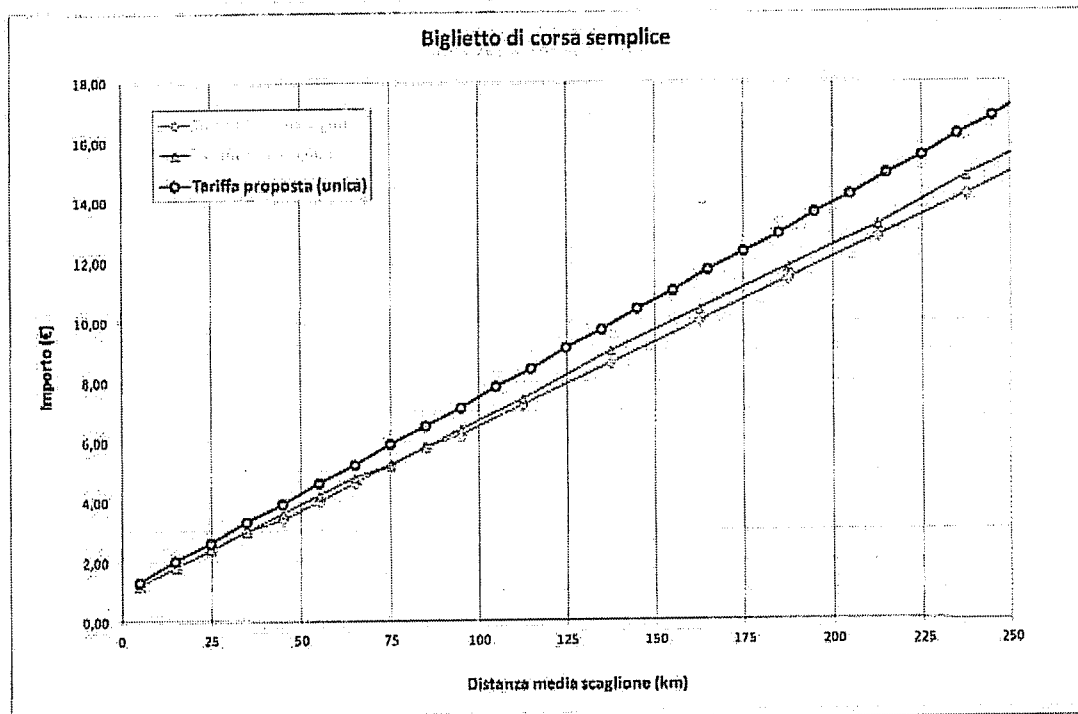


Figura 5.1 – Tariffa extraurbana - confronto degli importi per i biglietti di corsa semplice

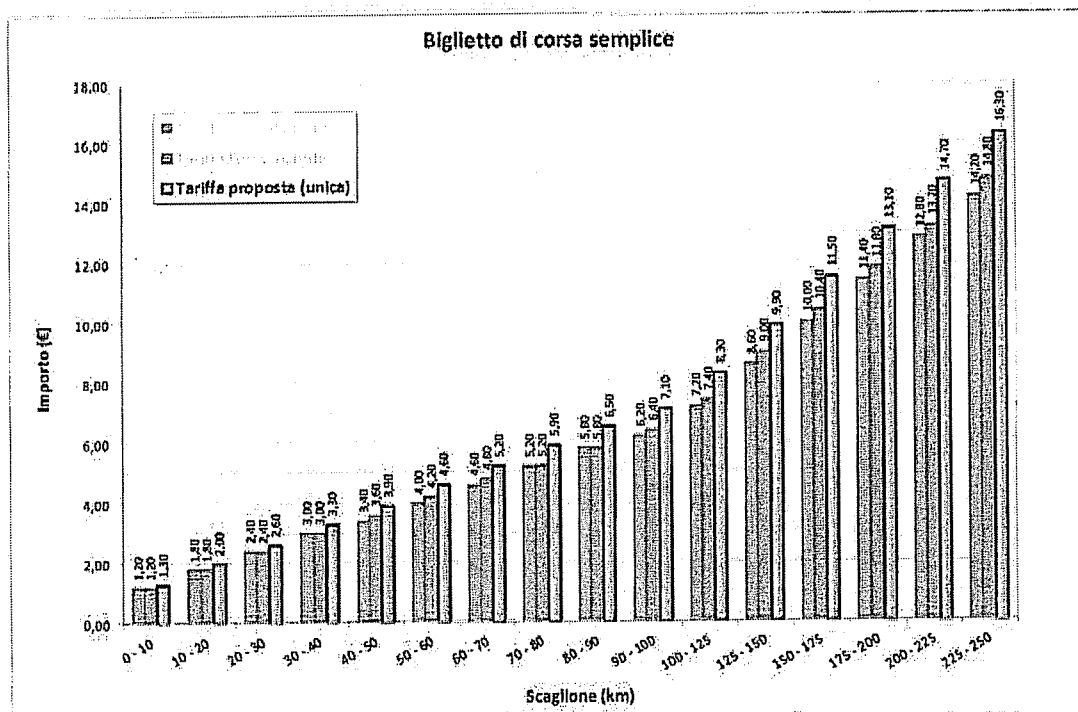


Figura 5.2 – Tariffa extraurbana - confronto degli importi per i biglietti di corsa semplice

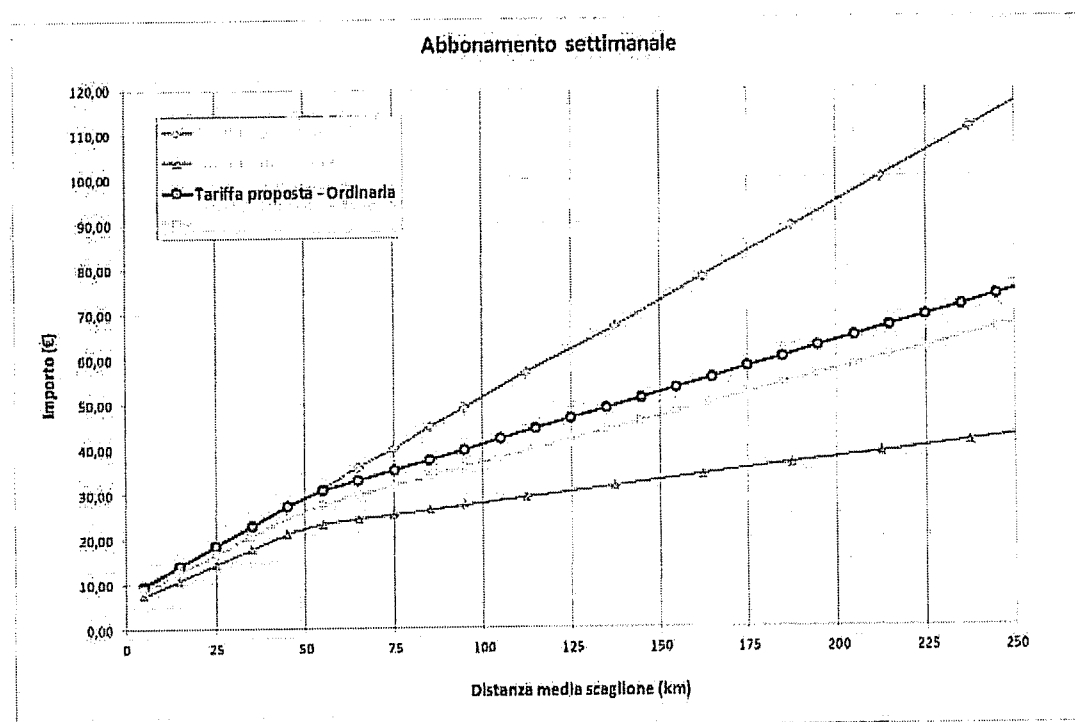


Figura 5.3 – Tariffa extraurbana - confronto degli importi per gli abbonamenti settimanali

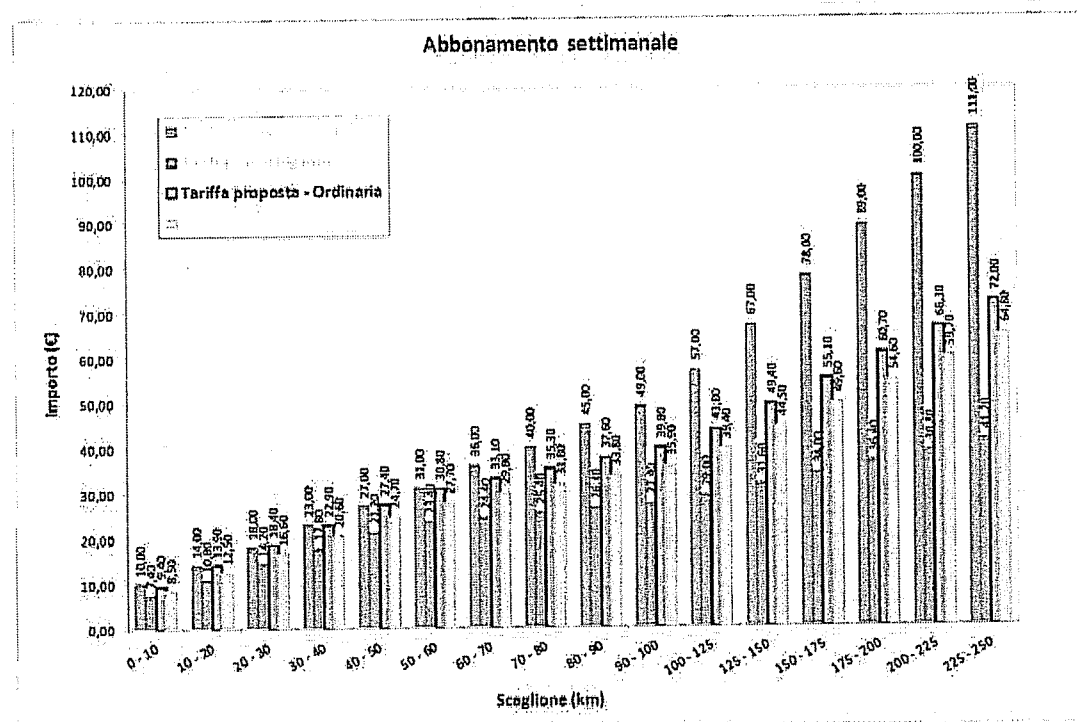


Figura 5.4 – Tariffa extraurbana - confronto degli importi per gli abbonamenti settimanali

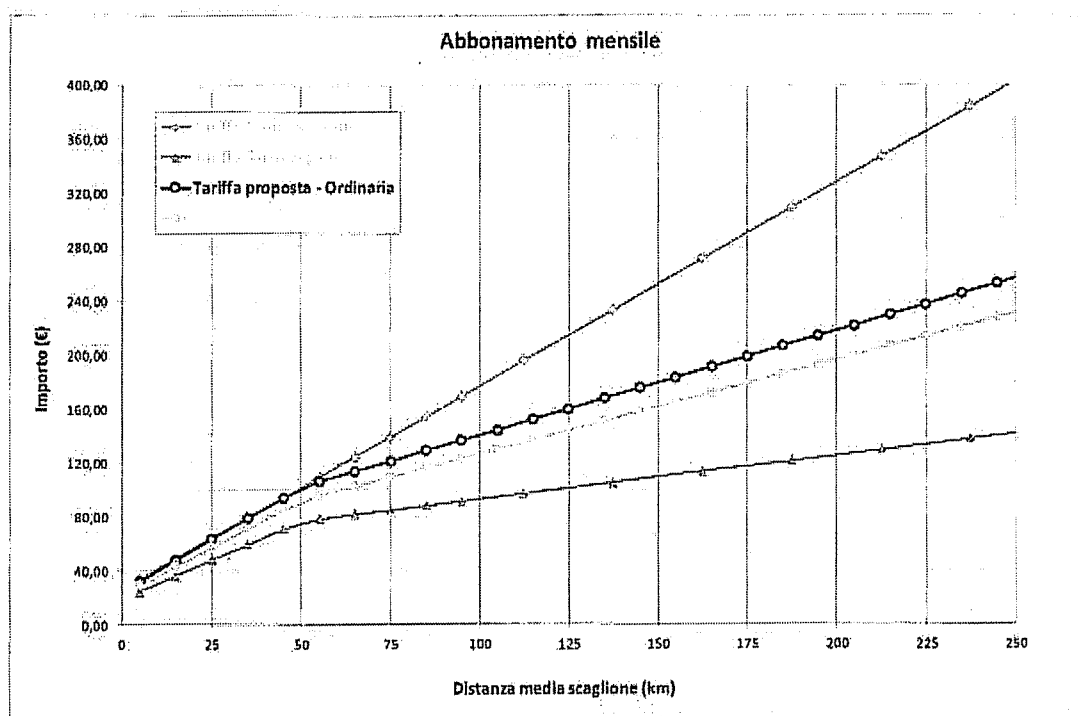


Figura 5.5 – Tariffa extraurbana - confronto degli importi per gli abbonamenti mensili

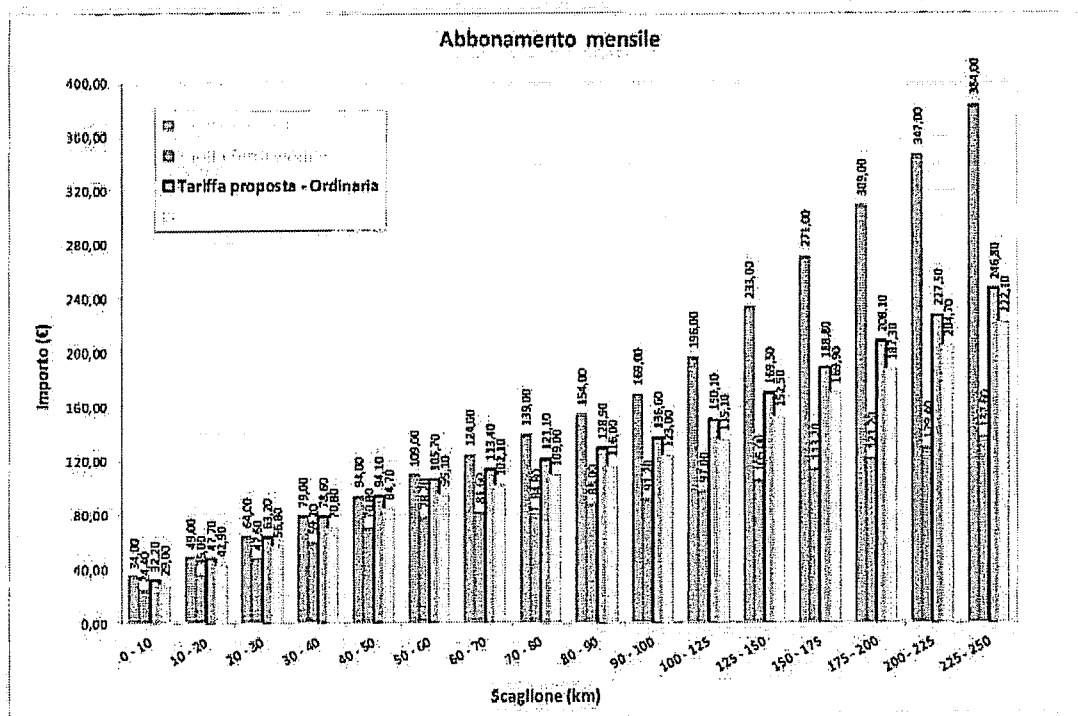


Figura 5.6 – Tariffa extraurbana - confronto degli importi per gli abbonamenti mensili

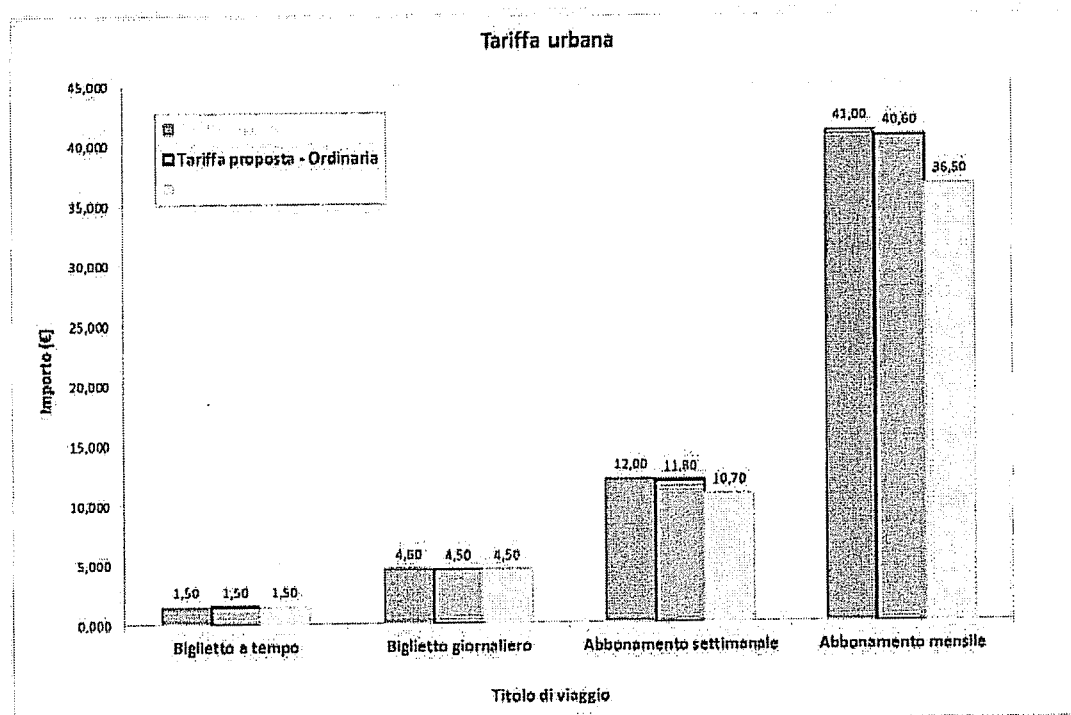


Figura 5.7 – Tariffa urbana - confronto degli importi per le varie tipologie di titoli di viaggio

5.2. Stima della variazione dei proventi tariffari

In questo paragrafo sono descritti i modelli (paragrafo 5.2.1), i dati (paragrafo 5.2.2) e i risultati (paragrafo 5.2.3) della stima della variazione dei proventi tariffari per effetto della proposta di revisione delle tariffe.

Tutte le stime e valutazioni si riferiscono su base annuale. Per consentire il confronto, le tariffe proposte sono state considerate sulla base degli scaglioni di percorrenza vigenti. Non sono tenute in conto le riduzioni tariffarie che sono facoltà dell'operatore, ma si deve tenere conto che le stesse dovrebbero essere attivate in coerenza con il fine dello stesso operatore (il lucro) e quindi solo per finalità di fidelizzazione dell'utente, incentivazione, marketing, raggiungimento di fasce di utenza con scarsa capacità di spesa, e quindi in definitiva per un ulteriore aumento dei proventi. Infine, deve essere considerato che tutte le stime riportate dovrebbero essere maggiorate annualmente, mediamente, di un incremento pari alla metà dell'inflazione (e cioè dello 0,6%, sulla base della metà dell'inflazione programmata), poiché l'adeguamento nella proposta è a cadenza annuale e non biennale, ma trattasi di valore non significativo nell'ambito dell'approssimazione della stima effettuata.

5.2.1. Modelli per la stima della variazione dei proventi tariffari

I proventi tariffari complessivi attuali, derivanti dall'applicazione delle tariffe vigenti, per il tipo di servizio (extraurbano ferroviario, extraurbano automobilistico, urbano), possono essere calcolati con la seguente formula:

$$R_{a,s} = \sum_{t,d,u} r_{a,s}(t, d, u) = \sum_{t,d} r_{a,s}(t, d)$$

dove:

- s è il tipo di servizio;
- $R_{a,s}$ è il ricavo tariffario complessivo attuale per il tipo di servizio s ;
- t è il tipo di titolo di viaggio (biglietto di corsa semplice, abbonamento mensile, ecc.);
- d è lo scaglione di distanza (nel caso dei servizi urbani il valore è indipendente);
- u è il tipo di utente (ordinario, studente);
- $r_{a,s}(t, d, u)$ è il ricavo tariffario attuale per il tipo di servizio s , per il tipo di titolo di viaggio t , per lo scaglione di distanza d , per il tipo di utente u ;
- $r_{a,s}(t, d)$ è il ricavo tariffario attuale per il tipo di servizio s , per il tipo di titolo di viaggio t , per lo scaglione di distanza d , per tutti gli utenti.

La formula può essere semplificata, come sopra, rendendola indipendente dal tipo di utente, la poiché le tariffe vigenti non variano al variare di tale elemento.

I proventi tariffari previsti, in ragione della revisione degli importi delle tariffe, possono essere calcolati secondo due ipotesi:

- assumendo rigida la domanda di trasporto rispetto alla variazione dell'importo delle tariffe (paragrafo 5.2.1.1);
- assumendo elastica la domanda di trasporto rispetto alla variazione dell'importo delle tariffe (paragrafo 5.2.1.2).

5.2.1.1. Modello a domanda rigida

I proventi tariffari previsti, in ragione della revisione degli importi delle tariffe, per il tipo di servizio s , assumendo la domanda di trasporto rigida (cioè non influenzata dalla variazione dell'importo delle tariffe), possono essere calcolati con la seguente formula:

$$R_{p,s} = \sum_{t,d,u} r_{a,s}(t,d,u) \cdot \left[1 + \frac{\Delta i_s(t,d,u)}{i_s(t,d)} \right]$$

dove, oltre ai simboli già definiti:

- $R_{p,s}$ è il ricavo tariffario complessivo previsto per il tipo di servizio s , a domanda rigida;
- $i_s(t,d)$ è l'importo della tariffa vigente per il tipo di servizio s , per il tipo di titolo di viaggio t , per lo scaglione di distanza d , per tutti gli utenti;
- $\Delta i_s(t,d,u)$ è la variazione di importo della tariffa per il tipo di servizio s , per il tipo di titolo di viaggio t , per lo scaglione di distanza d , per il tipo di utente u .

5.2.1.2. Modello a domanda elastica

I proventi tariffari previsti, in ragione della revisione degli importi delle tariffe, per il tipo di servizio s , assumendo la domanda di trasporto elastica (cioè influenzata dalla variazione dell'importo delle tariffe), possono essere calcolati con la seguente formula:

$$R_{p,s}^* = \sum_{t,d,u} r_{a,s}(t,d,u) \cdot \left[1 + \frac{\Delta i_s(t,d,u)}{i_s(t,d)} \right] \cdot \left[1 + \frac{\Delta P_s}{P_s}(\Delta i_s(t,d,u)) \right]$$

dove, oltre ai simboli già definiti:

- $R_{p,s}^*$ è il ricavo tariffario complessivo previsto per il tipo di servizio s , a domanda elastica;
- $i_s(t,d)$ è l'importo della tariffa vigente per il tipo di servizio s , per il tipo di titolo di viaggio t , per lo scaglione di distanza d (nel caso dei servizi urbano è indipendente da tale variabile), per tutti gli utenti;
- $\Delta P_s/P_s(\Delta i_s(t,d,u))$ è la variazione percentuale della domanda del servizio s , per il tipo di titolo di viaggio t , per lo scaglione di distanza d , per il tipo di utente u , in funzione della variazione di importo della tariffa (Δi_s).

La variazione percentuale della domanda, $\Delta P_s/P_s$, può essere stimata attraverso modelli di scelta modale basati sulla teoria dell'utilità aleatoria¹.

¹ Ben Akiva M., Lerman S. (1985). Discrete Choice Analysis: Theory and Application to Travel Demand. MIT Press, Cambridge, Massachusetts.

Cascetta E. (2001). Transportation systems engineering: theory and methods. Kluwer Academic Press, Dordrecht, The Netherlands.

Train K. (2003). Discrete Choice Methods with Simulation, Cambridge University Press.

Si fa riferimento a un modello di scelta modale Logit binomiale¹, utilizzato per la scelta modale nell'ambito delle simulazioni del Piano Regionale dei Trasporti, calibrato su basi di dati regionali. Il modello ha due alternative:

- il modo *trasporto individuale*, che nel contesto di riferimento è coincidente con l'autovettura privata;
- il modo *trasporto collettivo*, che nel contesto di riferimento è riferito ai modi treno e autobus.

La specificazione dell'utilità sistematica del modo trasporto individuale, V_{TPR} , e dell'utilità sistematica del trasporto collettivo, V_{TPL} , sono le seguenti:

$$V_{TPR} = \beta_{T_TPR} \cdot T_{TPR} + \beta_C \cdot C_{TPR}$$

$$V_{TPL} = \beta_{T_TPL} \cdot T_{TPL} + \beta_C \cdot C_{TPL} + \beta_{TPL} \cdot TPL$$

dove:

- T_{TPR} è l'attributo del tempo per il trasporto individuale (ore);
- T_{TPL} è l'attributo del tempo per il trasporto collettivo (ore)
- C_{TPR} è l'attributo del costo per il trasporto individuale, valutato come prodotto della distanza sulla rete viaria per il valore di 0,30 euro/km;
- C_{TPL} è il costo del trasporto collettivo (importo del titolo di viaggio);
- TPL è l'attributo specifico dell'alternativa trasporto collettivo;
- β_{T_TPR} è un parametro che assume il valore -0,83;
- β_{T_TPL} è un parametro che assume il valore -0,50;
- β_C è un parametro che assume il valore -0,08;
- β_{TPL} è un parametro che assume il valore -3,00.

In un modello Logit è possibile calcolare in forma chiusa l'elasticità diretta, intesa come variazione percentuale della domanda di trasporto del trasporto collettivo rispetto alla variazione percentuale dell'attributo costo dello stesso trasporto collettivo (importo del titolo di viaggio). È pertanto possibile ottenere, sempre secondo il modello, la variazione della domanda di trasporto, necessaria per il calcolo della variazione dei proventi tariffari, per come previsto dalla formula sopra riportata. Tale variazione può essere calcolata come segue.

$$\frac{\Delta P_s}{P_s} (\Delta i_s(t, d, u)) = \beta_c \cdot (1 - \bar{P}_s) \cdot \frac{\Delta i_s(t, d, u)}{\varepsilon}$$

dove $\bar{P}_s$, probabilità di scelta del modo di trasporto collettivo, è stata fissata al valore medio regionale pari al 10,3%. La variazione di importo della tariffa, Δi_s , è rapportata a un numero di viaggi medio associato al titolo di viaggio:

- $\varepsilon = 1$, per i biglietti di corsa semplice;
- $\varepsilon = 2$, per i biglietti andata e ritorno;
- $\varepsilon = 10$, per gli abbonamenti settimanali;
- $\varepsilon = 44$, per gli abbonamenti mensili.

Il modello descritto è propriamente utilizzabile nella scelta del modo di un singolo spostamento, fra due alternative consistenti nel trasporto individuale (sostanzialmente coincidente con l'autovettura privata) e nel trasporto collettivo con tutti i modi

(sostanzialmente il treno e l'autobus). Quanto più ci si discosta da tali ipotesi, tanto più il modello è inadeguato a simulare il fenomeno della scelta. Fra i motivi di scostamento:

- l'applicazione per la scelta di un singolo modo di trasporto collettivo, treno o autobus, che però diventa effettivamente discosta solo quando vi sia sovrapposizione di servizi ferroviari e automobilistici in maniera tale da rendere appetibili entrambi i modi (la sovrapposizione dovrebbe essere residuale, in particolare nello scenario futuro, in cui la progettazione dei servizi dovrebbe eliminare le duplicazioni di servizi);
- l'applicazione in contesti in cui vi siano ulteriori alternative, come ad esempio il contesto urbano che offre la possibilità dello spostamento pedonale, oltre ad essere significativamente diverso dal contesto di scelta extraurbano sul quale il modello è stato calibrato;
- l'applicazione non per il singolo spostamento, ma per la scelta connessa a una sequenza di spostamenti ripetuti quotidianamente, per un periodo coincidente con quello dell'abbonamento.

La stima conseguente deve intendersi pertanto influenzata, oltre che dai limiti intrinseci del modello, anche da tali aspetti distorsivi, ove presenti.

5.2.2. Dati per la stima della variazione dei proventi tariffari

I dati utilizzati per la stima della variazione dei proventi tariffari sono stati ricavati da varie fonti tra cui:

- ISTAT - Censimento della popolazione 2011;
- Osservatorio Nazionale sulle Politiche per il Trasporto Pubblico Locale (Legge 244/2007, art. 1, c. 300);
- Osservatorio della Mobilità regionale (L.R. 35/2015, art. 11);
- studi di fattibilità;
- dati dettagliati acquisiti dagli operatori sulla base di specifica richiesta (nota prot. n. 387807 del 16.11.2018).

Preliminarmente è utile illustrare la ripartizione dei proventi tariffari sui vari modi (ferroviario, automobilistico extraurbano, automobilistico urbano), e quindi l'incidenza di ciascuno dei modi nel determinare l'ammontare complessivo dei proventi tariffari. Sono stati utilizzati i dati dell'Osservatorio Nazionale relativi al 2017 (ultimo anno disponibile) e dell'Osservatorio della Mobilità regionale (relativi allo stesso anno per omogeneità, benché siano disponibili anche i dati per l'anno 2018 per il trasporto su gomma). Laddove è possibile confrontare i dati (perché comparabili e disponibili su entrambe le fonti), lo scostamento rilevato fra quelli dell'Osservatorio Nazionale e quelli dell'Osservatorio della Mobilità regionale è contenuto entro circa il 2%. Sono stati assunti come riferimento principale i dati dell'Osservatorio Nazionale perché certificati dagli operatori e acquisiti non in corso di anno ma dopo l'approvazione dei bilanci, e quindi più affidabili, e sono stati riproporzionati sulla base dei dati dell'Osservatorio della Mobilità regionale per ricavare la distinzione fra i proventi dei servizi su gomma urbani ed extraurbani (non disponibile fra i dati dell'Osservatorio Nazionale). I risultati sono rappresentati nella figura 5.8, dove è ad esempio evidente il diverso impatto che avrebbe una riduzione percentuale dei proventi sui servizi su gomma urbani e su quelli extraurbani, che hanno un peso di circa 6 volte superiore.

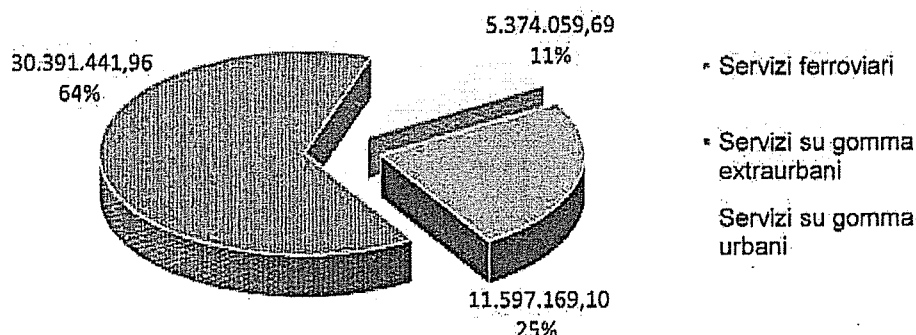


Figura 5.8 – Ripartizione dei proventi tariffari per modo di trasporto (euro - IVA inclusa)

La richiesta di dati specifici a tutti gli operatori del trasporto pubblico locale (la sopra citata nota prot. n. 387807 del 16.11.2018) ha avuto riscontro molto parziale. In particolare al termine del mese di febbraio, data ultima alla quale sono stati attesi i dati, erano disponibili quelli relativi solamente ai servizi extraurbani su gomma, in una misura statisticamente affidabile pari a 1/3 del totale. Tali dati, non direttamente riconducibili a un singolo operatore, sono riportati nella tabella 5.1.

Dall'analisi della tabella 5.1 si osserva, per i servizi su gomma extraurbani:

- la prevalenza dei proventi da biglietti (55,5%) rispetto a quelli derivanti da abbonamenti (44,5%);
- la riconducibilità dei proventi in misura prevalente ai biglietti di corsa semplice e agli abbonamenti mensili (85% circa del totale);
- l'irrelevanza di abbonamenti di durata superiore al mese o altra tipologia (incidono in misura circa dello 0,1%), trascurati nelle simulazioni;
- l'assenza di titoli di viaggio per percorrenze superiori ai 225 km, con una progressiva decrescita al crescere della percorrenza.

Dall'analisi congiunta e elaborazione statistica dei dati disponibili, simili caratteristiche sono state riscontrate per i servizi ferroviari e per i servizi su gomma urbani, con le seguenti differenze rilevanti:

- per i servizi ferroviari il peso degli abbonamenti è più basso (circa il 20%) e vi sono titoli di viaggio per distanze oltre 225 km, ma con un peso pari a circa il 3÷5% dei proventi, per divenire poco significanti oltre i 300 km;
- per i servizi su gomma urbani, tralasciate ovviamente le valutazioni non pertinenti relative alla percorrenza, la prevalenza attribuibile ai biglietti a tempo e agli abbonamenti mensili rende quasi irrilevanti le altre tipologie di titolo di viaggio.

Deve essere considerato che mentre le stime disaggregate relative ai servizi extraurbani su gomma si ritengono di elevata affidabilità, quelle relative agli altri servizi hanno un livello di incertezza superiore.

Poiché la proposta si basa su tariffe differenziate per studenti e altre categorie, è stato necessario stimare la ripartizione dell'utenza fra le due tipologie. Tale stima è stata effettuata utilizzando i dati ISTAT del censimento della popolazione 2011. I dati si

riferiscono solo all'utenza pendolare, suddivisa fra lavoratori e studenti, ma tale circostanza è perfettamente adeguata tenuto conto che la differenziazione delle tariffe è applicata solo agli abbonamenti. I dati sono riportati, per ciascuno scaglione di percorrenza, nella tabella 5.2 per i servizi su gomma extraurbani e nella tabella 5.3 per i servizi ferroviari. Per i servizi su gomma urbani, la ripartizione è la seguente:

- lavoratori: 28,75%;
- studenti: 71,25%.

Tabella 5.1 – Dati sui proventi tariffari annuali forniti per i servizi su gomma extraurbani

Scaglione di percorrenza (km)	Importo per tipologia di titolo di viaggio (€)				
	biglietto di corsa semplice	biglietto andata/ritorno	abbonamento settimanale	abbonamento mensile	altro abbonamento
0 - 10	1.114.765,38	58.850,00	85.177,00	514.816,18	3.400,00
10 - 20	515.631,33	115.169,60	102.859,18	602.954,00	2.774,79
20 - 30	194.860,52	81.601,20	72.558,82	392.991,64	2.290,91
30 - 40	261.240,47	102.336,20	82.294,00	439.152,91	1.890,91
40 - 50	306.868,85	130.863,60	78.798,00	360.645,27	619,38
50 - 60	278.099,55	104.153,60	77.385,27	291.624,82	719,28
60 - 70	279.851,69	49.888,80	64.566,91	174.479,91	162,50
70 - 80	256.978,53	23.017,40	56.522,91	185.041,55	-
80 - 90	167.211,71	4.725,00	25.220,00	89.347,64	-
90 - 100	317.168,36	6.399,40	27.763,96	35.898,07	444,88
100 - 125	137.380,33	-	20.788,00	166.181,36	-
125 - 150	135.922,80	-	12.000,00	26.000,00	-
150 - 175	439.191,00	-	28.630,00	60.742,00	-
175 - 200	305.989,80	-	30.800,00	77.280,00	-
200 - 225	34.211,40	-	34.176,00	93.009,00	-
225 - 250	-	-	-	-	-
250 - 275	-	-	-	-	-
275 - 300	-	-	-	-	-
Totale	4.745.671,72	677.004,80	799.540,05	3.530.144,35	12.302,65
Percentuale	48,6%	6,9%	8,2%	36,2%	0,1%

Tabella 5.2 – Ripartizione per tipologia di utenza per i servizi su gomma extraurbani

Scaglione di percorrenza (km)	Studenti		Lavoratori		Totale
0 - 10	10.005	87,7%	1.403	12,3%	11.408
10 - 20	18.001	87,9%	2.474	12,1%	20.476
20 - 30	10.485	84,9%	1.864	15,1%	12.350
30 - 40	4.057	74,9%	1.358	25,1%	5.414
40 - 50	2.170	69,9%	934	30,1%	3.104
50 - 60	1.034	55,5%	830	44,5%	1.864
60 - 70	1.103	66,8%	547	33,2%	1.650
70 - 80	596	67,3%	290	32,7%	886
80 - 90	565	63,4%	325	36,6%	890
90 - 100	440	61,4%	277	38,6%	718
100 - 125	424	66,2%	216	33,8%	641
125 - 150	172	77,3%	50	22,7%	222
150 - 175	88	60,4%	57	39,6%	145
175 - 200	33	84,6%	6	15,4%	39
200 - 225	8	66,7%	4	33,3%	12
225 - 250	4	100,0%	-	0,0%	4
250 - 275	1	100,0%	-	0,0%	1
275 - 300	-	0,0%	-	0,0%	-
Totale	49.186	82,2%	10.6367	17,8%	59.823

Tabella 5.3 – Ripartizione per tipologia di utenza per i servizi ferroviari

Scaglione di percorrenza (km)	Studenti		Lavoratori		Totale
0-10	98	62,4%	59	37,6%	156
10-20	725	64,5%	399	35,5%	1.123
20-30	365	54,8%	301	45,2%	666
30-40	638	47,9%	693	52,1%	1.331
40-50	178	34,3%	340	65,7%	518
50-60	159	36,9%	272	63,1%	431
60-70	224	43,1%	296	56,9%	519
70-80	142	47,4%	157	52,6%	299
80-90	79	30,1%	183	69,9%	262
90-100	99	35,8%	177	64,2%	276
100-125	153	56,9%	116	43,1%	269
125-150	96	38,2%	155	61,8%	251
150-175	29	27,3%	76	72,7%	104
175-200	33	41,0%	47	59,0%	80
200-225	6	47,0%	7	53,0%	13
225-250	1	20,2%	4	79,8%	5
250-275	-	0,0%	-	0,0%	-
275-300	-	0,0%	-	0,0%	-
Totale	3.021	47,9%	3.282	52,1%	6.303

5.2.3. Risultati della stima della variazione dei proventi tariffari

Dall'applicazione dei modelli di stima della variazione dei proventi tariffari risulta quanto segue:

- per i *servizi su gomma extraurbani* la variazione a domanda rigida è pari circa allo +0,5% e a domanda elastica al -1,1%; tali valori non denotano scostamenti significativi (basti pensare che la sola applicazione degli arrotondamenti così come previsti a oggi porterebbe la variazione a domanda rigida al +1,5% e a domanda elastica a -0,1%) e pertanto si può ritenere che la proposta è a invarianza di proventi tariffari;
- per i *servizi ferroviari* la variazione a domanda rigida è pari a circa il +15% e a domanda elastica a poco meno del 10%, tenendo conto che la stima in tal caso è più incerta per via dell'indisponibilità di dati così dettagliati come quelli disponibili per i servizi su gomma extraurbani;
- per i *servizi su gomma urbani*, la variazione dei proventi tariffari nelle ipotesi più pessimistiche è pari al 3% circa, ma nelle ipotesi più realistiche è più prossima all'invarianza (anche tenuto conto dei numerosi casi di riduzione tariffaria già operata nei margini concessi all'operatore).

I risultati ottenuti possono quindi ritenersi in linea con gli obiettivi della riforma tariffaria, con riferimento a quelli relativi alle variazioni dei proventi tariffari, di cui alle lettere e) e f) del capitolo 3.

Il dirigente di settore
Ing. Giuseppe Pavone



Regione Calabria

allegato alla deliberazione
n° 27/L. del 1. LUG. 2019

*Tariffe Medie Regionali
nel Trasporto Pubblico Locale*

Versione
27/12/2017



Regione Calabria

**Assessorato
alle Infrastrutture**

L'Assessore
Prof. Roberto Musmanno

**Dipartimento n. 6
Infrastrutture, LL.PP. Mobilità**

Dirigente Generale
Ing. Domenico Pallaria

**Settore
Trasporto Pubblico Locale**

Dirigente del Settore
Ing. Giuseppe Pavone

Gruppo di lavoro

Ing. Giuseppe Pavone
(coordinatore)

Arch. Rosario Testa

Ing. Francesca Vasta

Sommario

Introduzione.....	4
1 Tariffe regionali vigenti.....	5
1.1 Atti Amministrativi	5
1.2 Abbonamento mensile tariffe vigenti in Calabria.....	7
2 Tariffe medie regionali per i servizi su gomma-ambito urbano.....	9
2.1 Biglietto a tempo	9
2.2 Abbonamento mensile	10
3 Tariffe medie regionali per i servizi su gomma-ambito extraurbano	12
3.1 Biglietto corsa semplice	12
3.2 Abbonamento mensile	13
4 Tariffe regionali per i servizi ferroviari.....	15
4.1 Biglietto corsa semplice	16
4.2 Abbonamento mensile	17
5 Il sistema tariffario integrato.....	19
5.1 "Mi muovo".....	20
5.2 "Mitrebus".....	21
5.3 "Io Viaggio".....	24
5.4 "Unico Campania".....	25

INTRODUZIONE

Il presente documento, dopo aver brevemente illustrato le tariffe attualmente in vigore nel territorio regionale, nell'ambito dei servizi di Trasporto Pubblico Locale su ferro e su gomma, mira a confrontare i valori medi mensili calabresi con quelli delle altre regioni italiane.

Il capitolo 1 ripercorre sinteticamente gli atti amministrativi approvati che definiscono e sanciscono le tariffe attualmente in vigore nella Regione Calabria.

Il capitolo 2 mette a confronto le tariffe medie regionali riferite al biglietto a tempo e all'abbonamento mensile dei servizi urbani su gomma attuati in alcune regioni italiane.

Il capitolo 3 compara, per ambiti territoriali, le tariffe medie extraurbane dei titoli più comunemente usati: biglietto di corsa semplice e abbonamento mensile.

Il capitolo 4 illustra, attraverso appositi grafici di sintesi, riferiti a differenti scaglioni chilometrici e ad alcune regioni italiane, le tariffe medie regionali del trasporto su ferro applicate all'abbonamento mensile e alla singola corsa.

Infine, nel capitolo 5 viene brevemente introdotto l'innovativo concetto di Sistema Tariffario Integrato con alcuni esempi già adottati o in via di sperimentazione in determinate realtà italiane, in attesa di elaborare e attuare quello più idoneo alla realtà regionale calabrese.

1 TARIFFE REGIONALI VIGENTI

Di seguito è esposto un breve excursus sugli atti amministrativi che stabiliscono e sanciscono gli schemi tariffari attualmente in vigore per il trasporto pubblico locale su ferro e su gomma nella Regione Calabria. Successivamente tali tariffe sono state sintetizzate in tabelle.

1.1 Atti amministrativi

Qui di seguito viene riportato l'elenco completo degli atti amministrativi che definiscono le tariffe per il trasporto pubblico in Calabria sia su ferro che su gomma:

- DGR n. 380 del 25.10.2013 Art. 16 bis del Decreto Legge n. 95 del 6.07.2012, convertito con modificazioni dalla Legge n. 135 del 7.08.2012, e s.m.i. Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale.**

Tale delibera approva il Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale, di cui all'allegato alla medesima delibera *Azioni previste e cronoprogramma*, che si prefigge il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

 - 1) incremento del numero di passeggeri trasportati su base regionale;
 - 2) incremento su base annua del rapporto tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura;
 - 3) mantenimento o incremento dei livelli occupazionali del settore.

Allo scopo, il Piano di Riprogrammazione prevede la definizione di azioni, distinte per modalità di trasporto su gomma e su ferro, attraverso apposito cronoprogramma e relativi risparmi di spesa associati alle azioni previste su base annua.

In particolare, le azioni previste sul sistema di TPL su gomma sono: 1) la soppressione dei servizi delle linee extraurbane a basso rapporto ricavi/costi e parziale redistribuzione dell'offerta; 2) la riduzione dei servizi urbani in ragione del rapporto ricavi/costi e dell'offerta per abitante e disincentivi al traffico privato; 3) la soppressione dei servizi sovrapposti con i servizi ferroviari; 4) l'abolizione delle agevolazioni tariffarie; 5) l'aumento delle tariffe.

Le azioni previste dal Piano di Riprogrammazione sul sistema di TPL su ferro sono: 1) la riorganizzazione dei servizi ferroviari affidati a Trenitalia S.p.A. su rete nazionale; 2) la chiusura/riduzione delle fermate a basso traffico Trenitalia S.p.A. su rete nazionale; 3) l'incremento delle tariffe dei servizi affidati a Trenitalia S.p.A. su rete nazionale; 4) l'acquisto di materiale rotabile ferroviario; 5) la chiusura di linee ferroviarie regionali in concessione a Ferrovie della Calabria; il blocco dell'adeguamento all'inflazione programmata del contratto con Ferrovie della Calabria.

Nello specifico, sono state definite (Allegato 1 *Tariffe servizi su gomma extraurbani*, Allegato 2 *Tariffe servizi su gomma urbani*, Allegato 3 *Tariffe servizi ferroviari*) le nuove tariffe per scaglioni di percorrenza e titolo di viaggio.
- DGR n. 262 del 30.06.2014 Servizi di TPL su gomma – istituzione di una tariffa unica differenziata per gli ultrasessantenni con reddito ISEE inferiore a 9.000 euro/anno** (per il solo abbonamento mensile, con importo pari a € 10,00 per un'area urbana, € 10,00 per una qualsiasi tratta extraurbana indipendentemente dalla lunghezza).

Trattasi di modifica al Piano di Riprogrammazione dei Servizi di cui all'Art. 16 bis del D. L. n. 95 del 6.07.2012, approvato con DGR n. 380/2013, che prevede all'azione 1.4 *l'Abrogazione delle agevolazioni tariffarie*.
- DGR. n. 419 del 10.10.2014 Integrazione al Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale (Art. 41 del D. L. 12.09.2014 n. 133).**

Tale delibera, in applicazione dell'art. 41 del Decreto Legge n. 13312 settembre 2014, approva l'Integrazione al Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale di cui all'art. 16 bis del D. L. n. 95 del 6.07.2012, già approvato con DGR n. 380/2013, attraverso l'implementazione di misure volte ad un più rapido raggiungimento degli obiettivi prefissati dal Piano.

L'Integrazione al Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale, ai sensi dell'art. 41 del D. L. n. 133 del 12.09.2014 allegato alla medesima delibera, prevede la definizione di una serie di azioni integrative e correttive rispetto alle azioni del Piano. In particolare, al paragrafo 5.1 sono illustrate le azioni previste per i servizi su gomma; al paragrafo 5.2 sono previste, rispetto al piano, le azioni per i servizi

ferroviari su rete nazionale (Trenitalia SpA) e le azioni per i servizi ferroviari su rete regionale (Ferrovie della Calabria S.r.l.).

Il paragrafo 5.3 –Tariffe, in particolare, illustra:

- Azioni previste, da attuarsi previa specifica valutazione dell'elasticità della domanda, quali: la riduzione del costo degli abbonamenti e l'incremento del costo dei biglietti su gomma extraurbani, l'adeguamento ai livelli nazionali delle tariffe ferroviarie;
- Misure di integrazione tariffaria immediatamente esecutive.

- **L. R. n. 35 del 31.12.2015 Norme per i servizi di trasporto pubblico locale** - Art. 6 Tariffe, Art. 7 Agevolazioni Tariffarie.
- **DGR n. 367 del 27.09.2016 Tariffe del trasporto pubblico locale su gomma. Introduzione all'abbonamento scolastico facoltativo.**
La delibera introduce, per i servizi di trasporto pubblico su gomma urbani ed extraurbani, una nuova tipologia di titolo di viaggio nominativa, riservata agli studenti che frequentano la scuola secondaria di secondo grado o i livelli inferiori di istruzione, fruibile esclusivamente nei giorni scolastici, la cui emissione è facoltà del gestore.
- **DGR n. 175 del 27.04.2017 Condizioni contrattuali per i servizi di trasporto pubblico locale ferroviario sulla rete nazionale per il periodo 2015-2017**
La delibera approva l'Atto di rinnovo del contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale per il periodo 2015-2017, nel cui Allegato 3 Sistema tariffario sono riportate le tabelle relative alla tariffa ordinaria (A), calcolate secondo i criteri stabiliti con gli atti precedentemente esposti e recepite nelle Condizioni Generali di Trasporto-Parte Terza-Trasporto Regionale, le tariffe speciali e gratuite (B), le riduzioni per ragazzi (C).

Diritti di esazione per la vendita dei biglietti a bordo

- **DGR n. 262 del 11.07.2013 Regolamentazione diritto di esazione per i servizi ferroviari di cui all'art. 3 della L.R. n. 67/2012.**
Tale atto approva, ai sensi dell'art. 3 della L.R. n. 67/2012, il diritto di esazione per i servizi ferroviari sulla rete ferroviaria statale (ex art. 9 D. Lgs. 422/1997), affidati a Trenitalia prevedendo:
 - a) stazioni di partenza nelle quali, per le ottime caratteristiche della rete di vendita a terra, il passeggero ha l'obbligo di dotarsi di biglietto a terra e non è consentito avvalersi del diritto di esazione a bordo;
 - b) stazioni in cui, per le insufficienti caratteristiche della rete di vendita a terra, al passeggero è consentito l'acquisto del titolo di viaggio a bordo senza alcuna maggiorazione;
 - c) stazioni di partenza nelle quali, per le caratteristiche intermedie della rete di vendita, al passeggero è consentito l'acquisto del titolo di viaggio a bordo con la maggiorazione di 5 € come diritto di esazione a bordo.
- **L. R. n. 35 del 31 dicembre 2015 Norme per i servizi di trasporto pubblico locale** - Art. 18, comma 12.
- **DGR n. 321 del 09.08.2016 Sperimentazione di modifiche al regime di esazione per la vendita dei titoli di viaggio a bordo dei mezzi di servizio ferroviario sulla rete nazionale (operatore Trenitalia S.p.A.).**
Ai sensi dell'art. 18 comma 12 della L. R. 35/2015 che abroga l'art. 3 della L. R. n. 67/2012, la delibera mantiene inalterato l'importo del diritto di esazione (pari a 5 €) e individua due sole categorie di stazioni di partenza coincidenti con le categorie a) e c) di cui alla DGR n. 262/2013 eliminando la categoria di cui alla lettera b) dove, per le insufficienti caratteristiche della rete di vendita a terra, al passeggero è consentito l'acquisto del titolo di viaggio a bordo del mezzo senza alcuna maggiorazione. In particolare, individua inizialmente una lista di stazioni (punto IV) con adeguate caratteristiche dei canali di vendita (punto III) in cui quindi non è applicabile il diritto di esazione a bordo.
- **DGR n. 173 del 27.04.2017 Diritti di esazione per la vendita a bordo (L. R. n. 35/2015, art. 18, comma 12).** Tale norma, nel rispetto dell'art. 18, comma 12 della L.R. 31 dicembre 2015, n. 35, estende la sperimentazione del diritto di esazione per la vendita dei titoli di viaggio a bordo all'intero sistema del trasporto

pubblico locale, applicando un importo del diritto di esazione differenziato a seconda del modo di trasporto e dell'adeguatezza dei canali di vendita.

Integrazione tariffaria

- DGR. n. 419 del 10.10.2014 *Integrazione al Piano di Riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale (Art. 41 del D. L. 12 settembre 2014 n. 133).*
Paragrafo 5.3 – Tariffe *Misure di integrazione tariffaria immediatamente esecutive.*
- DGR n. 321 del 09.04.2016 *Sperimentazione di modifiche al regime di esazione per la vendita dei titoli di viaggio a bordo dei mezzi di servizio ferroviario sulla rete nazionale (operatore Trenitalia S.p.A.).*
Al punto 4 si demanda la predisposizione di una proposta di deliberazione che incentivi e consenta le forme di integrazione tariffaria tra i servizi su ferro e su gomma.

1.2 Riepilogo tariffe vigenti in Calabria

In questo paragrafo vengono riassunte sinteticamente in tabella le tariffe relative al trasporto pubblico locale in Calabria.

Tabella 1: Tariffa chilometriche bus extraurbano Regione Calabria (rivalutate al 2017)

FASCIA CHILOMETRICA	Biglietto di corsa semplice (€)	Biglietto andata/ritorno (€)	Abbonamento settimanale (€)	Abbonamento mensile (€)
0-10	1,20	2,00	10,00	34,00
10-20	1,80	2,80	14,00	49,00
20-30	2,40	3,80	18,00	64,00
30-40	3,00	4,60	23,00	79,00
40-50	3,40	5,60	27,00	94,00
50-60	4,00	6,40	31,00	109,00
60-70	4,60	7,40	36,00	124,00
70-80	5,20	8,20	40,00	139,00
80-90	5,80	9,20	45,00	154,00
90-100	6,20	10,00	49,00	169,00
100-110	7,20	11,60	57,00	196,00
110-120	8,60	13,80	67,00	233,00
120-130	10,00	16,00	78,00	271,00
130-140	11,40	18,40	89,00	309,00
140-150	12,80	20,60	100,00	347,00
150-160	14,20	22,80	111,00	384,00
160-170	15,60	25,00	122,00	422,00
170-180	17,00	27,20	133,00	460,00

Tabella 2: Tariffa chilometriche ferroviarie Regione Calabria (rivalutate al 2017)

FASCIA CHILOMETRICA	Biglietto di corsa semplice (€)	Abbonamento settimanale (€)	Abbonamento mensile (€)
0-10	1,20	7,40	24,40
10-20	1,80	10,80	36,00
20-30	2,40	14,20	47,60
30-40	3,00	17,80	59,20
40-50	3,60	21,20	70,80
50-60	4,20	23,40	78,20
60-70	4,80	24,40	81,60
70-80	5,20	25,40	84,80
80-90	5,80	26,40	88,00
90-100	6,40	27,40	91,20
100-110	7,40	29,00	97,00
110-120	9,00	31,60	105,00
120-130	10,40	34,00	113,20
130-140	11,80	36,40	121,20
140-150	13,20	38,80	129,40
150-160	14,80	41,20	137,60
160-170	16,20	43,60	145,60
170-180	17,60	46,20	153,80

Tabella 3: Tariffe bus urbani Regione Calabria (rivalutate al 2017)

TARIFFA	Biglietto a Tempo (90 minuti) (€)	Biglietto giornaliero (€)	Abbonamento settimanale (€)	Abbonamento mensile (€)
	1,50	4,60	12,00	41,00

- Tariffa agevolata per gli ultrasessantenni per i servizi di trasporto pubblico locale su gomma, urbani ed extraurbani:
 - o abbonamento mensile, con importo pari a € 10,00 per un'area urbana;
 - o abbonamento mensile, con importo pari a € 10,00 per una qualsiasi tratta extraurbana indipendentemente dalla lunghezza.
- Tariffa agevolata per studenti che frequentano la scuola secondaria di secondo grado o i livelli inferiori di istruzione, fruibile esclusivamente nei giorni scolastici per i servizi di trasporto pubblico locale su gomma, urbani ed extraurbani:
 - o l'emissione è facoltà del gestore;
 - o la tipologia del titolo di viaggio è nominativa;
 - o l'importo dell'abbonamento scolastico, è determinato moltiplicando per 8 l'importo dell'abbonamento mensile e riducendo poi il valore ottenuto di 2/12, cioè calcolando i 20/3 (pari a $8 \times 10/12$) dell'importo dell'abbonamento mensile.

2 TARIFFE MEDIE REGIONALI PER I SERVIZI SU GOMMA-AMBITO URBANO

Le tariffe vigenti per la regione Calabria, per i servizi su gomma, sono riportate negli allegati del "Piano di riprogrammazione dei servizi di TPL-Azioni previste e Cronoprogramma" approvato con DGR 380 del 25.10.2013 (e negli allegati del "Integrazione al piano di riprogrammazione dei servizi di TPL e di trasporto ferroviario regionale", approvato con DGR 419 del 10.10.2014).

Queste sono state confrontate con le tariffe medie italiane desunte dalla pubblicazione "12° Rapporto sulla mobilità in Italia-Rapporto finale-Cagliari, 13 novembre 2015", studio realizzato da un gruppo di lavoro misto Isfort - ANAV-ASSTRA che riporta i prezzi dei titoli di viaggio in vigore al 1.10.2015.

Nel rapporto, con finalità di sintesi e confronto, sono state selezionate le due tipologie di titolo di viaggio comuni a tutte le realtà e maggiormente vendute: l'abbonamento mensile ed il biglietto a tempo.

La tabella 13 dipag. 78 del suddetto rapporto mostra i prezzi dell'abbonamento mensile e del biglietto a tempo in vigore al 1° ottobre 2015, in alcuni capoluoghi di provincia (48); da questi valori si è proceduto ad estrarre una stima delle tariffe medie per regione.

Ai capoluoghi censiti nel rapporto è stato aggiunto quello cosentino.

2.1 Biglietto a tempo

I prezzi del biglietto a tempo per minuti di validità, riportati per i diversi capoluoghi nella tabella 13 del 12° Rapporto sulla mobilità, sono stati ricondotti al valore orario (60 minuti) per uniformarli ed operare un confronto.

I dati così ottenuti, analogamente a quanto fatto per le tariffe dell'abbonamento mensile, sono stati riportati in un grafico (Figura 1) e confrontati con il relativo valore medio.

Si rileva una tariffa minima di € 0,67 nella città di Catania, una massima di € 1,50 per la città di La Spezia.

Si osserva, inoltre, che il prezzo del biglietto a tempo orario per i tre capoluoghi calabresi, pari a € 1,20 - superiore al valore medio di € 0,99 - è stato desunto dal "Allegato 2 - Tariffe Servizi su Gomma Urbani" del "Integrazione al piano di riprogrammazione dei servizi di TPL e di trasporto ferroviario regionale", approvato con DGR 419 del 10.10.2014.

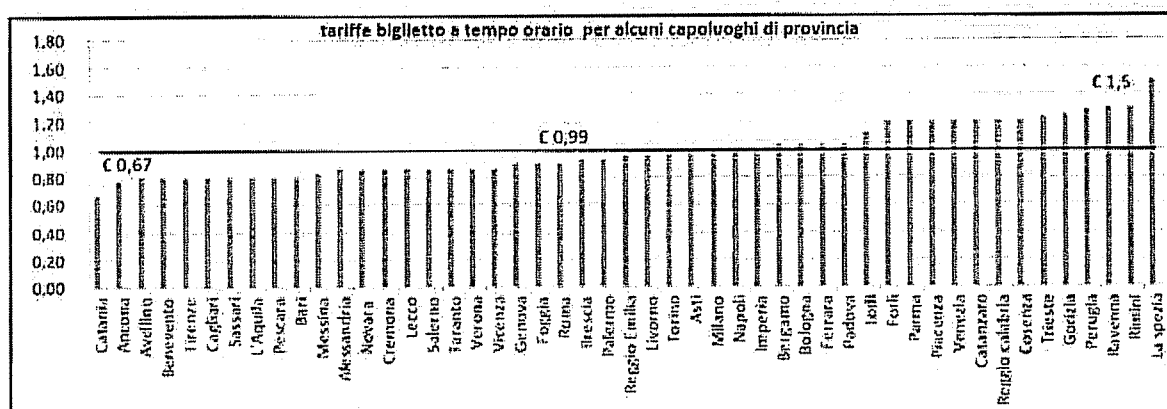


Figura 1: Confronto delle tariffe del biglietto a tempo orario urbano per diversi capoluoghi italiani

In maniera simile a quanto fatto precedentemente, partendo dai valori dei singoli capoluoghi, si è proceduto ad ottenere una stima del valore medio per ogni regione per operare un confronto tra le tariffe medie regionali (Figura 2).

Dati tali valori si è stimato un costo medio nazionale e un costo medio sud e isole (Calabria, Puglia, Campania, Sicilia, Sardegna).

Dal grafico in Figura 2 si evince che la stima così ottenuta del costo medio nazionale del biglietto a tempo orario è pari a € 0,98, nettamente inferiore al costo medio per la Calabria che è pari a € 1,20.

Il valore del biglietto a tempo per l'intero sud (sud e isole) di € 0,91 inferiore a quello medio nazionale.

Risulta evidente che la Regione Calabria applica il terzo valore più alto dopo l'Umbria (€ 1,29) e il Friuli (€ 1,25) alla tariffa del biglietto a tempo orario, mentre, sempre in base alle aziende censite, la Regione Marche registra il valore minimo con € 0,78.

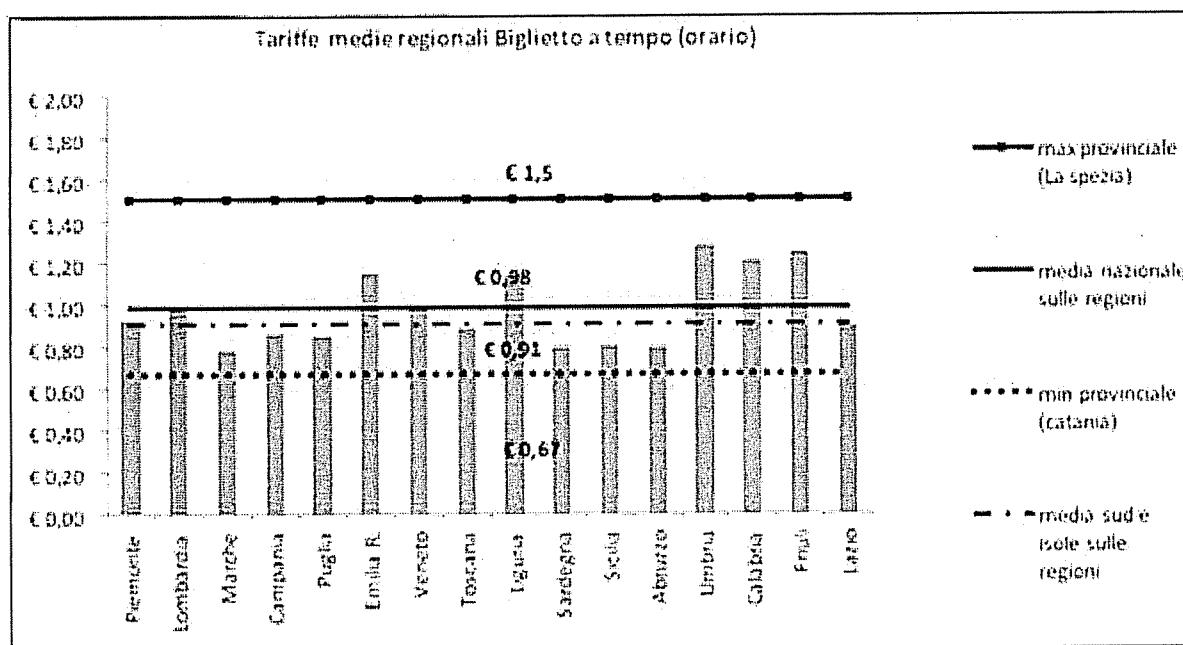


Figura 2: Confronto tariffe medie regionali del biglietto orario urbano

2.2 Abbonamento mensile

Per avere un'idea delle tariffe esistenti nei diversi capoluoghi, le stesse sono state riportate in un grafico (Figura 3) e confrontate con il relativo valore medio.

Si rileva una tariffa minima di € 13,00 nella città di Asti, una massima di € 55,00 per la città di Perugia.

Si osserva, inoltre, che il prezzo dell'abbonamento mensile dei tre capoluoghi calabresi, pari a € 41,00, supera di gran lunga il valore medio pari a € 34,20 ed è stato anch'esso desunto dal "Allegato 2 - Tariffe Servizi su Gomma Urbani" del "Integrazione al piano di riprogrammazione dei servizi di TPL e di trasporto ferroviario regionale", approvato con DGR 419 del 10.10.2014.

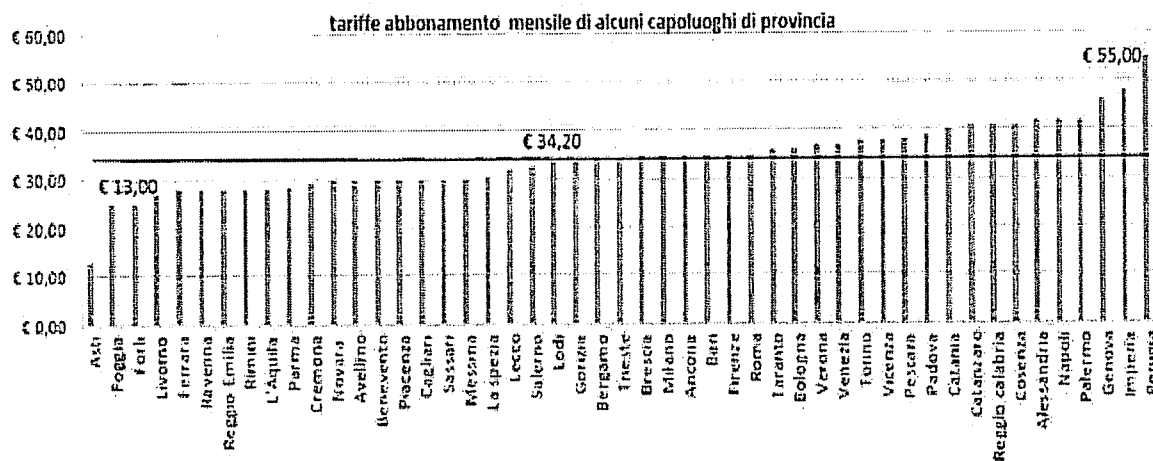


Figura 3: Tariffe di abbonamento mensile urbano per alcuni capoluoghi di provincia, al 1° ottobre 2015.

Partendo dai valori degli abbonamenti mensili dei singoli capoluoghi si è proceduto ad ottenere una stima del valore medio per ogni regione per operare un confronto tra le tariffe medie regionali (Figura 4).

Dalla media di tali valori è stata ricavata la stima di un costo medio nazionale e di un costo medio sud e isole (Calabria, Puglia, Campania, Sicilia, Sardegna).

Dal grafico in Figura 4 si evince che la stima così ottenuta del costo medio nazionale dell'abbonamento mensile urbano, pari a € 35,58, è nettamente inferiore al costo medio mensile della Calabria che è pari a € 41,00.

Il valore dell'abbonamento medio mensile per l'intero sud (sud e isole) di € 34,79 risulta di poco inferiore a quello medio nazionale pari a € 35,58.

Risulta evidente come la Regione Calabria applichi il terzo valore più alto (€ 41,00), dopo l'Umbria (€ 55,00) e la Liguria (€ 41,50), alla tariffa dell'abbonamento medio mensile in ambito urbano mentre, sempre in base alle aziende censite, l'Emilia Romagna riporta i valori minimi con € 28,94.

Le stime variano di pochissimo se i valori medi nazionali e per il sud sono calcolati direttamente dai valori dei capoluoghi (Figura 5).

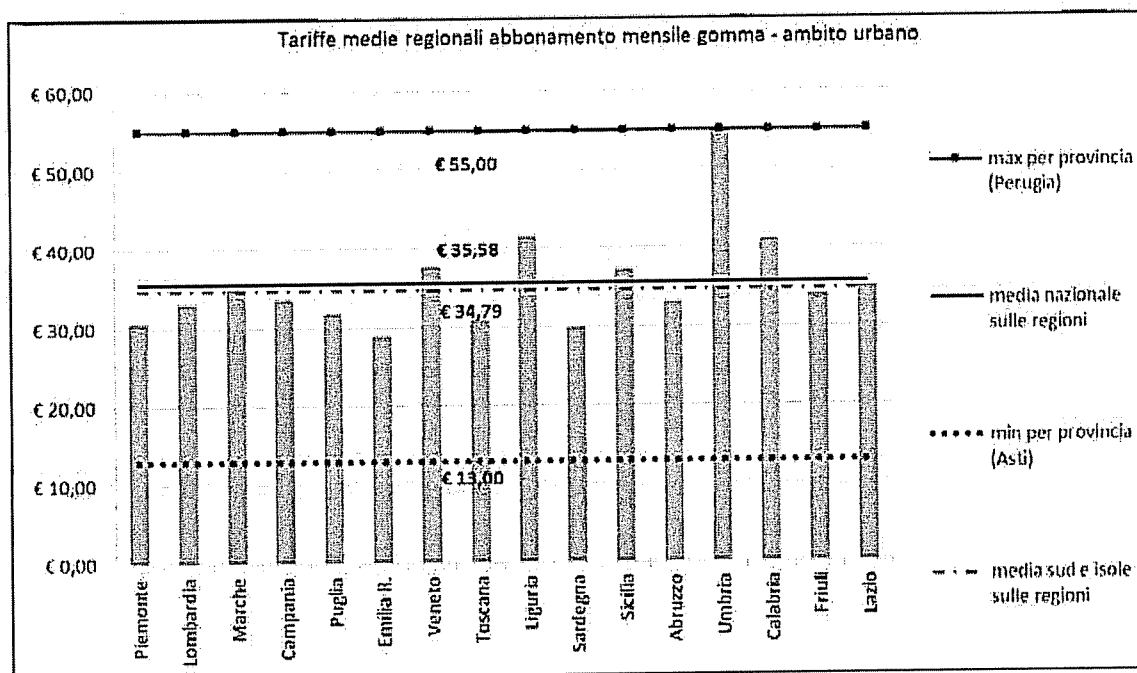


Figura4: Confronto tariffe medie mensili regionali abbonamento su gomma urbano

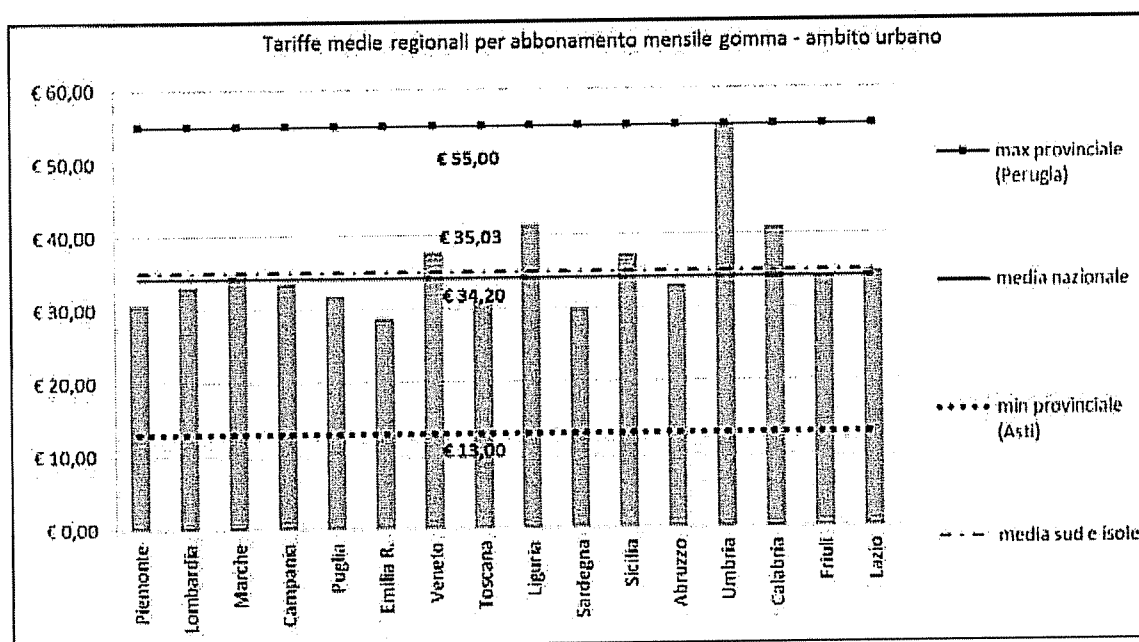


Figura 5: Confronto delle tariffe medie mensili regionali per l'abbonamento su gomma urbano

3 TARIFFE MEDIE REGIONALI PER I SERVIZI SU GOMMA-AMBITO EXTRAURBANO

Nel presente capitolo sono stati considerati i titoli di viaggio più comunemente usati: il biglietto di corsa semplice e l'abbonamento mensile.

A differenza del servizio urbano, le tariffe in ambito extraurbano si differenziano per fasce chilometriche e per zona e non per minuti di validità; il confronto, pertanto, risulta più complesso in quanto è difficile normalizzare prezzi afferenti a fasce chilometriche con caratteristiche ed ampiezze diverse.

Le tariffe vigenti per la regione Calabria, per i servizi su gomma extraurbani, sono ricavate dagli allegati del Piano di Riprogrammazione dei Servizi di TPL-Azioni Previste e Cronoprogramma, approvato con DGR 380 del 25.10.2013, e degli allegati dell'Integrazione al Piano di Riprogrammazione dei servizi di TPL e di trasporto ferroviario regionale, approvato con DGR 419 del 10.10.2014.

Anche per il servizio extraurbano ci si è avvalsi delle stime e dei risultati ottenuti nel "12° Rapporto sulla mobilità in Italia-Rapporto finale-Cagliari, 13 novembre 2015" che riporta le tariffe medie nazionali dei titoli di viaggio in vigore al 1.10.2015.

3.1 Biglietto corsa semplice

Nella tabella seguente (Tabella 4) sono stati riportati i valori medi del biglietto a tempo per le due fasce chilometriche più comuni e per ambiti territoriali, desunti dalla tabella 14 del suddetto rapporto, incrociati con le tariffe della regione Calabria:

Si osserva come la tariffa regionale calabrese del biglietto di corsa semplice (desunto dal "Allegato 1 - Tariffe Servizi su Gomma Extraurbani" del "Integrazione al piano di riprogrammazione dei servizi di TPL e di trasporto ferroviario regionale", approvato con DGR 419 del 10.10.2014) si mantenga al di sotto del valore medio nazionale (Fonte: "12° Rapporto sulla mobilità in Italia-Rapporto finale-Cagliari, 13 novembre 2015").

	Fascia 20-30 km (€)	Fascia 50-60km (€)
Emilia Romagna	2,76	4,58
Lombardia	2,98	4,55
Lazio	3,05	4,90
Abruzzo	2,51	4,12
Media nazionale	2,83	4,51
REGIONE CALABRIA	2,20	3,60

Tabella 4: Tariffa media del biglietto corsa semplice per fasce chilometriche e ambiti territoriali.

La comparazione tra differenti tariffe regionali diventa difficoltosa proprio perché per molte per regioni tra cui la Lombardia, la Emilia Romagna, il Lazio, l'Abruzzo, la Campania, il calcolo dei prezzi è determinato in relazione ad una suddivisione territoriale a zone codificate e non a fasce chilometriche; per altre regioni, le tariffe variano con le fasce km e con il numero di corse (Sicilia).

A titolo informativo si riportano i valori per alcune regioni che hanno tariffe variabili con le fasce chilometriche e quindi più o meno confrontabili (Tabella 5).

I dati relativi alla regione Marche, in vigore dal 1 settembre 2015, sono estratti dall'allegato 1 della DGR n. 702 del 29 agosto 2015 (pag. 6/7); le tariffe della regione Sardegna sono estratte dalla DGR n. 20/6 del 12 aprile 2016 (tabella C).

Le tariffe relative alla provincia autonoma di Trento (Trentino Alto Adige), ricavate dal sito www.trentino-transport.it, sono aggiornate ad aprile 2017 e sono tariffe extraurbane integrate pullman/treni (già dal 1994 in Trentino è in vigore l'integrazione tariffaria tra i vari vettori; per cui con il medesimo titolo di viaggio si può utilizzare la Trentino trasporti, la ferrovia Trento-Malè, le linee di Trenitalia SpA).

I dati relativi alla regione Abruzzo, validi dal 1 settembre 2016, sono desunti dalla DGR 548 del 25 agosto 2016; le tariffe della regione Toscana (www.atr.toscana.it e www.atm.toscana.it) sono tariffe del sistema integrativo Pegaso aggiornate a giugno 2015.

I dati relativi alla regione Sicilia sono tratti dalla DA n. 2432 del 7.10.2013 - tariffe autolinee extraurbane, suburbane e urbane disponibile sul sito della Regione Siciliana - Assessorato regionale delle Infrastrutture e della Mobilità - Dipartimento Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti.

	Fascia 20-30 km (€)	Fascia 50-60Km (€)	Fascia 80-90Km (€)	Fascia 90-100 Km (€)
Calabria	2,40	4,00	5,60	6,20
Marche		4,10	5,15	5,70
Sardegna	2,50	4,30	6,10	6,70
Abruzzo	3,00	4,40	5,50	5,80
Toscana	3,05	5,15	7,10	7,75
Trentino	3,00	5,20	7,40	8,20
Valle d'Aosta	7,70	12,60	16,90	18,30

Tabella 5: Tariffe del biglietto corsa semplice per fasce chilometriche per alcune regioni italiane.

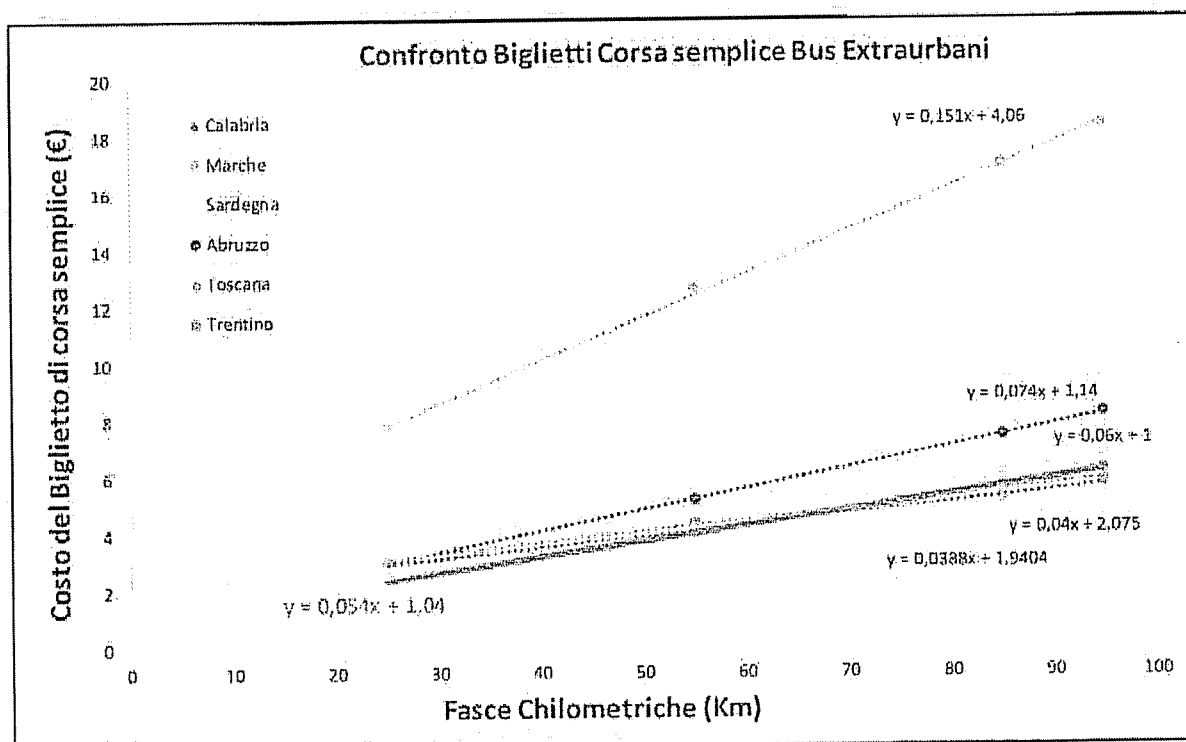


Figura 6: Confronto tariffe Bus Extraurbani biglietti corsa semplice fino a 100 km per alcune regioni italiane

3.2 Abbonamento mensile

Nella tabella che segue (Tabella 6) sono stati riportati i valori medi dell'abbonamento per due fasce chilometriche più comuni e per ambiti territoriali, desunti dalla tabella 14 del suddetto rapporto, incrociati con le tariffe della regione Calabria, ottenute sempre dal "Allegato 1 - Tariffe Servizi su Gomma Extraurbani" del "Integrazione al piano di riprogrammazione dei servizi di TPL e di trasporto ferroviario regionale", approvato con DGR 419 del 10.10.2014.

	Fascia 20-30 km (€)	Fascia 50-60 (€)
	62,81	97,10
	52,67	63,88
	55,54	77,38
	59,44	85,26
Media nazionale	56,92	76,72
REGIONE CALABRIA	63,00	108,00

Tabella 6: Tariffe extraurbane abbonamento mensile per fasce chilometriche e ambiti territoriali.

Si osserva come la tariffa regionale calabrese dell'abbonamento mensile sia abbondantemente superiore al valore medio nazionale.

Come per il biglietto di singola corsa, anche per l'abbonamento si riportano in Tabella 7 ed in Figura 7 i valori per alcune regioni.

	Fascia 20-30 km (€)	Fascia 50-60 (€)	Fascia 80-90 (€)	Fascia 90-100 (€)
	63,00	108,00	152,00	167,00
		98,40	123,60	136,00
	77,00	142,00	206,00	228,00
	78,80	119,90	158,50	175,60
	65,50	92,40	113,80	122,00

Tabella 7: Tariffe extraurbane abbonamento mensile per fasce chilometriche per alcune regioni italiane.

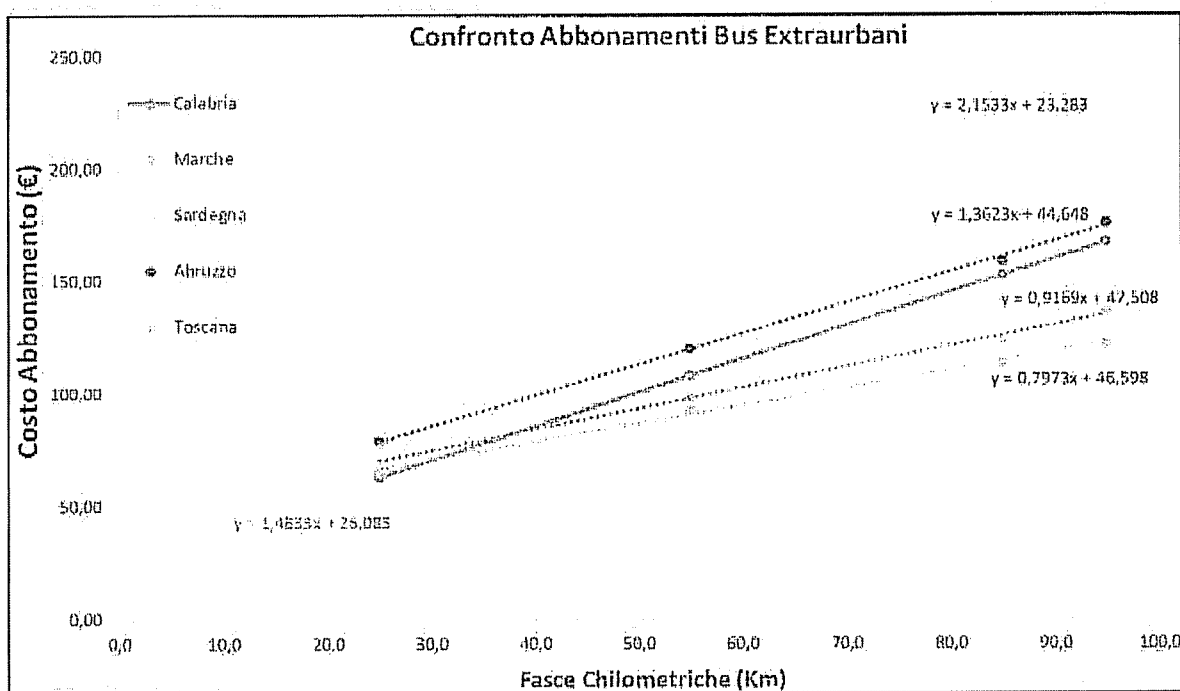


Figura 7: Confronto tariffe Bus Extraurbani abbonamenti mensili fino a 100 km per alcune regioni italiane

4. TARIFFE REGIONALI PER I SERVIZI FERROVIARI

Anche per il servizio ferroviario si è tentato di confrontare i valori medi delle tariffe regionali del biglietto di corsa semplice e dell'abbonamento mensile;

I dati sono stati ricavati dal sito www.trenitalia.com (sezione Condizioni Generali di trasporto, Parte III: Trasporto-Regionale: Biglietto-Tariffa 39 per Regione e Abbonamento-tariffa 40 per Regione) e sono disponibili in forma tabellare, variabili per scaglioni chilometrici.

Con una minima elaborazione, i dati sono stati riportati in grafici di sintesi mostranti, per ogni regione disponibile e per scaglione chilometrico (valore medio), le tariffe in vigore.

La maggior parte delle regioni arriva a coprire distanze di 500 km; per maggiore chiarezza si riporta anche il grafico di confronto del dettaglio da 0 a 200 km.

I valori relativi alla regione Calabria sono evidenziati con indicatori di dimensioni maggiori rispetto alle altre regioni e sono stati desunti dal "Allegato 3 - Tariffe Servizi Ferroviari" del "Integrazione al piano di riprogrammazione dei servizi di TPL e di trasporto ferroviario regionale", approvato con DGR 419 del 10.10.2014.

Nel grafico di sintesi mancano i dati relativi ad alcune regioni perché non confrontabili con le altre ed in particolare:

- per la Regione Lazio, l'abbonamento è incluso nel sistema tariffario integrato Metrebus e le tariffe variano per zone confinanti (7);
- per la Regione Campania le tariffe sono articolate in fasce (corrispondenti ad un certo numero di stazioni) esterne all'area urbana di Napoli (AC) e passanti per Napoli (N);
- per l'area provinciale di Bolzano valgono le condizioni di trasporto per i viaggi in abbonamento sui mezzi del trasporto pubblico integrato Alto Adige;
- per l'area provinciale di Trento valgono le condizioni di trasporto per i viaggi in abbonamento sui mezzi del trasporto pubblico integrato Trentino MITT - Mobilità Integrata Trasporti Trentino.

4.1 Biglietto corsa semplice

Analogo confronto viene riportato nelle Figure 8 e 9 per le tariffe di corsa semplice, ordinaria, adulto, II classe.

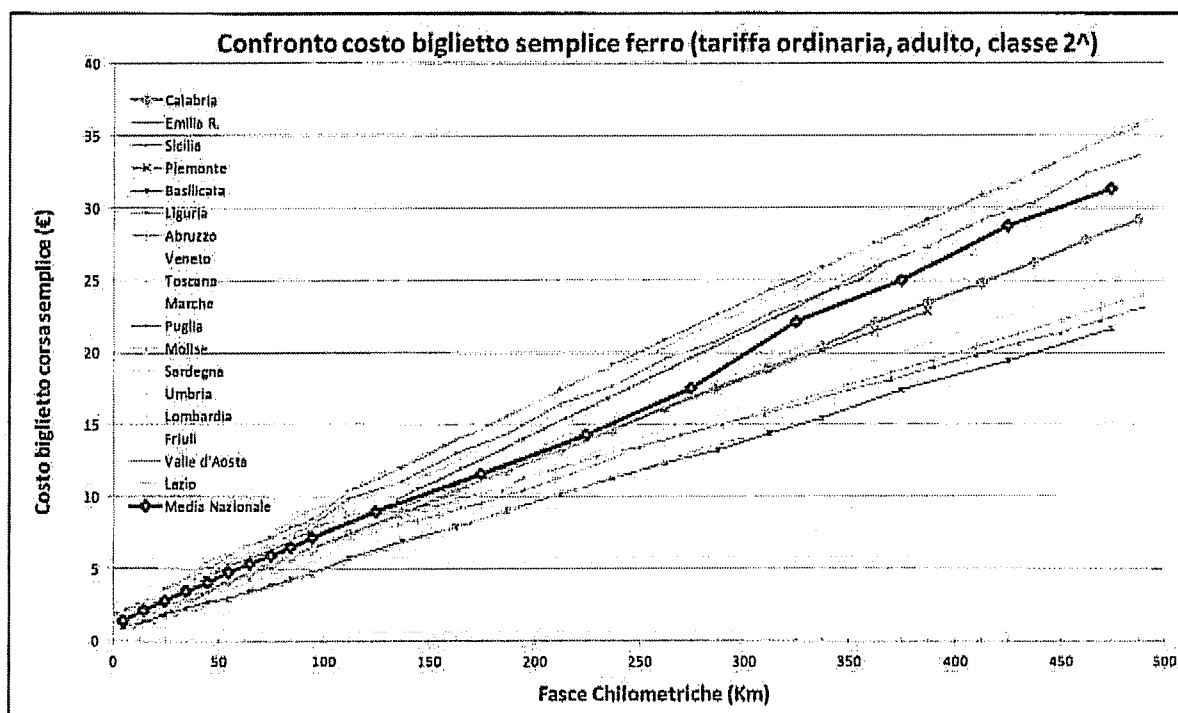


Figura 8: Confronto tariffe medie regionali ferroviarie del biglietto di corsa semplice fino a 500 Km

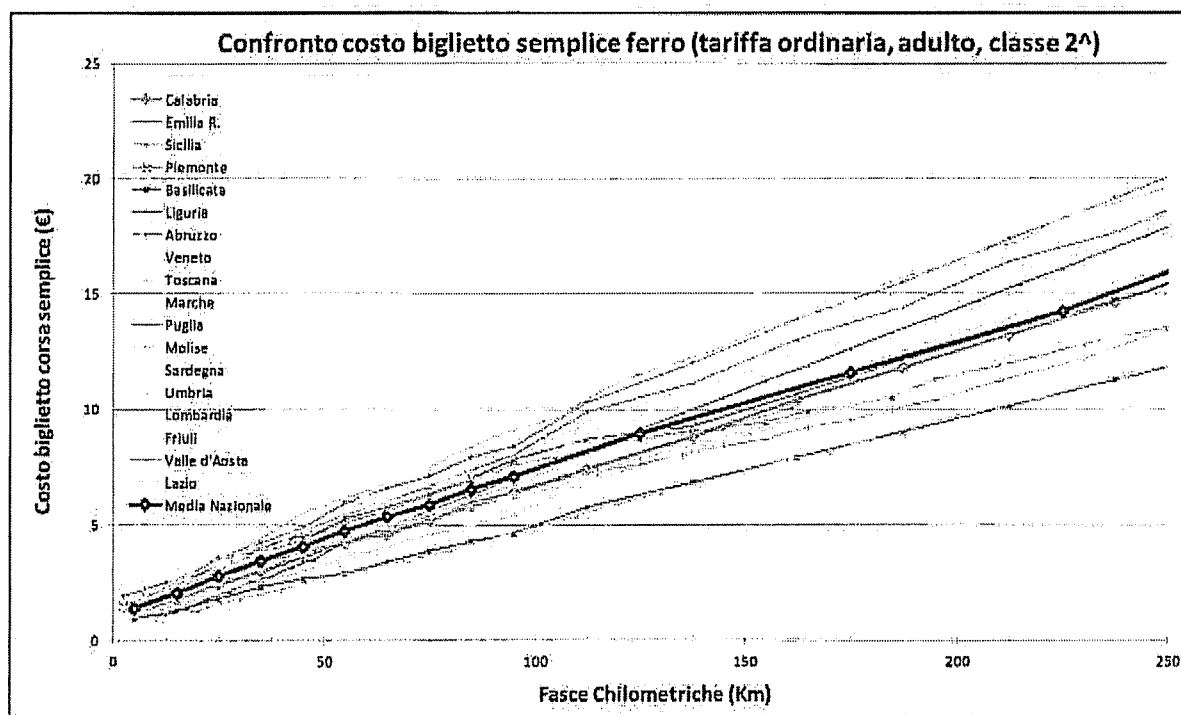


Figura 9: Confronto tariffe medie regionali del biglietto di corsa semplice fino a 250 Km

4.2 Abbonamento mensile

Di seguito si riportano il grafico di sintesi globale, cioè con tariffe variabili fino a 500 Km (Figura 10), e quello di maggior dettaglio da 0 a 200 km (Figura 11). In Figura 12 viene invece riportato l'andamento in dettaglio dell'abbonamento mensile Trenitalia per la Regione Calabria fino a 230 Km (desunto dal "Allegato 3 - Tariffe Servizi Ferroviari" del "Integrazione al piano di riprogrammazione dei servizi di TPL e di trasporto ferroviario regionale", approvato con DGR 419 del 10.10.2014), mentre nella Figura 12 un confronto tra gli abbonamenti mensili Trenitalia e quelli dei Bus Extraurbani fino a 230 Km.

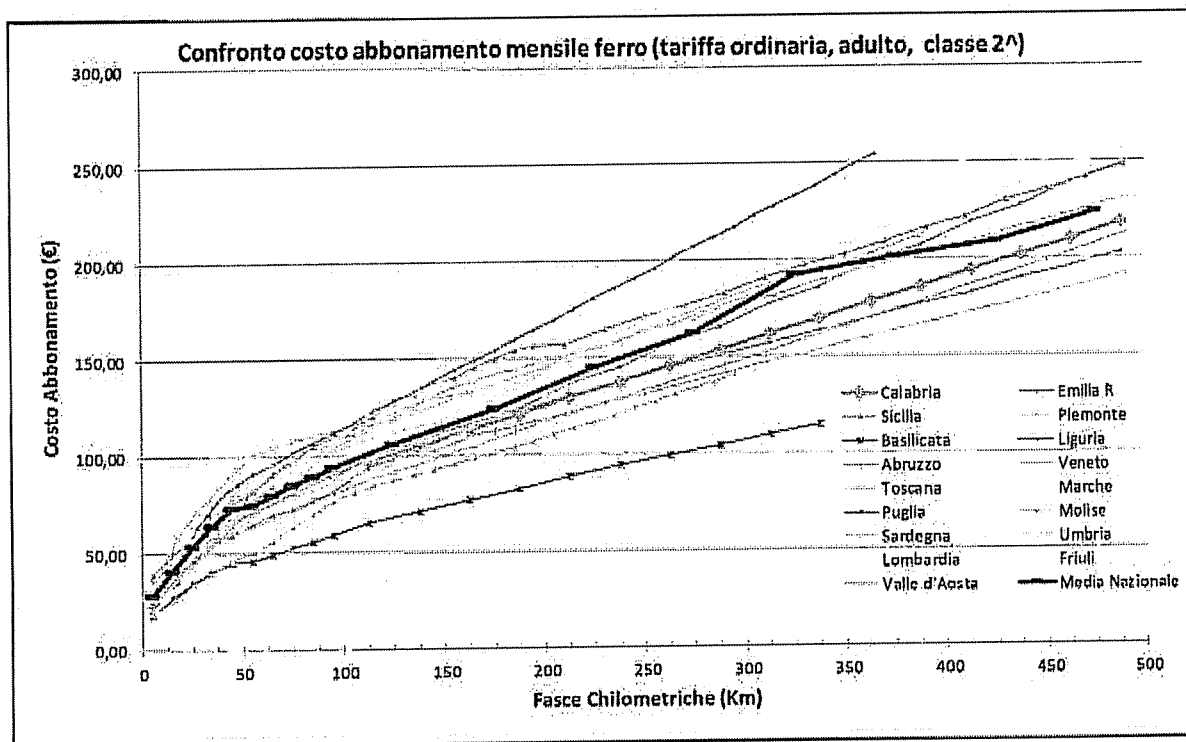


Figura 10: Confronto tariffe medie regionali per l'abbonamento mensile fino a 500 Km

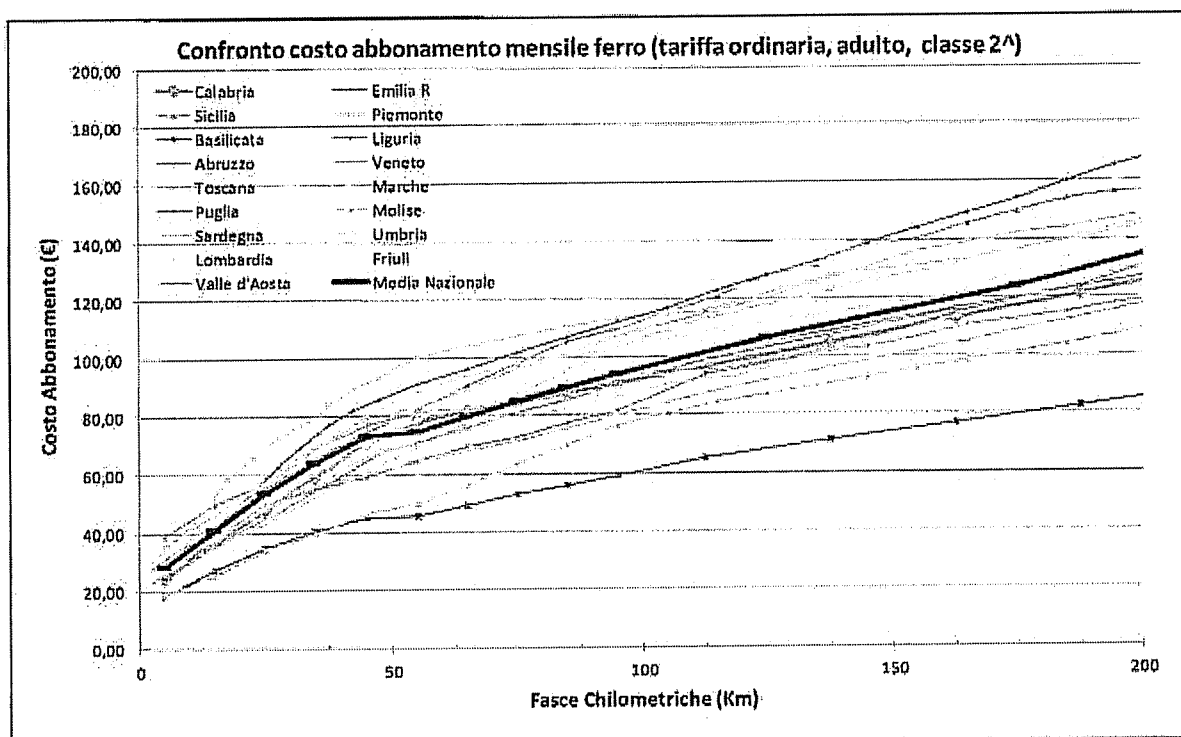


Figura 11: Confronto tariffe medie regionali per l'abbonamento mensile fino a 200 Km

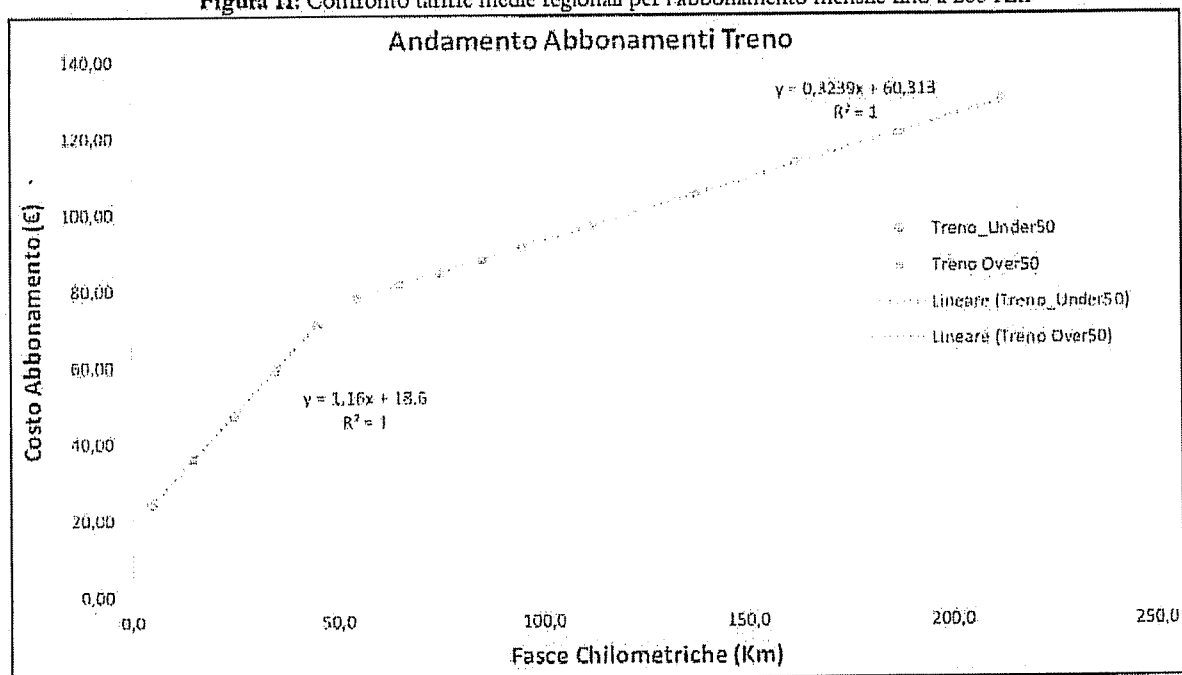


Figura 12: Andamento dell'abbonamento mensile Trenitalia in Calabria fino a 230 Km

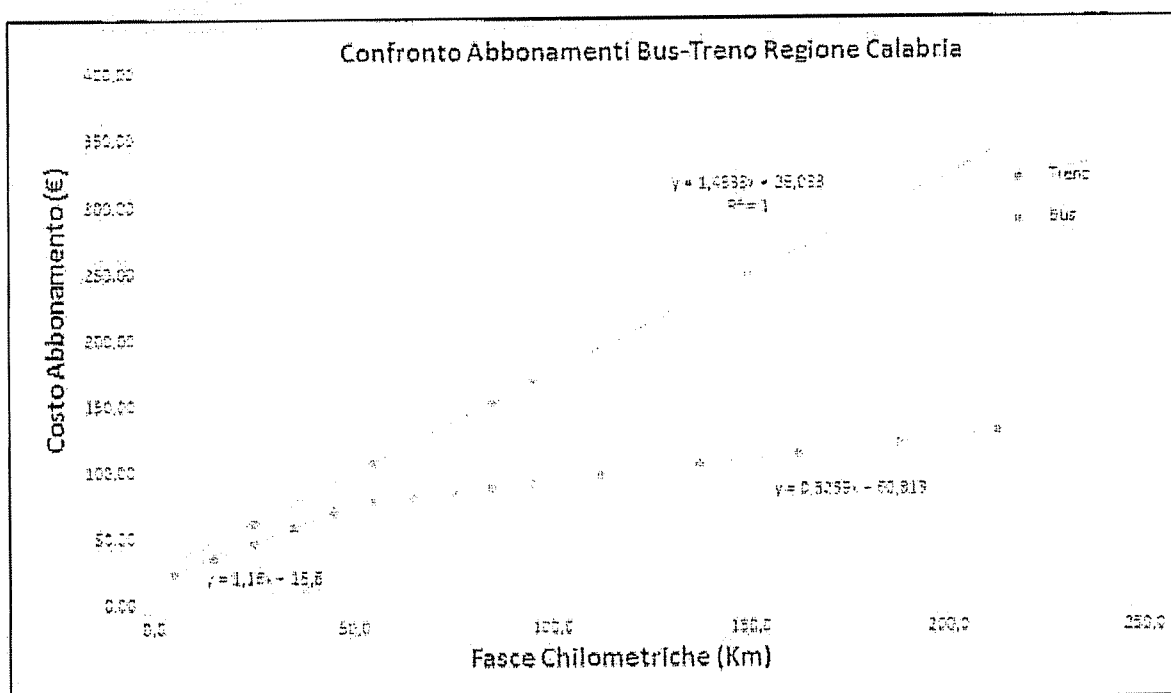


Figura 13: Confronto abbonamenti mensili Trenitalia-Bus Extraurbani in Calabria fino a 230 Km

5 IL SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO

Il tema dell'integrazione tariffaria rappresenta uno degli aspetti critici e fondamentali nel contrastato processo di modernizzazione ed innovazione dei servizi di trasporto pubblico locale. Un sistema tariffario integrato consente, in un certo ambito territoriale, di utilizzare indifferentemente vari mezzi di trasporto pubblico, anche di diversi operatori, con un unico titolo di viaggio. Si tratta quindi di una particolare forma contrattuale che coinvolge diversi operatori di trasporto pubblico, grazie alla quale viene offerta all'utenza la possibilità *"di utilizzare un unico documento di viaggio il cui prezzo non dipende dai mezzi o dai vettori utilizzati, né dal numero di eventuali trasbordi, ma soltanto dalla 'quantità' di trasporto acquistata"*. Più precisamente, l'integrazione tariffaria è l'ultimo di tre prerequisiti essenziali alla realizzazione di un STI (Sistema Tariffario Integrato):

1. integrazione infrastrutturale, che si realizza attraverso la creazione di parcheggi, stazioni, fermate dell'autobus, ecc;
2. integrazione modale, ovvero possibilità di utilizzare diverse tipologie di trasporto (gomma, ferro) quanto più possibile coordinate tra loro, in modo tale che l'utente abbia la percezione di viaggiare su di un unico mezzo;
3. integrazione tariffaria, che consiste nell'introduzione di un unico schema tariffario valido per tutte le modalità offerte.

Proprio l'unificazione e la semplificazione dei biglietti ha lo scopo di incentivare, promuovendolo e facilitandolo, l'uso del trasporto pubblico locale.

Le prime esperienze di integrazione tariffaria appaiono in Europa a partire dagli anni 60' in poi (Londra, Parigi, Barcellona). Nell'ultimo decennio anche in Italia sono state realizzate esperienze significative di integrazione tariffaria fra i diversi mezzi di trasporto anche se perdura, in questo ambito come in altri, una condizione di arretratezza e di ritardo rispetto a quanto già realizzato all'estero.

Notevoli sono i vantaggi derivanti dall'adozione di sistemi tariffari integrati: per i *cittadini*, utilizzatori finali del trasporto pubblico per i quali si semplifica notevolmente l'accesso e la qualità del servizio; per i *soggetti regolatori* che, mediante soluzioni integrate, possono raggiungere un maggior grado di efficacia del sistema; per gli *operatori* che, ottimizzando ed integrando i servizi offerti, ottengono una maggiore efficienza del sistema.

Rilevanti sono anche le criticità nel processo di realizzazione di sistemi tariffari integrati: criticità nella messa a punto dei modelli che, in ogni caso, presuppongono il superamento della tariffa *lineare* o, come evidenziano le esperienze europee, *l'esclusività* del sistema tariffario integrato nelle aree oggetto di integrazione con l'abolizione di tutte le tariffe *modali*.

I sistemi di integrazione tariffaria sono spesso associati ad un sistema di bigliettazione elettronica che consente l'utilizzo del servizio di trasporto avvalendosi di validatrici e titoli di viaggio elettronici. La determinazione della tariffa, in taluni casi, richiede infatti la gestione informatizzata del dato relativo al punto di accesso ed ingresso dell'utente al sistema di trasporto fruito, dato che viene acquisito mediante l'utilizzo di dispositivi automatizzati di localizzazione geografica (GPS). Le potenzialità tecnologiche di uno SBE (Sistema di Bigliettazione Elettronica) permettono, inoltre, la gestione coordinata e integrata di più sistemi di mobilità, afferenti a diversi segmenti modali pubblici (automobilistici, auto filovari, tramviari, metropolitani, ferroviari, a fune) e collettivi (car-sharing, bike-sharing), nonché ad ambiti territoriali differenziati (urbani, extraurbani, regionali, interregionali), rendendo possibili politiche tariffarie flessibili, combinate e digressive e consentendo, inoltre, l'applicazione di sistemi di riparto degli incassi e degli introiti tariffari trasparenti, oggettivi ed equi (sistemi di compensazione e di *clearing*).

I sistemi tariffari integrati si distinguono in base alla tariffazione adottata: a zone e da scaglioni chilometrici.

Per quanto riguarda la zonizzazione esistono diversi modelli a livello europeo che possono essere raggruppati in quattro strutture di integrazione tariffaria:

- modello cooperativo;
- modello a corone;
- modello a settori;
- modello ad alveare.

Nel *modello cooperativo*, i confini delle zone generalmente corrispondono ai confini degli enti locali all'interno dei quali sono organizzate le differenti zone tariffarie. Una tariffa comune viene individuata per l'attraversamento tra due zone il cui prezzo è deciso autonomamente dalle amministrazioni che ne fanno parte, attraverso un accordo formale. Pertanto, per i passeggeri, il prezzo del viaggio è proporzionale al numero degli enti locali attraversati; non esiste un'unica tariffa che accomuni il servizio erogato dalle singole amministrazioni (per esempio Helsinki YTV e Zurigo Z-Pass). L'integrazione è organizzata volontariamente tra le autorità locali della area che generalmente fanno parte del medesimo livello di governo e le cui dimensioni sono comparabili (in termini di estensione territoriale, abitanti e servizi offerti).

Nella *suddivisione in corone*, il prezzo viene definito secondo le circonferenze (corone) che vengono attraversate. Se si viaggia tangenzialmente all'interno della singola corona, è richiesto il pagamento di una singola zona. Generalmente tale soluzione è motivata come un intervento di equità per ridurre la differenza nel livello di servizio erogato tra il centro città e le periferie; infatti, in questi casi, la maggioranza dell'offerta nel trasporto pubblico è concentrata nel centro e lungo gli assi di accesso principali (per esempio Londra TfL).

Sebbene i *sistemi tariffari a settori* assomiglino a quelli a corone, il principio di zonizzazione presenta delle peculiarità diverse. In questa forma, le zone coincidono con gli spicchi e pertanto anche il prezzo dei viaggi attraverso l'hinterland è corrisposto secondo una tariffa simile a quella basata sulla distanza effettivamente coperta. Questa tariffa è spesso realizzata in contesti in cui l'offerta è più distribuita lungo l'intera area metropolitana e le zone corrispondono agli agglomerati urbani che costituiscono il resto del territorio (per esempio Barcellona ATM).

Nel caso in cui la dimensione delle zone è più o meno la medesima, viene utilizzata la *tariffa ad alveare*: infatti, il prezzo applicato è proporzionale all'area sottesa dalle zone. Con questa struttura il costo degli spostamenti all'interno di centri città di grandi dimensioni è il doppio di quello tra i centri abitati nell'hinterland. Tecnicamente il fattore che favorisce questo sistema è sia un territorio omogeneo sia l'esistenza di una rete di trasporto basata su un modo principale le cui fermate sono quasi equidistanti (per esempio Helsinki HSL e Zurigo ZVV).

Per quanto riguarda i titoli di viaggio, essi si distinguono in:

- Titoli di viaggio "forfettari": biglietti a tempo o abbonamenti che permettono viaggi illimitati su un determinato itinerario, in un preciso arco temporale;
- Titoli di viaggio "a scalare": abbonamenti progressivamente scontati in base alla frequenza di utilizzo oppure apposite card contenenti un importo progressivamente ridotto in base alle corse effettuate, ai chilometri percorsi ed ai mezzi utilizzati.

L'integrazione tariffaria costituisce un'evoluzione della politica legata alla fissazione dei prezzi nei servizi pubblici locali, in particolare a due livelli: permette una pianificazione più efficiente dei servizi di trasporto – e la messa a gara di alcune attività – e l'aumento del numero di utenti che scelgono di utilizzare il trasporto pubblico rispetto mezzo privato, grazie alla semplificazione dell'accesso al sistema.

In Italia già dal 2007 sono apparsi numerosi esempi di sistemi di trasporto integrato, solo alcuni, però, ad oggi, risultano sostitutivi e non alternativi dei sistemi preesistenti.

Tra i sistemi integrativi veri e propri, coinvolgenti cioè tutte le aziende ed i mezzi di trasporto esistenti in un determinato ambito territoriale, si elencano:

- ✓ "Mi muovo", sistema integrato regionale della Emilia Romagna;
- ✓ "Métrebus", sistema integrato regionale del Lazio;
- ✓ "Io Viaggio", sistema integrato regionale della Lombardia;
- ✓ "Unico Campania", sistema integrato regionale della Campania;
- ✓ "Unico", sistema integrato dell'area Chieti-Pescara;
- ✓ Sistemi tariffari integrati delle province autonome di Trento e Bolzano.

Sono in attivazione e sperimentazione alcuni sistemi tariffari integrati su supporti elettronici nella regione Liguria (Belt), nella regione Piemonte (Bip) e nella regione Veneto (Fonte delle informazioni: it.m.wikipedia.org).

Di seguito un accenno ad alcuni dei principali Sistemi Integrati oggi in funzione.

5.1 "Mi muovo"

"Mi muovo" è il sistema di tariffazione integrata che consente ai cittadini dell'Emilia-Romagna di utilizzare autobus urbani ed extraurbani, treni regionali e locali su tutto il territorio regionale, con lo stesso titolo di viaggio, pagando il prezzo del biglietto in base alla tratta percorsa e non ai mezzi utilizzati. Tale sistema è inserito nel progetto STIMER (Sistema Tariffazione Integrata della Mobilità Emilia-Romagna) coordinato e gestito dalla Regione Emilia Romagna che raccorda i rapporti tra i soggetti coinvolti, fissa gli indirizzi per l'attuazione del progetto, stabilisce i livelli di prezzo dei biglietti integrati e le regole di viaggio.

Il progetto, che ha permesso l'introduzione dei primi biglietti integrati nel settembre 2008, prevede quindi:

- La suddivisione del territorio in zone ai fini del calcolo della tariffa che quindi viene determinata in base al numero di zone attraversate dall'origine alla destinazione del viaggio;
- I nuovi titoli di viaggio a banda magnetica e con microchip;
- La nuova strumentazione a bordo dei mezzi per la validazione e l'utilizzo dei titoli di viaggio.

(Fonte: mobilità.regione.emilia-romagna.it, dati aggiornati al 02.02.2017).

Oltre ai servizi treno+bus, la card multifunzione permette di accedere a *Mi Muovo in bici* e *Mi Muovo elettrico*.

I titoli di viaggio integrati "Mi Muovo", validi sui servizi ferroviari regionali e locali (treni classificati R e IR) e sui servizi bus urbani delle dieci città capoluogo e delle città di Imola, Faenza e Carpi sono i seguenti:

- *Mi muovo anno*: di tipo forfettario senza limitazione di corse, di prima e di seconda classe ferroviaria, valido 365 giorni dalla data di emissione. Il prezzo è composto dalla tariffa relativa alla tratta ferroviaria scelta, a cui si aggiungono la/e quota/e per i servizi urbani il cui prezzo varia da città a città da un minimo di € 110 a un massimo di € 180.
- *Mi muovo studenti*: per studenti fino a 26 anni compiuti, di tipo forfettario, senza limitazione di corse, di sola seconda classe ferroviaria, valido 365 giorni dalla data di emissione. Il prezzo è composto dalla tariffa relativa alla tratta ferroviaria scelta a cui si aggiungono la/e quota/e per i servizi urbani il cui prezzo è scontato dell'8% rispetto a quello dell'abbonamento "Mi Muovo annuale". Varia da città a città da un minimo di € 100 a un massimo di € 165.
- *Mi muovo mese*: di carattere forfettario, senza limitazione di corse, di prima e di seconda classe ferroviaria, personale, nominativo e incedibile, valido dal 1° all'ultimo giorno del mese. Il prezzo è composto dalla tariffa relativa alla tratta ferroviaria scelta a cui si aggiungono la/c quota/c per i servizi urbani il cui prezzo, scontato rispetto al prezzo dell'abbonamento mensile urbano, varia di città in città secondo tre livelli € 18, € 20 e € 25.
- *Mi muovo multibus*: carnet da 12 corse da 75 minuti ciascuna; ogni corsa vale per una zona; per attraversare più zone è necessario timbrare ogni volta che si passa a una zona diversa, utilizzabile da un massimo di 7 persone. Il prezzo è di € 15.
- *Mi muovo Citypiùanno*: di tipo forfettario senza limitazione di corse, di prima e di seconda classe ferroviaria, valido 365 giorni dalla data di emissione, sull'intera area urbana di Bologna sui servizi bus e ferroviari nell'ambito del percorso entro il 1° scaglione Km (1-10 km). Il prezzo è di € 370.
- *Mi muovo Citypiùstudenti*: di tipo forfettario senza limitazione di corse, di seconda classe ferroviaria, per giovani fino a 26 anni, valido 365 giorni dalla data di emissione, sull'intera area urbana di Bologna sui servizi bus e ferroviari nell'ambito del percorso entro il 1° scaglione Km (1-10 km). Il prezzo è di € 290.
- *Mi muovo Citypiùticket*: biglietto valido 75 minuti, sull'intera area urbana di Bologna sui servizi bus e ferroviari nell'ambito del percorso entro il 1° scaglione Km (1-10 km). Il prezzo è di € 1,80.
- *Mi muovo Citypiùmese*: abbonamento mensile personale valido dal primo all'ultimo giorno del mese senza limitazioni di corse, sull'intera area urbana di Bologna sui servizi bus e ferroviari nell'ambito del percorso entro il 1° scaglione Km (1-10 km). Il prezzo è di € 42.

Bisogna menzionare anche il titolo di viaggio *Mi muovo insieme*, abbonamento annuale agevolato per disabili ed anziani a basso reddito, le cui tariffe sono appunto stabilite sulla base di requisiti soggettivi e del reddito. Tale abbonamento non ha limitazioni di corse ed è valido per la parte urbana della città di residenza o per un percorso extraurbano oppure per muoversi su entrambi i servizi.

I titoli di viaggio sono acquistabili nelle biglietterie di Trenitalia, nelle biglietterie delle aziende di trasporto dei singoli bacini provinciali (Tper per i Bacini provinciali di Bologna e Ferrara, Seta per i bacini provinciali di Modena, Reggio Emilia e Piacenza, Start Romagna per i Bacini provinciali di Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini, Tep per il Bacino provinciale di Parma) le nelle biglietterie automatiche self-service in Emilia-Romagna.

5.2 "Metrebus"

Il sistema tariffario integrato a zone "Metrebus" interessa l'intero territorio della regione Lazio e vi aderiscono le maggiori aziende di trasporto pubblico operanti nell'ente territoriale. Grazie a tale sistema, con un unico biglietto o abbonamento "Metrebus", è possibile viaggiare sui treni regionali (2° classe di Trenitalia), sui bus extraurbani di Cotral e sulle linee di Atac (bus e tram di Roma, metropolitane A e B, ferrovie Roma-Viterbo, Roma-Pantano, Roma-Lido).

Il territorio del "Metrebus" è suddiviso in 6 zone centrate su Roma Capitale, denominate con lettere dalla A alla F.

All'interno del Sistema si distinguono i titoli:

- *Metrebus Roma* che consente ai viaggiatori di muoversi all'interno di Roma Capitale (zona A);
- *Metrebus Lazio* che consente di muoversi all'interno della Regione (zone B, C, D, E, F).

L'importo dell'abbonamento è relativo al numero di zone acquistate; ai fini del conteggio delle zone, per l'acquisto di biglietti e abbonamenti per viaggi al di fuori di Roma, la zona di Roma (zona A) ne vale due (ad esempio, per viaggiare dalla zona A alla B si acquistano titoli a 3 zone)

I Titoli di viaggio "Metrebus" sono acquistabili presso le Biglietterie Trenitalia, Atac e Cotral ed i punti vendita autorizzati e si distinguono in:

Biglietti *Metrebus Roma* (validi nella zona A):

- *BIT-biglietto a tempo* (€ 1,50): dura 100 minuti dalla timbratura;
- *Roma 24 H* (€ 7,00): valido 24 ore dalla prima timbratura e per un numero illimitato di viaggi nel territorio di Roma Capitale;
- *Roma 48 H* (€ 12,50): valido 48 ore dalla prima timbratura e per un numero illimitato di viaggi nel territorio di Roma Capitale;
- *Roma 72 H* (€ 18,00): valido 72 ore dalla prima timbratura e per un numero illimitato di viaggi nel territorio di Roma Capitale;
- *CIS - Carta Integrata Settimanale* (€ 24,00): valida sette giorni dalla data della prima timbratura e per un numero illimitato di viaggi.

Abbonamenti mensili *Metrebus Roma* (validi nella zona A):

- Abbonamento personale (€ 35,00);
- Abbonamento impersonale (€ 53,00);
- Abbonamento agevolato per disoccupati residenti a Roma Capitale (€ 16,00).

Abbonamenti annuali *Metrebus Roma* (validi nella zona A):

- Abbonamento annuale con validità di 365 giorni dalla data di acquisto (€ 250,00);
- Abbonamento annuale over 65 (da € 120 a € 150 in base al reddito ISEE);
- Abbonamento annuale famiglia sconto 10% (€ 225,00);
- Abbonamento annuale giovani e studenti (da € 130,00 a € 150,00 in base al reddito ISEE);
- Abbonamento annuale agevolato a contribuzione (da € 20,00 a € 50,00 in base al reddito ISEE);
- Abbonamento a favore di invalidi di guerra dalla I alla VIII categoria e di decorati di medaglia d'oro al valore militare (gratuito);
- Abbonamento annuale per categorie speciali (€ 40,00);
- Abbonamento annuale a quoziente familiare (€ 225,00).

Biglietti *Metrebus Lazio*

Le validità ed i prezzi variano a seconda del numero di zone acquistate.

- *BIRG*: biglietto giornaliero valido fino alle 24:00 del giorno di timbratura e per un numero di viaggi illimitato relativo alle zone acquistate;
- *BTR*: valido tre giorni dalla data indicata dal cliente e per un numero di viaggi illimitato;
- *CIRS*: carta settimanale valida sette giorni dalla prima timbratura per un numero di viaggi illimitato e relativamente alle zone acquistate.

A titolo conoscitivo, i costi dei biglietti regionali variabili con le zone, sono riportati nella **Tabella 8**.

Abbonamenti *Metrebus Lazio*

Gli abbonamenti mensili ed annuali sono a zone ed hanno validità per un numero illimitato di viaggi nell'ambito delle zone acquistate. I costi, a titolo conoscitivo, sono riportati nella **Tabella 9**.

È disponibile, inoltre, l'abbonamento annuale agevolato a zone per gli studenti fino ai 26 anni che vale da settembre a giugno.

(Fonte delle informazioni: <http://www.trenitalia.com/tcom/Treni-Regionali/Lazio/Integrazioni-tariffarie-Lazio>, dati aggiornati a gennaio 2017).

Biglietto Integrato Regionale Giornaliero (BIRG)		Biglietto turistico regionale (BTR)		Carta Integrata Regionale Settimanale (CIRS)	
Zone	€	Zone	€	Zone	€
1 ZONA	3,30	1 ZONA	8,90	1 ZONA	13,50
2 ZONE	6,00	2 ZONE	16,50	2 ZONE	24,00
3 ZONE	8,00	3 ZONE	22,00	3 ZONE	34,50
4 ZONE	9,30	4 ZONE	26,10	4 ZONE	42,00
5 ZONE	12,00	5 ZONE	33,70	5 ZONE	52,50
6-7 ZONE	14,00	6-7 ZONE	39,20	6-7 ZONE	61,50

Tabella 8: Prezzi dei biglietti *Metrebus* Lazio per zone

Abbonamenti mensili <i>Metrebus</i> Lazio		Abbonamenti annuali <i>Metrebus</i> Lazio	
N. Zone	€	N. Zone	€
1 ZONA	24,50	1 ZONA	172,00
2 ZONE	35,00	2 ZONE	245,30
3 ZONE	59,50	3 ZONE	404,00
4 ZONE	73,50	4 ZONE	488,10
5 ZONE	91,00	5 ZONE	590,80
6-7 ZONE	108,50	6-7 ZONE	688,40

Tabella 9: Prezzi degli abbonamenti *Metrebus* Lazio per zone

5.3 "Io Viaggio"

Il sistema tariffario integrato "Io Viaggio" permette di utilizzare qualsiasi servizio di trasporto pubblico locale in Lombardia.

Anche per questo sistema si distinguono biglietti singoli e abbonamenti:

- *"Io viaggio ovunque in Lombardia 1,2,3,7 giorni"* sono biglietti integrati per viaggiare 1, 2, 3, 7 giorni consecutivi utilizzando bus urbani ed extraurbani, tram, filobus, metropolitane, treni suburbani e regionali (anche in prima classe, nell'ambito di validità della tariffa ferroviaria regionale Lombardia), treni Malpensa-Express (solo per viaggi che non comprendono l'aeroporto di Malpensa), battelli sul lago d'Iseo, servizi a chiamata, funivie e funicolari di trasporto pubblico. Le tariffe previste sono le seguenti:
 - 1 giorno: € 16,00;
 - 2 giorni: € 27,00;
 - 3 giorni: € 32,50;
 - 7 giorni: € 43,00.
- *"Io viaggio ovunque in Lombardia mese"* è un abbonamento integrato che consente di viaggiare su bus urbani ed extraurbani, tram, filobus, metropolitane, treni suburbani e regionali di seconda classe, nell'ambito di validità della tariffa ferroviaria regionale Lombardia), treni Malpensa Express (alcuni treni richiedono la carta Plus Lombardia), battelli sul lago d'Iseo, servizi a chiamata di trasporto pubblico, funivie e funicolari di trasporto pubblico. Le tariffe previste sono le seguenti:
 - 1 mese solare: € 107,00;
 - 3 mesi consecutivi: € 308,00;
 - 12 mesi consecutivi: € 1.027,50.
- *"Io viaggio ovunque agevolata"* è un abbonamento annuale a tariffa agevolata che consente di viaggiare sui servizi di trasporto pubblico della Lombardia (autobus urbani e interurbani, tram, metropolitana, treni suburbani e regionali in seconda classe, funivie non turistiche, funicolari, servizi di navigazione del lago d'Iseo) e di accedere ai varchi metropolitani e ferroviari. Le fasce di agevolazione, variabili per reddito, grado di invalidità, età, sono disponibili sul sito www.regione.lombardia.it - sezione io viaggio.
- *"Io viaggio ovunque in provincia"* è l'abbonamento mensile integrato per muoversi su tutti i mezzi pubblici di una provincia: bus urbani ed extraurbani, tram, filobus, metropolitane, treni suburbani e regionali di seconda classe (per spostarsi tra località nel medesimo ambito provinciale, nell'ambito di validità della tariffa ferroviaria regionale Lombardia), treni Malpensa Express di seconda classe, battelli sul lago d'Iseo, servizi a chiamata, funivie e funicolari di trasporto pubblico; pensato per chi utilizza più mezzi pubblici per raggiungere due località della stessa provincia, ha tariffe differenti per i diversi ambiti provinciali.
- *"Io viaggio in famiglia"* è un'agevolazione che prevede che i ragazzi minori di 14 anni viaggino gratis sui trasporti pubblici in Lombardia quando accompagnati da un familiare in possesso di un biglietto o abbonamento valido.
- *"Io viaggio trenocittà"* è l'abbonamento mensile integrato per i pendolari che usano il treno e i mezzi pubblici in città; esso è valido su tutti i treni suburbani e regionali in Lombardia e su tutti i trasporti urbani della città scelta. Ogni città ha il suo abbonamento mensile. Le tariffe variano di città in città e dipendono dalla distanza percorsa in treno.

5.4 "Unico Campania"

Con tale sistema la Regione Campania è diventata un esempio, a livello europeo, di integrazione tariffaria, sia per estensione territoriale che per complessità del sistema. Esso è stato infatti citato nel "Libro Bianco dei Trasporti" redatto dalla commissione della Unione Europea come modello da promuovere per garantire agli utenti una maggiore flessibilità ed un aumento dell'attrattività dei trasporti pubblici (fonte: www.unico-campania.org). La peculiarità del sistema Unico Campania è rappresentata dal fatto che l'intero sistema ha natura regionale e quindi anche la struttura tariffaria è unica per tutta la regione.

L'introduzione del sistema integrato, con una notevole riduzione di costi da parte dell'utenza, ha portato ad un considerevole aumento dell'utilizzo del Tpl all'interno dell'area napoletana e non solo.

Sostanzialmente tutti i titoli di viaggio sono raggruppati in:

- *suburbani* usati cioè per gli spostamenti con origine e destinazione all'interno dell'area urbana e suburbana di riferimento (UNA, UAV, UBN, UCE, USA);
- *per spostamenti da/per Napoli da tutta la Campania* ulteriormente suddivisi in 16 classi chilometriche a seconda della distanza da percorrere (NA1, NA2, NA3, ..., NA16);
- *per spostamenti tra due comuni diversi da Napoli senza transito per Napoli* suddivisi in 16 classi chilometriche a seconda della distanza da percorrere (AC1, AC2, AC3, ..., AC16).

Ancora, il singolo titolo di viaggio si diversifica in:

- *aziendale*, che consente di viaggiare con una sola delle aziende consorziate;
- *integrato*, che, per la tratta richiesta, consente di viaggiare con tutte le aziende consorziate.

Il biglietto giornaliero, per esempio, se aziendale, consente di effettuare un numero illimitato di spostamenti utilizzando la stessa azienda, se integrato, consente di effettuare un numero illimitato di spostamenti utilizzando più aziende di trasporto.

In particolare, l'abbonamento annuale è un titolo di viaggio personale, nominativo con foto, su card elettronica con microchip (la card ha validità di 5 anni). Esso è valido 12 mesi solari consecutivi a partire dal 1° del mese successivo alla richiesta.

Affianco agli abbonamenti ordinari sono previsti abbonamenti agevolati per reddito, studio, età e particolari categorie di appartenenza (Forze Armate, Forze di Polizia, Vigili del Fuoco, Guardia Costiera, etc.).

Tutti i titoli di viaggio previsti, suddivisi per province, zone e tempo di validità, e le relative tariffe sono riportate in **Figura 14** raffigurante lo schema tariffario “Unico Campania” aggiornato a giugno 2017.

UNICO
Dati Anagrafici

SCHEMA TARIFFARIO 2016

www.unicocompania.it

BILLETTO

ABBOONAMENTO

Codice Tariffa	CATEGORIA	TUTTA L'ANNO		SEMPRE VACANZE		ESTATE		INVERNO		ANNUALE ORDINARIO		ANNUALE TURISTICO (dal 1° aprile al 30° giugno)		ANNUALE CON PERMANENZA (dal 1° aprile al 30° giugno)		ANNUALE CON PERMANENZA (dal 1° aprile al 30° giugno)		ANNUALE CON PERMANENZA (dal 1° aprile al 30° giugno)	
		Adulti	Minori	Adulti	Minori	Adulti	Minori	Adulti	Minori	Adulti	Minori	Adulti	Minori	Adulti	Minori	Adulti	Minori	Adulti	Minori
ITALIA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	C	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
EUROPA	A	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100	
	E	€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100		€ 1.100									

Figura 14: Schema tariffario 2017 “Unico Campania”