

Livello delle tariffe e le strutture tariffarie nel trasporto pubblico locale



Roma, 18 novembre 2010



Lo studio è stato realizzato da un gruppo di lavoro misto HERMES-ASSTRA diretto da Giovanni Fraquelli per HERMES e da Guido del Mese per ASSTRA.

In particolare la redazione delle diverse sezioni dell'Indagine, revisionate da Emanuele Proia (ASSTRA), va attribuita nel seguente modo: Emanuele Proia per i capitoli: *Le tariffe nell'ambito della legislazione del trasporto pubblico locale, Analisi delle Tariffe e Problematiche economico – finanziarie del TPL*; Roberta Lupidi (HERMES) per la raccolta ed elaborazione dei dati per l'indagine ASSTRA sulle tariffe, parte del capitolo *Analisi delle Tariffe* e per i capitoli: *Prezzo “sostenibile” e mobilità “insostenibile” e Cenni sull'integrazione tariffaria – Casi europei e italiani*. Elisa Meko (ASSTRA) ha curato parte delle elaborazioni statistiche e l'editing del testo.

In copertina: “Londra 27 marzo 2005” - Aldo Frangioni (courtesy della Azienda di Trasporto CAP di Prato)

Indice

<i>Premessa</i>	8
<i>1. Le tariffe nell'ambito della legislazione</i>	11
<i>del trasporto pubblico locale</i>	11
1.1 L'impianto normativo e programmatico	11
<i>2. Analisi delle tariffe</i>	18
2.1 Risultati indagine ASSTRA sulle tariffe	18
2.1.1 Nota metodologica e campione di riferimento.....	18
2.1.2 La struttura tariffaria in ambito urbano	20
2.1.3 La struttura tariffaria in ambito extraurbano	30
2.2 Il livello delle tariffe	35
2.2.1 Le tariffe in ambito urbano	35
2.2.1.1 Analisi Regionale.....	37
2.2.1.2 Analisi dimensionale delle città	42
2.2.1.3 Evoluzione dei prezzi	50
2.2.3 Le tariffe in ambito extraurbano	50
2.2.4 Le tariffe nel servizio ferroviario locale e regionale (con esclusione di Trenitalia)	52
2.3 Ricavi da traffico costi operativi	54
2.4 La riduzione delle risorse per il settore del trasporto pubblico locale e il ruolo delle tariffe - Simulazioni	58
2.5 Il confronto con altri settori	66
2.5.1 Consumi.....	66
2.5.2 Andamento dei prezzi negli altri settori di pubblica utilità	68
2.5.3 Andamento dei prezzi di alcuni beni di consumo.....	70
<i>3 Problematiche economico – finanziarie del TPL</i>	72
3.1 Introduzione.....	72
3.2 Le proposte	77
<i>4. Prezzo “sostenibile” e mobilità “insostenibile”</i>	88
4.1 Ruolo del prezzo e comportamenti sociali.....	88
4.2 Trasporto pubblico e clima in pericolo, cenni sui rischi ambientali.....	92

4.3 Il "privilegio" del mezzo privato!	92
4.4 Comportamenti collettivi nei confronti del "bene pubblico"	95
4.5 Cenni sull'evasione tariffaria in Italia	97
4.5.1 Introduzione	97
4.5.2 L'approccio al fenomeno	99
4.5.3 Prevenzione, Controllo e comunicazione	101
4.5.4 Quantificazione del fenomeno	105
4.5.5 Individuazione dell'evasore tipo	108
4.6 L'evasione come fenomeno sociale italiano	110
4.7 Conclusioni	111
5. Cenni sull'integrazione tariffaria – Casi europei e italiani	113
5.1 Introduzione	113
5.2 Integrazione tariffaria	114
5.3 Sistemi Tariffari Integrati in Europa	115
5.3.1 Londra e la Carta Oyster	116
5.3.2 Parigi	117
5.3.3 Berlino	117
5.3.4 Madrid	118
5.4 Sistemi Tariffari Integrati in Italia	118
5.4.1 UnicoCampania (Regione Campania)	118
5.4.2 Stimer (Regione Emilia Romagna)	120
5.4.3 Formula (Provincia di Torino)	121
5.4.4 Metrebus (Provincia di Roma)	122
5.4.5 Sitam (Provincia di Milano)	123
5.4.6 Pegaso (Regione Toscana)	124
6. Allegato Normativa tariffaria regionale nel trasporto pubblico locale	126

Indice delle Tabelle:

<i>Tabella n. 1 - Rappresentatività delle unità campionarie.....</i>	<i>18</i>
<i>Tabella n. 2 - Suddivisione del campione per tipologia di servizio (2009).</i>	<i>19</i>
<i>Tabella n. 3 - Suddivisione del campione per dimensioni aziendali (2009).</i>	<i>19</i>
<i>Tabella n. 4 - Suddivisione del campione per area territoriale (2009).</i>	<i>19</i>
<i>Tabella n. 5 – Ampiezza gamma tariffaria dei biglietti (2009; % Aziende; Ambito Urbano).</i>	<i>24</i>
<i>Tabella n. 6 - Ampiezza gamma tariffaria degli abbonamenti (2009; % Aziende; Ambito Urbano).</i>	<i>27</i>
<i>Tabella n. 7 - Tariffe nelle aziende di trasporto pubblico locale (Ottobre 2010; euro; Aziende ambito urbano).....</i>	<i>35</i>
<i>Tabella n. 8 – Prezzo del biglietto a tempo e dell'abbonamento ordinario mensile nelle città con oltre 250.000 abitanti. (2010; €).</i>	<i>42</i>
<i>Tabella n. 9 - Prezzo del biglietto a tempo e abbonamento ordinario mensile nelle città con oltre 100.000 abitanti e minore di 250.000 abitanti. (2010; €).....</i>	<i>47</i>
<i>Tabella n. 10 - Prezzo del biglietto a tempo e abbonamento ordinario mensile nella città con meno di 100.000 abitanti (2010;€).</i>	<i>48</i>
<i>Tabella n. 11 - Tariffe nelle aziende di trasporto pubblico locale (Ottobre 2010; euro; Aziende ambito extraurbano)</i>	<i>50</i>
<i>Tabella n. 12 - Tariffe nelle aziende di trasporto pubblico locale (Ottobre 2010; euro; Aziende ambito ferroviario)</i>	<i>52</i>
<i>Tabella n. 13 - Tasso di evasione nazionale anno 2008.....</i>	<i>107</i>
<i>Tabella n. 14 – Distribuzione degli intervistati per professione.....</i>	<i>108</i>
<i>Tabella n. 15 – Distribuzione degli intervistati per motivo dello spostamento.</i>	<i>109</i>
<i>Tabella n. 16 – Distribuzione degli intervistati per sesso</i>	<i>109</i>
<i>Tabella n. 17 – Distribuzione degli intervistati per età.</i>	<i>109</i>
<i>Tabella n. 18 – Distribuzione degli intervistati per nazionalità.</i>	<i>110</i>

Indice dei grafici

Grafico n. 1 – Diffusione tipologie di biglietti (2009; % Aziende; Ambito Urbano)	20
Grafico n. 2 – Documenti venduti (2009; % Biglietti venduti; Ambito Urbano).....	21
Grafico n. 3 – Introiti da biglietti (2009; % Introiti; Ambito Urbano).....	21
Grafico n. 4- Diffusione tipologia di biglietto urbano per macroaree territoriali.....	22
Grafico n. 5 - Diffusione tipologia di biglietto urbano per dimensione di città (2009; % Aziende, Ambito Urbano).	23
Grafico n. 6 – Diffusione tipologia di abbonamento (2009; % Aziende; Ambito Urbano).	25
Grafico n. 7 – Diffusione tipologie di abbonamento per macroarea territoriale (2009; % Aziende; Ambito Urbano).	25
Grafico n. 8- Diffusione tipologie di abbonamento per dimensione città (2009; % Aziende; Ambito Urbano).	26
Grafico n. 9 – Documenti venduti (2009;% Abbonamenti; Ambito Urbano).....	28
Grafico n. 10 - Introiti da abbonamenti (2009; % Introiti; Ambito Urbano).	29
Grafico n. 11 – Rapporto tra introiti biglietti e introiti abbonamenti (2009; %)	29
Grafico n. 12 – Diffusione tipologie di biglietti (2009; % Aziende; Ambito Extraurbano).	30
Grafico n. 13 - Documenti venduti (2009; % Aziende; Ambito Extraurbano).....	31
Grafico n. 14 – Passeggeri trasportati (2009; % Biglietti Venduti; Ambito Extraurbano).....	31
Grafico n. 15 – Diffusione tipologie di abbonamenti (2009; % Aziende; Ambito Extraurbano).....	32
Grafico n. 16 – Documenti venduti (2009, % Abbonamenti; Ambito Extraurbano).....	32
Grafico n. 17 - Passeggeri trasportati (2009; % Passeggeri Abbonamenti; Ambito Extraurbano).	33
Grafico n. 18 – Rapporto tra passeggeri trasportati biglietti e passeggeri trasportati abbonamenti (2009; % Passeggeri; Ambito Extraurbano).....	33
Grafico n. 19 – Tipologia di tariffazione applicata (2009; % Aziende; Ambito Extraurbano).	34
Grafico n. 20 – Tariffe biglietto a tempo – media regionale e nazionale (2010;€).	38
Grafico n. 21 – Tariffe Abbonamento ordinario mensile – media regionale e nazionale (2010; €)..	38
Grafico n. 22 – Rapporto abbonamento biglietto – media regionale e nazionale (2010; €).	39
Grafico n. 23 – Rapporto abbonamento mensile/reddito mensile (2010;€).	40
Grafico n. 24 – Confronto tariffe europee biglietto – media europea (2009; €).	43

<i>Grafico n. 25 - Rapporto abbonamento ordinario mensile-abbonamento ordinario annuale (2010;%)</i>	44
<i>Grafico n. 26 - Sconto dell'abbonamento studenti rispetto all'abbonamento mensile ordinario (2010;%)</i>	44
<i>Grafico n. 27 - Sconto dell'abbonamento mensile anziani rispetto all'abbonamento mensile ordinario (2010;%)</i>	45
<i>Grafico n. 28 - Distribuzione delle coppie di valori reddito biglietto a tempo (2008;euro)</i>	48
<i>Grafico n. 29 - Distribuzione delle coppie di valori reddito abbonamento mensile (2008;euro)</i>	49
<i>Grafico n. 30 - Andamento della tariffa media e del tasso di inflazione FOI trasporti (2002-agosto 2010;numeri indice)</i>	50
<i>Grafico n. 31 - Evoluzione prezzo corsa semplice per fasce km (2000-2010; %; Aziende ambito extraurbano)</i>	51
<i>Grafico n. 32 - Evoluzione prezzo abbonamento mensile per fasce km (2000-2010; %; Aziende ambito extraurbano)</i>	51
<i>Grafico n. 33 - Evoluzione prezzo corsa semplice per fasce km (2000-2010; %; Aziende ambito ferroviario)</i>	52
<i>Grafico n. 34 - Evoluzione prezzo abbonamento mensile per fasce km (2000-2010; %; Aziende ambito ferroviario)</i>	53
<i>Grafico n. 35 - Andamento dei ricavi tariffari per passeggero e del tasso di inflazione FOI trasporti (2002-agosto 2010;numeri indice)</i>	54
<i>Grafico n. 36 - Andamento del rapporto ricavi da traffico costi operativi (2002-2008;%)</i>	55
<i>Grafico n. 37 - Distribuzione delle coppie biglietto a tempo e ricavi da traffico/costi operativi (%;euro;2008)</i>	55
<i>Grafico n. 38 - Distribuzione delle coppie abbonamento mensile e ricavi da traffico/costi operativi (%;euro;2008)</i>	56
<i>Grafico n. 39 - Rapporto ricavi da traffico/costi operativi nelle maggiori città europee (%;euro;2001)</i>	57
<i>Grafico n. 40 - SCENARIO 1 –Tariffe invariate – Ipotesi : taglio 25%</i>	60
<i>Grafico n. 41 - SCENARIO 1 – Tariffe invariate Ipotesi taglio 5%</i>	60
<i>Grafico n. 42 - SCENARIO 2 –Tariffe compensative del taglio – Ipotesi: taglio 25%</i>	61
<i>Grafico n. 43 - Andamento dei ricavi da traffico in base all'evoluzione delle tariffe – Ipotesi di un taglio del 25%</i>	62
<i>Grafico n. 44 - Andamento dei ricavi da traffico in base all'evoluzione delle tariffe – Ipotesi di un taglio del 15%</i>	63

<i>Grafico n. 45 - SCENARIO 2 –Tariffe compensative del taglio – Ipotesi: taglio 5%.....</i>	<i>64</i>
<i>Grafico n. 46 - Andamento dei ricavi da traffico in base all'evoluzione delle tariffe – Ipotesi di un taglio del 5%.....</i>	<i>64</i>
<i>Grafico n. 47 - Spesa media mensile effettiva sostenuta per il Trasporto Pubblico (2007;€).....</i>	<i>66</i>
<i>Grafico n. 48 - Spesa media mensile effettiva sostenuta per il Trasporto Privato Confronto Spesa TPL (2007;€).</i>	<i>67</i>
<i>Grafico n. 49 - Spesa media mensile effettiva sostenuta per le Utenze - Anno 2007 Confronto Spesa TPL (€).</i>	<i>67</i>
<i>Grafico n. 50 - Variazione dei prezzi, trasporto pubblico (1995 -2010; numeri indici).....</i>	<i>68</i>
<i>Grafico n. 51 – Variazione dei prezzi trasporto privato (1995 -2010; numeri indici).....</i>	<i>69</i>
<i>Grafico n. 52 – Variazioni dei prezzi di alcune utenze (1995 -2010; numeri indici).....</i>	<i>70</i>
<i>Grafico n. 53 - Variazione dei prezzi di alcuni beni di consumo e servizi (1995 -2010; numeri indici)</i>	<i>71</i>
<i>Grafico n. 54 – valore aggiunto dei servizi di trasporto (%; 2009)</i>	<i>73</i>
<i>Grafico n. 55 – Passeggeri trasportati per modalità di trasporto (%; 2008).....</i>	<i>73</i>
<i>Grafico n. 56 - Il mercato urbano dei mezzi di trasporto nel biennio 2008-2009 (distribuzione % degli spostamenti motorizzati).....</i>	<i>94</i>

Indice delle Figure:

<i>Figura n. 1 – Livelli di pianificazione</i>	<i>13</i>
<i>Figura n. 2 - Sistema del D.lgs n. 422 del 1997</i>	<i>14</i>
<i>Figura n. 4 - Schema riassuntivo - Lotta all'evasione tariffaria</i>	<i>105</i>

Premessa

Il settore del trasporto pubblico locale ha conosciuto in questi ultimi anni percorsi di profonda trasformazione. Decentramento di funzioni e trasferimento di compiti dal livello centrale a livelli regionali e locali, introduzione di forme di mercato che privilegiano processi competitivi fra gli operatori tesi al recupero dei margini di efficienza e di efficacia, introduzione dei rapporti contrattuali tra enti affidanti ed operatori, processi di federalismo fiscale che impongono processi gestionali più attenti alle dinamiche dei costi. Tutti questi sono stati fattori che hanno indotto ad un ripensamento e ad un'analisi accurata delle diverse tematiche tra cui la questione tariffaria la quale in tale rinnovato contesto assume un ruolo determinante.

Considerata tale importanza scopo primario dell'indagine è quello di esplorare lo stato dell'arte e l'evoluzione del livello dei prezzi e delle strutture tariffarie applicate ai servizi di trasporto pubblico locale.

L'obiettivo del presente lavoro, altresì, è quello di affrontare il tema delle tariffe nell'ambito del sistema di finanziamento del trasporto collettivo, di come quest'ultime siano state disciplinate nel tempo e di come a tutt'oggi esse si relazionano con le problematiche inerenti la cosiddetta "mobilità sostenibile" intesa nella sua triplice accezione: sostenibilità sociale, ambientale ed economica. Viene posta, quindi, l'attenzione su come le tariffe possano garantire l'equilibrio economico-aziendale, nonché l'equilibrio sociale e infine la sostenibilità ambientale. Le politiche tariffarie possono e devono operare in questa triplice direzione: se infatti da un lato esse devono assicurare un servizio accessibile a tutti, dovrebbero allo stesso tempo garantire margini di ricavo alle aziende di trasporto pubblico locale a fronte di costi crescenti di gestione, inoltre potrebbero contribuire alla tutela dell'ambiente scoraggiando l'utilizzo del mezzo privato.

Il tema, poi, assume una valenza fondamentale anche alla luce della recente manovra di finanza pubblica (Decreto Legge n.78 del 2010), la quale ha previsto, a partire dal 2011, ingenti tagli di risorse a danno di Regioni ed Enti Locali, tagli

che si ripercuoteranno inevitabilmente sui servizi di trasporto pubblico locale e regionale.

È evidente che nell'attuale contesto le revisioni tariffarie saranno uno strumento urgente, obbligatorio e necessario per compensare le predette riduzioni di risorse. Già qualche Regione, infatti, ha provveduto ad approvare delibere di incremento tariffario.

Come dimostrato da recenti studi in materia la tariffa costituisce un elemento secondario nelle scelte modali le quali vengono maggiormente influenzate ad esempio dall'accessibilità, dalla comodità, dal tempo di spostamento. È proprio questa "secondarietà", associata alla reticenza e timore dei soggetti politico istituzionali ad aumentare i livelli tariffari, in alcuni casi, "irrisori", che non ha consentito lo sviluppo, a tutti i livelli, di una vera e propria strategia tariffaria. Per strategia tariffaria si intende un complesso di azioni coordinate ed organiche, le quali non si sostanziano banalmente in un incremento "*sic et simpliciter*" dei prezzi, ma anche in una rimodulazione della gamma dei titoli di viaggio offerti ed in una maggiore flessibilità e libertà (nell'ambito, ad ogni buon conto, di limiti sociali) per gli operatori nella gestione della leva tariffaria. È questo un altro elemento che ci divide dall'estero dove, ad esempio, è vero che i biglietti ordinari costano di più ma vi sono anche delle offerte per le categorie meno abbienti e protette molto vantaggiose.

Aver sviluppato una strategia tariffaria nell'ambito di un approccio di pianificazione trasportistica di medio- lungo periodo avrebbe potuto contribuire a creare le condizioni e anche le fonti finanziarie per produrre un servizio di trasporto più accessibile, veloce e qualitativo e quindi a questo punto capace di influenzare le scelte modali dei consumatori razionali.

L'indagine si è focalizzata principalmente sui seguenti aspetti:

- Descrizione dell'evoluzione della legislazione nazionale e regionale, delineando l'attuale contesto normativo che disciplina la materia tariffaria nel TPL;

- Studio della struttura tariffaria urbana ed extraurbana presente in Italia, con particolare attenzione all'integrazione tariffaria e ai modi in cui essa è stata adottata e personalizzata dalle aziende di TPL e infine descrizione di alcune realtà europee di integrazione tariffaria;
- Analisi dei livelli tariffari nelle aziende italiane aggiornata al 1° ottobre 2010 sia in ambito urbano che extraurbano e ferroviario;
- Raffronto tra prezzi nei servizi di pubblica utilità con i prezzi del trasporto pubblico locale;
- Simulazioni circa l'impatto dell'aumento delle tariffe sulla domanda e su come questa possano costituire una compensazione per i tagli al trasporto pubblico locale operati dalla manovra di finanza pubblica 2011;
- Studio dei comportamenti sociali e di come questi possano o debbano influenzare la determinazione del prezzo del servizio in generale e la determinazione dei livelli tariffari in particolare;
- Descrizione delle caratteristiche del fenomeno dell'evasione tariffaria.

1. Le tariffe nell'ambito della legislazione del trasporto pubblico locale

1.1 L'impianto normativo e programmatico

L'impianto normativo che regola la determinazione e la dinamica delle tariffe poggia le basi sulle disposizioni introdotte dal D.Lgs 422/97 e successive modifiche. Prima, però, di affrontare nello specifico la questione delle competenze nella materia tariffaria occorre operare una digressione in merito alla struttura della programmazione nel settore del trasporto pubblico locale. Questo breve approfondimento si rende necessario in virtù del fatto che una delle novità più importanti della normativa di riforma del trasporto pubblico locale è stata proprio quella di considerare la questione tariffaria all'interno di un quadro programmatico coordinato. Almeno queste erano le intenzioni.

Il D. Lgs. 422/97 introduce l'utilizzazione di quattro strumenti di programmazione:

- **il Piano Regionale dei Trasporti;** documento programmatico generale della Regione, già previsto dalla legge 151/81, rivolto a realizzare, in armonia con gli obiettivi del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e degli altri documenti programmatici interregionali, un sistema equilibrato di trasporto di persone e di merci in connessione con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico. Tale documento definisce in particolare i bacini di traffico; stabilisce i criteri per la eventuale ridefinizione dei limiti territoriali dei bacini; fissa i criteri programmatici e le direttive per l'elaborazione dei Piani di Bacino (figura n 1) da parte delle Province, e ove esistenti dalle Città metropolitane, anche per la rete di servizi integrativi che questi vorranno gestire e finanziare con fondi a carico dei propri bilanci; determina gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali; individua la rete delle infrastrutture funzionali ad un sistema di trasporto integrato; definisce i criteri per il coordinamento e l'integrazione fra le diverse modalità favorendo quelle a minore impatto ambientale.

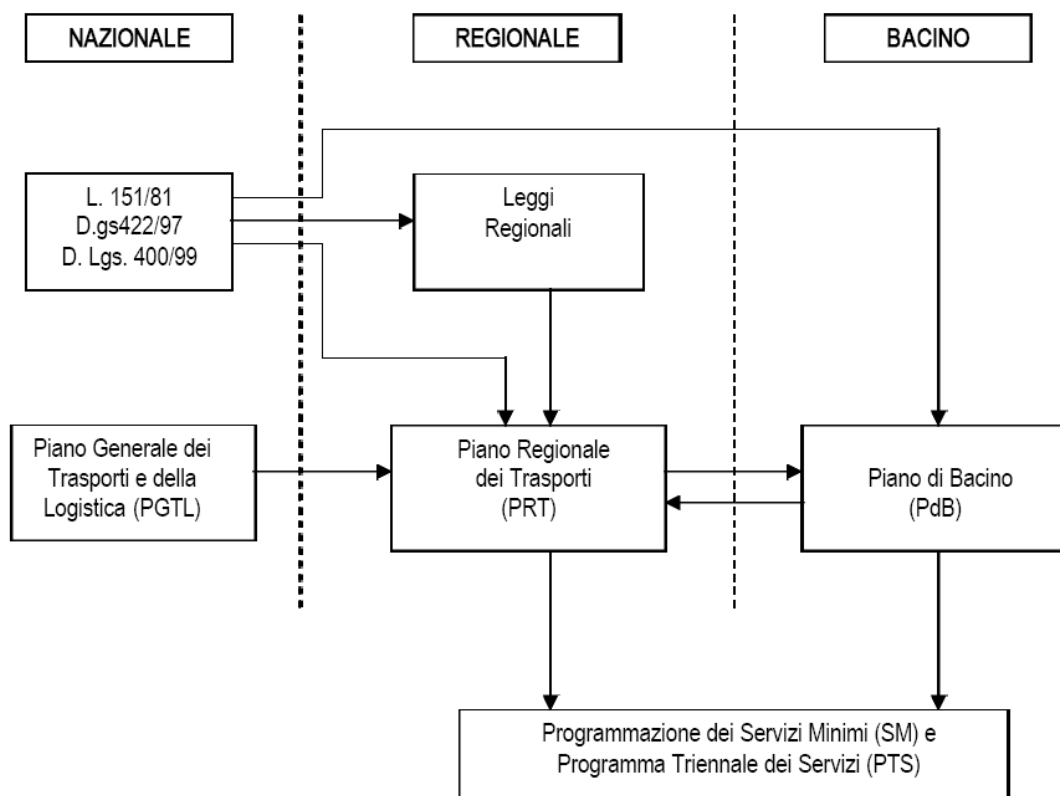
- **il Piano di Bacino:** documento, anch'esso già previsto dalla legge 151/81, redatto dalle Province (e dalle Città metropolitane, ove esistenti) e definisce in dettaglio la rete e i programmi di esercizio dei servizi minimi di competenza provinciale (ovvero delle Città metropolitane), di quelli aggiuntivi e, ove previsti, di quelli speciali. Tale documento deve tendere alla massima integrazione tra i diversi modi di trasporto eliminando sovrapposizioni, parallelismi e duplicazioni nei percorsi e nei servizi tra le differenti modalità. Prima del D. Lgs. 422/97, i Piani di Bacino erano redatti sulla base delle direttive contenute nel Piano Regionale dei Trasporti. La novità introdotta dal decreto riguarda la necessità di tener conto, nella redazione dei PRT, dei Piani di Bacino approvati dalle Province. Pertanto, è affidato alle Regioni il compito di coordinare la programmazione degli Enti Locali.
- **la Programmazione dei Servizi Minimi:** una delle maggiori novità introdotte dal D. Lgs. 422/97 è quella dei *servizi minimi*. Il decreto definisce tali servizi (art. 16, comma 1) come quelli: *qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle Regioni*.
- **Il Programma Triennale dei Servizi:** strumento di programmazione approvato dalle Regioni. I PTS hanno il compito di individuare la rete e l'organizzazione dei servizi, l'integrazione modale e tariffaria, le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti, **le modalità di determinazione delle tariffe**, le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico, il sistema di monitoraggio dei servizi e i criteri per la riduzione della congestione e dell'inquinamento ambientale.

In termini generali nella procedura di programmazione del TPL possono essere individuati tre livelli di pianificazione:

1. un livello nazionale, nel quale sono presenti la normativa nazionale e il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL);

2. un livello regionale, nel quale sono presenti le normative regionali e il Piano Regionale dei Trasporti (PRT);
3. un livello di bacino, nel quale sono presenti i Piani di Bacino.

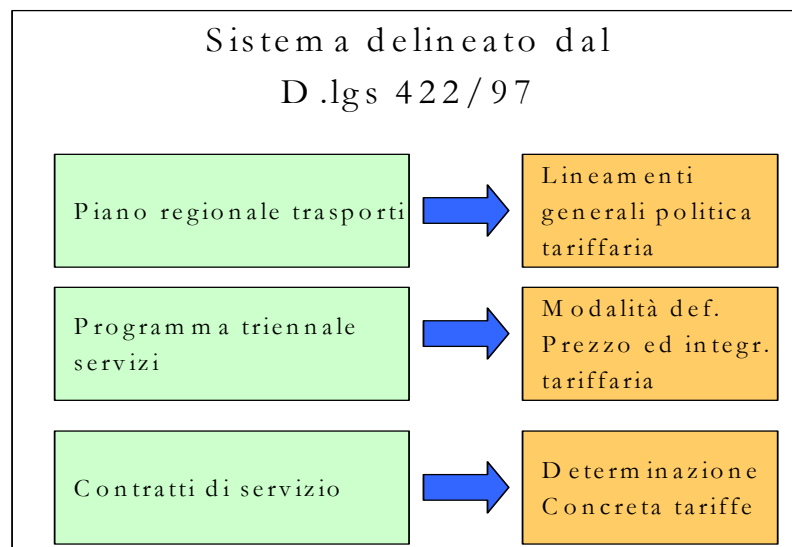
Figura n. 1 – Livelli di pianificazione



La Programmazione dei Servizi Minimi (SM) e il Programma Triennale dei Servizi (PTS) devono essere considerati in un ambito intermedio che comprende sia quello regionale che quello di bacino.

Ed è proprio in questo contesto di pianificazione, ed in particolare quello del piano generale dei trasporti e del programma triennale dei servizi, che dovrebbero essere definite sia l'integrazione tariffaria che le modalità di determinazione delle tariffe.

Figura n. 2 - Sistema del D.lgs n. 422 del 1997



I pregi dell'approccio programmatico sono quello da una parte di assicurare un visione di medio/lungo periodo e dall'altra di garantire un maggior coordinamento tra pianificazione tariffaria, pianificazione dei trasporti e pianificazione urbanistica.

Sempre il D.lgs n.422 del 1997 all' art. 19, comma 3, lettera d) stabilisce che i contratti di servizio definiscano concretamente la struttura tariffaria adottata e allo stesso tempo prevedano un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, rapporto che, al netto dei costi di infrastruttura, dovrà essere pari almeno allo 0,35% a partire dal 1° gennaio del 2000 (Art. 19, comma 5).

Altresì, il **Decreto Legislativo n. 422 del 1997 all'articolo 18, comma 2, lettera g** ha esteso al trasporto pubblico locale il meccanismo di adeguamento delle tariffe previsto dalla legge 481 del 1995, dando la facoltà agli enti competenti di avvalersi in tutto o in parte dei criteri di funzionamento del meccanismo come previsti dalla citata legge. Fermo restando, cioè, l'obbligatorietà del ricorso al meccanismo viene consentito agli enti appaltanti di applicare un meccanismo calibrato in base alle peculiarità del settore.

Il meccanismo introdotto è il cosiddetto principio del *price cap*, definibile come limite massimo della variazione di prezzo vincolata per un periodo pluriennale ai seguenti parametri:

- a) Indice dei prezzi rilevato dall'ISTAT;
- b) obiettivo di variazione del tasso annuale di produttività;
- c) recupero di qualità del servizio rispetto a standards prefissati
- d) costi derivanti da eventi imprevedibili ed eccezionali, da mutamenti del quadro normativo o dalla variazione degli obblighi relativi al servizio universale;
- e) costi derivanti dall'adozione di interventi volti al controllo e alla gestione della domanda attraverso l'uso efficiente delle risorse.

Inoltre, va ricordato l'accordo Governo-Parti Sociali del luglio 1993, noto come accordo sul costo del lavoro, il quale, oltre ad introdurre cambiamenti sostanziali nelle relazioni industriali e nella contrattazione collettiva, contiene anche delle indicazioni in materia tariffaria. In particolare nel paragrafo 5° si sostiene che il Governo si impegnava a *“perseguire una politica tariffaria per i pubblici esercizi coerente con l'obiettivo dell'inflazione”* e ricordava la necessità di *“stimolare ampi recuperi di produttività e raccordare più direttamente il livello delle tariffe ai costi effettivi del servizio, garantendo altresì adeguati margini di autofinanziamento in grado di favorire la realizzazione degli interventi necessari.*

In questo quadro, appare altrettanto importante prevedere – continua il testo dell'Accordo- una graduale correzione delle tariffe vigenti, per avvicinarle a quelle in vigore nei maggiori Paesi Europei”.

Anche nella legislazione regionale le disposizioni relative alla revisione delle tariffe considerano i movimenti inflazionistici, le variazioni significative del costo medio di produzione del servizio, il conseguimento dell'obiettivo della concorrenzialità del mezzo pubblico rispetto a quello privato, fermo restando i vincoli tariffari imposti dalla Regione.

Dall'analisi della normativa introdotta emerge che la *ratio* del legislatore è stata quella da un lato di introdurre la questione tariffaria in un ambito programmatico e dall'altro di fissare dei parametri –obiettivi di economicità, necessari per stimolare l'efficienza produttiva sia da un punto di vista statico che dinamico.

Tuttavia non tutte le Regioni si sono allineate alle disposizioni previste dalla normativa nazionale. Come affermato dalle analisi comparate della Corte dei Conti relative alla gestione del trasporto pubblico locale e lo stato di attuazione della riforma a livello regionale il sistema di competenze nella determinazione delle tariffe delineato dalle leggi regionali di settore si può suddividere in due distinti approcci:

- Approccio che prevede la competenza della Giunta regionale, non meglio definita attraverso l'indicazione di atti da adottare al riguardo – Sistema anteriore al D.lgs n.422 del 1997;
- Approccio complesso, che individua specifici atti programmatici attraverso i quali la Regione opera le proprie scelte nella materia. Sistema delineato dal D.lgs n.422 del 1997.

In concreto,afferma testualmente la Corte dei Conti, nella maggior parte delle realtà le disposizioni delle nuove leggi di settore, attuative della riforma del TPL, non sono state portate ad esecuzione, probabilmente anche per la mancata adozione degli atti programmatici sopra riferiti. Di conseguenza, in questi, si continuano ad applicare i sistemi previsti dalle normative anteriori al d.lgs n. 422/1997 e nella maggior parte delle realtà esaminate le Regioni fissano le tariffe dei servizi extraurbani sulla base di criteri dimensionali (secondo fasce chilometriche) ed i limiti entro i quali i Comuni possono fissare le tariffe per i servizi urbani.

I principi fondamentali della riforma del trasporto pubblico locale introdotti dal decreto legislativo n. 422 del 1997, hanno prodotto delle ripercussioni sui processi decisionali alla base della determinazione delle tariffe.

Infatti il passaggio da una situazione in cui l'ente pubblico era responsabile nella produzione dei servizi ad una in cui gli assetti sono creati per rispondere a esigenze di un mercato maggiormente concorrenziale ha imposto delle trasformazioni in ambiti economico-finanziari dove le tariffe, insieme alle compensazioni pubbliche, giocano un ruolo fondamentale, rappresentando esse la seconda fonte di reddito del settore.

L'attribuzione alle Regioni e agli Enti Locali di funzioni e compiti esclusivi in materia di trasporto pubblico locale ha generato dei cambiamenti relativamente alla metodologia secondo cui si elaborano le politiche tariffarie. Nel sistema precedente il centro del processo decisionale era rappresentato dall'Ente Locale, il quale, considerate le esigenze di mobilità della collettività, fissava le tariffe sulla base di una delibera. La riforma ha invece previsto, come visto in precedenza, che i principi tariffari vengano stabiliti dalle Regioni attraverso atti programmatici (Piani regionali dei trasporti), i quali, oltre a dare la necessaria coerenza alle politiche dei prezzi applicate all'interno dello stesso territorio regionale, hanno il pregio di favorire processi di integrazione modale e tariffaria, permettendo, così, di liberare gli Enti locali competenti da decisioni e consentendo alle aziende del settore di programmare la propria attività.

Nonostante ciò, però, gli operatori del settore continuano oggi ad avere limitati margini di autonomia nel manovrare la leva del prezzo, infatti l'analisi delle tariffe dimostra come la politica tariffaria degli enti competenti sia stata il frutto di esigenze sociale-redistributive piuttosto che da motivazioni di carattere economico-aziendale.

Nell'allegato alla fine del documento si riportano per ogni singola Regione la normativa in materia di tariffe.

2. Analisi delle tariffe

2.1 Risultati indagine ASSTRA sulle tariffe

2.1.1 Nota metodologica e campione di riferimento

Le informazioni necessarie a sviluppare l'indagine in questione sono state raccolte tramite un questionario somministrato alla totalità delle aziende associate ad ASSTRA che eserciscono servizio di trasporto pubblico locale automobilistico in ambito urbano ed extraurbano ed alle aziende ferroviarie.

Le aziende che hanno provveduto alla compilazione del questionario sono pari a 56, le quali riproducono con buona fedeltà la struttura dell'universo in merito alla tipologia del servizio svolto, alla distribuzione territoriale, alla classe dimensionale, nonché ai parametri economici e produttivi.

Tuttavia in talune fasi dello studio dei dati si è ritenuto opportuno allargare tale campione ed inserire alcune aziende operanti capoluoghi di Regione non presenti nel campione. Ciò si è tradotto in un aumento del numero di aziende, ammontanti complessivamente a 69 nel caso di analisi del trasporto urbano e di 61 nell'extraurbano.

Tutti i dati forniti dalle aziende del campione si riferiscono all'anno 2009.

Tabella n. 1 - Rappresentatività delle unità campionarie.

	Campione (2009)	Universo Aziende Asstra	% Campione su Universo
Addetti	40.867	100.000	41%
Numero mezzi	20.396	40.000	51%
Km percorsi (milioni)	867	1.600	54%
Passeggeri (milioni)	3.039	5.200	58%
Valore della produzione (milioni)	4.400	8.200	54%

Fonte: elaborazioni ASSTRA

In relazione all'ambito territoriale le aziende facenti parte della base campionaria svolgono le seguenti tipologie di servizio:

- Servizio esclusivamente urbano¹;
- Servizio esclusivamente extraurbano²;
- Servizio misto urbano ed extraurbano.

Tabella n. 2 - Suddivisione del campione per tipologia di servizio (2009).

Tipologia di servizio	Numero aziende	%
Esclusivamente urbano	15	26,8%
Esclusivamente extraurbano	10	17,9%
Misto	31	55,3%
Totale	56	100%

Fonte: elaborazioni ASSTRA

In relazione alla dimensione aziendale le aziende coinvolte sono equamente distribuite tra le tre classi considerate.

Tabella n. 3 - Suddivisione del campione per dimensioni aziendali (2009).

Dimensioni Azienda	N. Aziende	%
Medio piccola (n° addetti ≤500)	37	66,1%
Medio Grande (500<n° addetti ≤3000)	16	28,5%
Grande (n° addetti>3000)	3	5,4%
Totale	56	100%

Fonte: elaborazioni ASSTRA

Tabella n. 4 - Suddivisione del campione per area territoriale (2009).

Area Territoriale	N. Aziende	Valore percentuale
Nord	26	46,4%
Centro	13	23,2%
Sud e Isole	17	30,4%
Totale	56	100%

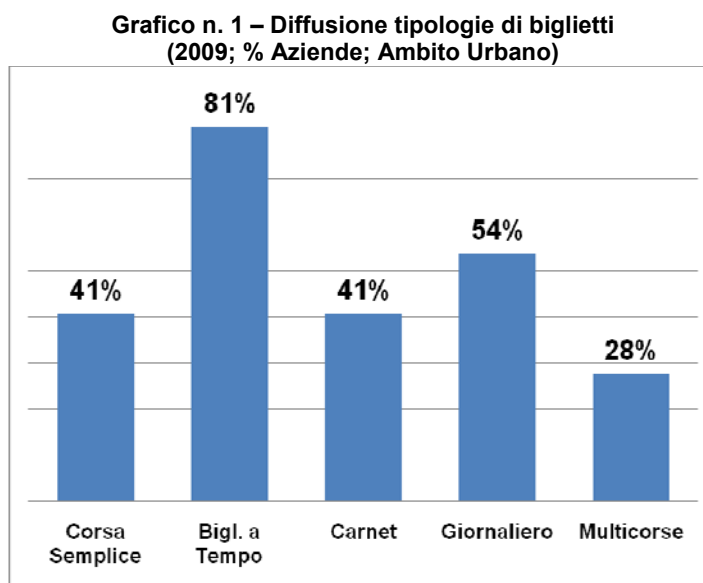
Fonte: elaborazioni ASSTRA

¹ Per **servizio urbano** si intende, secondo la definizione maggiormente diffusa, il servizio svolto nell'ambito del territorio di un Comune caratterizzato da una frequenza medio-alta di corse, in presenza di una sostanziale continuità di insediamenti urbani, oppure il servizio necessario a collegare il centro urbano con lo scalo ferroviario e/o con l'aeroporto situati nei comuni limitrofi. In base a predetta definizione tra i servizi urbani possono essere annoverati anche i **servizi suburbani** ovvero i servizi che in presenza di forti discontinuità dell'insediamento, collegano il centro urbano di un Comune con i centri frazionati, lo scalo ferroviario, le aree produttive o parti marginali di comuni limitrofi.

² Per **servizio extraurbano** si intende il servizio che collega in modo continuativo, frequenza non elevata, fermate non ravvicinate, il territorio di due o più comuni, nell'ambito di una o più province della regione o il territorio della regione con quello di una regione limitrofa;

2.1.2 La struttura tariffaria in ambito urbano

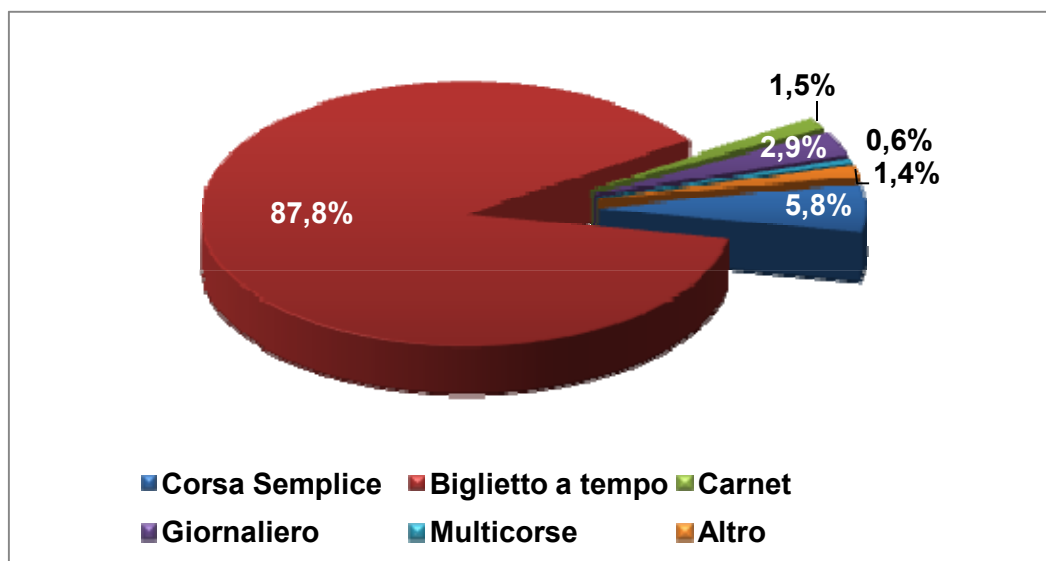
Le analisi sono state effettuate considerando le 45 aziende che operano in ambito urbano e che hanno provveduto a rispondere al questionario con l'integrazione di ulteriori 24 aziende che per le loro dimensioni hanno reso l'analisi maggiormente rappresentativa.



Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali.

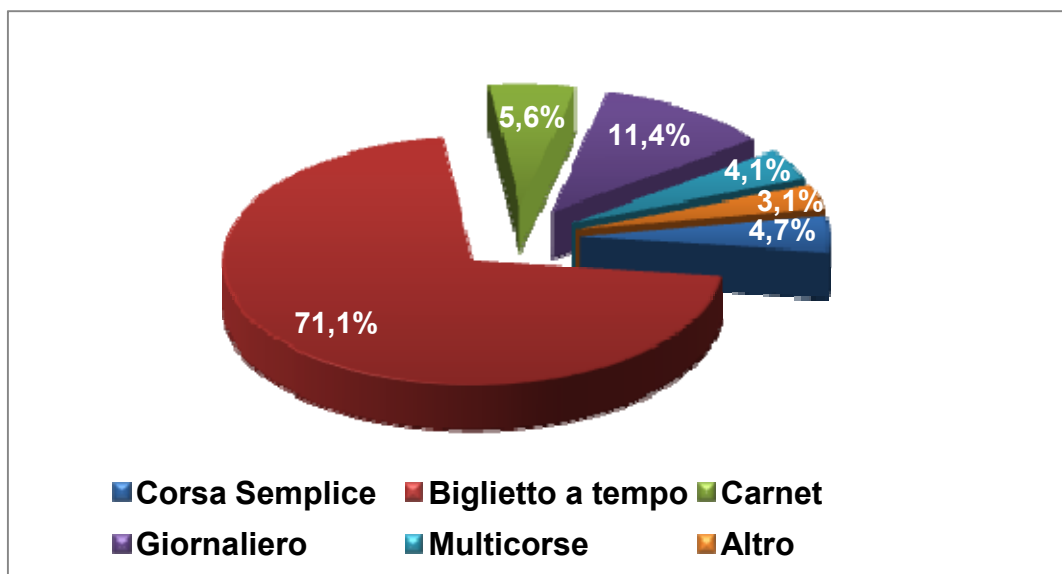
In ambito urbano il biglietto a tempo rappresenta la tipologia di titolo di viaggio maggiormente diffuso (nell'81% delle aziende) (Grafico 1). Questa tendenza si è consolidata negli ultimi quindici anni e testimonia una propensione delle aziende a offrire un viaggio complessivo che si può utilizzare in un arco temporale definito anziché un singolo spostamento.

Grafico n. 2 – Documenti venduti (2009; % Biglietti venduti; Ambito Urbano).



Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali.

Grafico n. 3 – Introiti da biglietti (2009; % Introiti; Ambito Urbano).



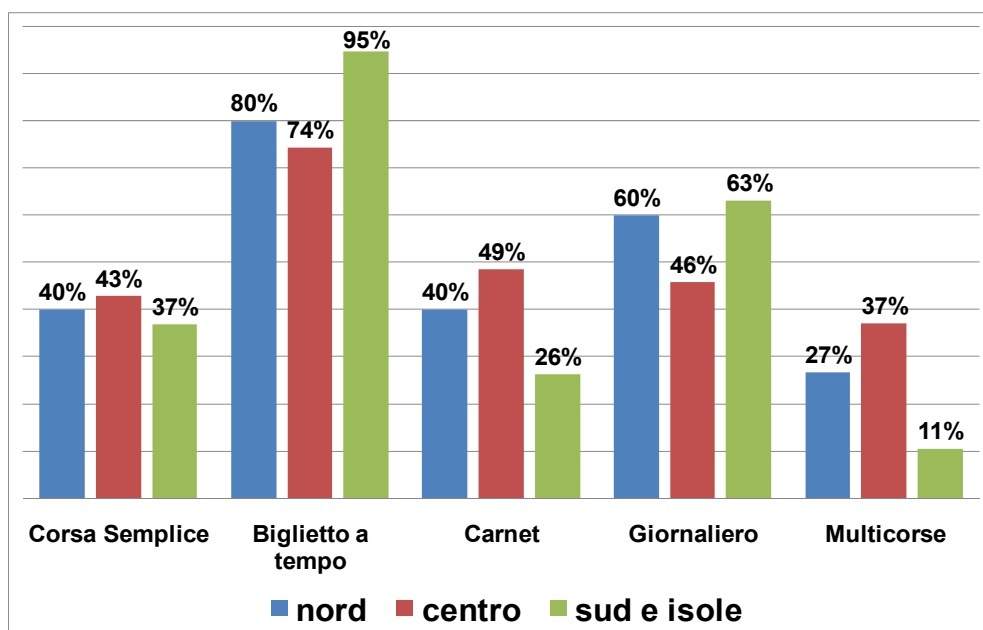
Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali.

Tale orientamento si accentua inoltre laddove vi sono sistemi di integrazione modale e tariffaria, permettendo il biglietto a tempo una maggiore flessibilità di gestione sia per l'azienda che per il viaggiatore. Inoltre il biglietto a tempo è il biglietto più venduto (87,5% dei biglietti totali venduti) e quello che quindi

garantisce, tra i biglietti, gli introiti più elevati (71,1% degli introiti elevati) (Grafico 2 e 3).

La stessa funzione, a conferma di tale tendenza, la svolge il titolo giornaliero che è il secondo tipo di biglietto più diffuso tra le aziende (54% sul totale delle aziende ed addirittura al 75% delle grandi aziende) (Grafico 5). Questo biglietto risponde ad un'esigenza di una clientela occasionale che si muove tendenzialmente per motivi turistici e lavorativi - occasionali limitati ad un giorno. Entrambi i titoli di viaggio rappresentano quindi per le aziende le soluzioni ad esigenze di mobilità occasionali che prevedono nel territorio urbano un viaggio composto da più spostamenti.

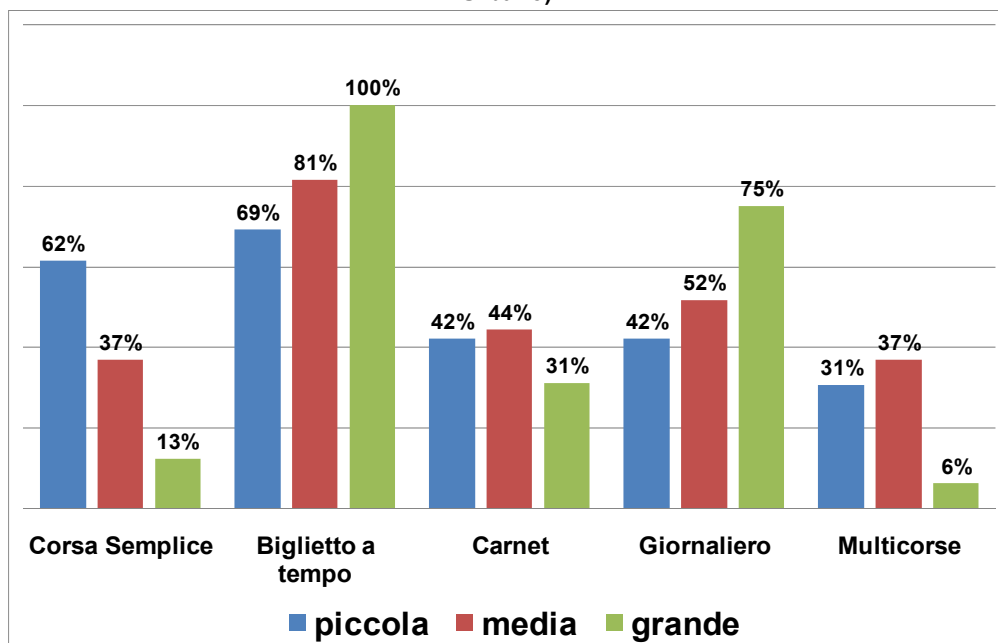
Grafico n. 4- Diffusione tipologia di biglietto urbano per macroaree territoriali (2009;% Aziende; Ambito Urbano)



Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali.

Dall'analisi territoriale risulta che nelle regioni meridionali quasi la totalità delle aziende meridionali (95%) offre il biglietto a tempo mentre la corsa semplice presenta una sostanziale parità. Nel centro sono invece maggiormente diffusi, rispetto alla media nazionale, carnet (presenti nel 49% delle aziende) e multi corse (presenti nel 37%). L'atteggiamento delle aziende del nord si avvicina molto alla media nazionale per le varie tipologie di biglietto ad eccezione del giornaliero diffuso nel 60% delle aziende (Grafico 4).

Grafico n. 5 - Diffusione tipologia di biglietto urbano per dimensione di città (2009; % Aziende, Ambito Urbano).



Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali

Dall'analisi dimensionale delle città risulta che la totalità delle grandi aziende offre biglietti a tempo a conferma, come prima accennato, che in presenza di sistemi di integrazione tariffaria questo biglietto è maggiormente idoneo. (Grafico 5). Il peso della corsa semplice, invece, è negli anni diminuito considerevolmente. Pur essendo presente nella struttura tariffaria del 41% delle aziende del campione (se consideriamo le piccole realtà addirittura la percentuale arriva al 62%) esso, a livello aggregato nazionale, è scarsamente acquistato e l'incidenza sul totale degli introiti di biglietto è inferiore al 5%.

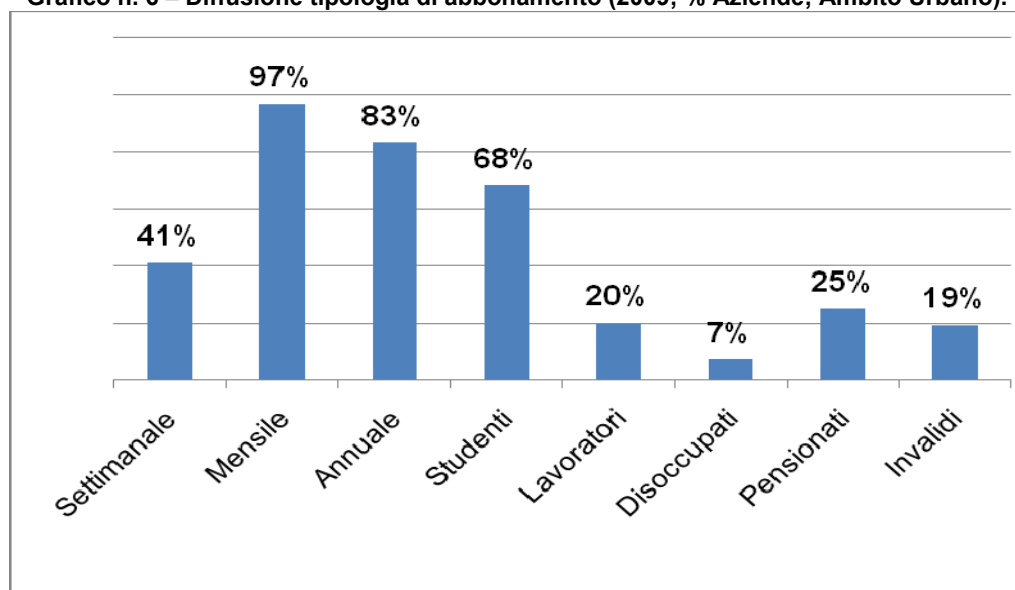
Tabella n. 5 – Ampiezza gamma tariffaria dei biglietti (2009; % Aziende; Ambito Urbano).

Ripartizione delle aziende per dimensione della città				
% di servizi offerti dalle Aziende	Piccole Dimensioni	Medie Dimensioni	Grandi Dimensioni	Totale Aziende
Tutte le tipologie di biglietto urbano	0%	0%	0%	0%
4 Tipologie di biglietto urbano	19%	11%	0%	12%
3 Tipologie di biglietto urbano	31%	37%	38%	35%
2 Tipologia di biglietto urbano	27%	44%	50%	39%
1 Tipologia di biglietto urbano	23%	7%	13%	14%
Totale	100%	100%	100%	100%
Ripartizione territoriale delle aziende				
% di servizi offerti dalle Aziende	Nord	Centro	Sud e Isole	Totale Aziende
Tutte le tipologie di biglietto urbano	0%	0%	0%	0%
4 Tipologie di biglietto urbano	14%	7%	11%	12%
3 Tipologie di biglietto urbano	31%	47%	32%	35%
2 Tipologia di biglietto urbano	43%	33%	37%	39%
1 Tipologia di biglietto urbano	11%	13%	21%	14%
Totale	100%	100%	100%	100%

Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali.

In merito all'ampiezza della gamma tariffaria dei biglietti l'indagine sviluppata ha dimostrato una tendenziale semplicità tariffaria nel senso che oltre il 70% delle aziende offre due o tre tipologie titoli di viaggio differenti. Tale propensione è maggiormente rinvenibile nelle grandi città, mentre non si notano sostanziali differenze in ambito territoriale. Ciò è da giudicare positivamente sia per i vantaggi economici che per quelli gestionali ma anche per l'usabilità del sistema di trasporto da parte del cliente. Una maggiore semplicità del sistema tariffario offerto può incidere peraltro, significativamente, sull'evasione non volontaria.

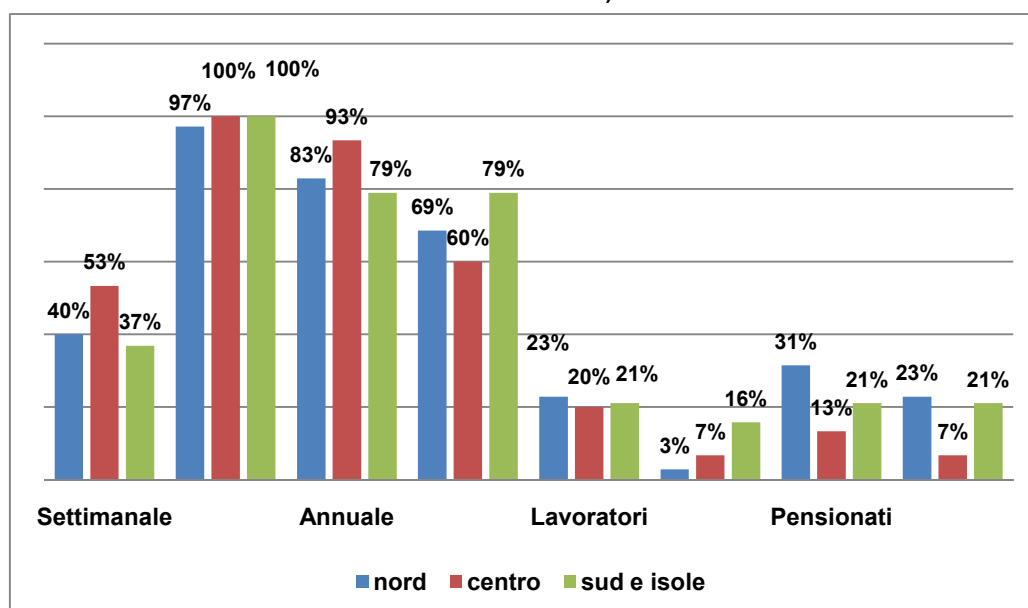
Grafico n. 6 – Diffusione tipologia di abbonamento (2009; % Aziende; Ambito Urbano).



Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali.

A livello aggregato nazionale l'abbonamento mensile ordinario, annuale ordinario e abbonamento studenti sono quelli maggiormente diffusi nelle aziende operanti in ambito urbano rispettivamente con il 97%, l'83% e il 68%. (Grafico 6).

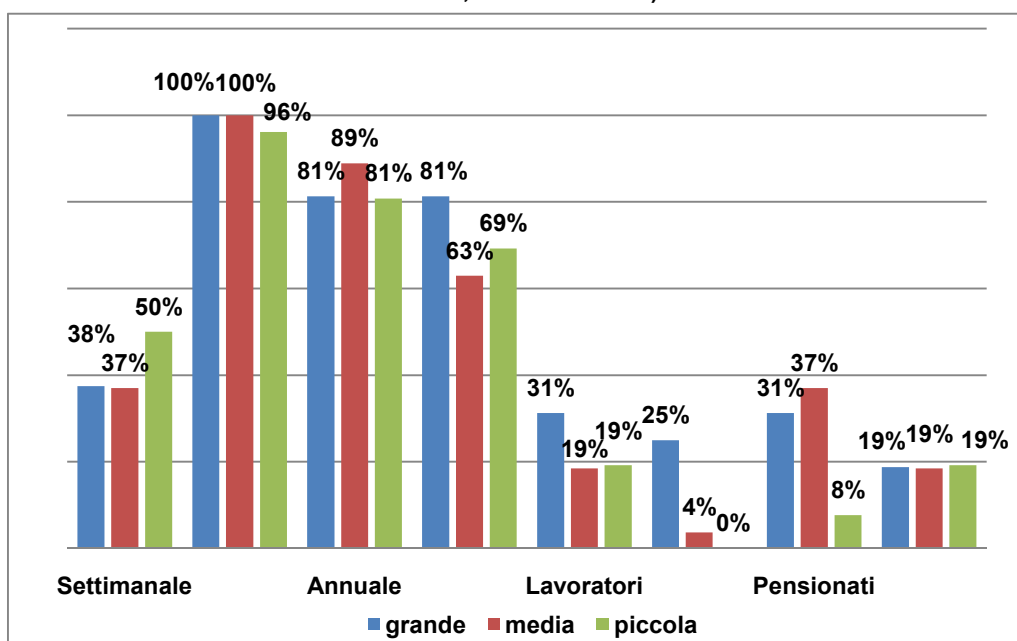
Grafico n. 7 – Diffusione tipologie di abbonamento per macroarea territoriale (2009; % Aziende; Ambito Urbano).



Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali.

A livello di macroarea territoriale non esistono delle marcate differenze se non per il fatto che l'abbonamento studenti è diffuso nell'80% delle aziende del Sud e quasi la totalità (93%) delle aziende del centro offre l'abbonamento annuale (Grafico 7).

Grafico n. 8- Diffusione tipologie di abbonamento per dimensione città (2009; % Aziende; Ambito Urbano).



Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali.

In merito all'analisi dimensionale delle città si evince che l'81% delle aziende che operano nelle grandi città vende l'abbonamento studenti (Grafico 8). In particolare si evidenzia come quello degli studenti sia un target già definito, molto interessante per eventuali offerte commerciali aggiuntive al servizio di trasporto.

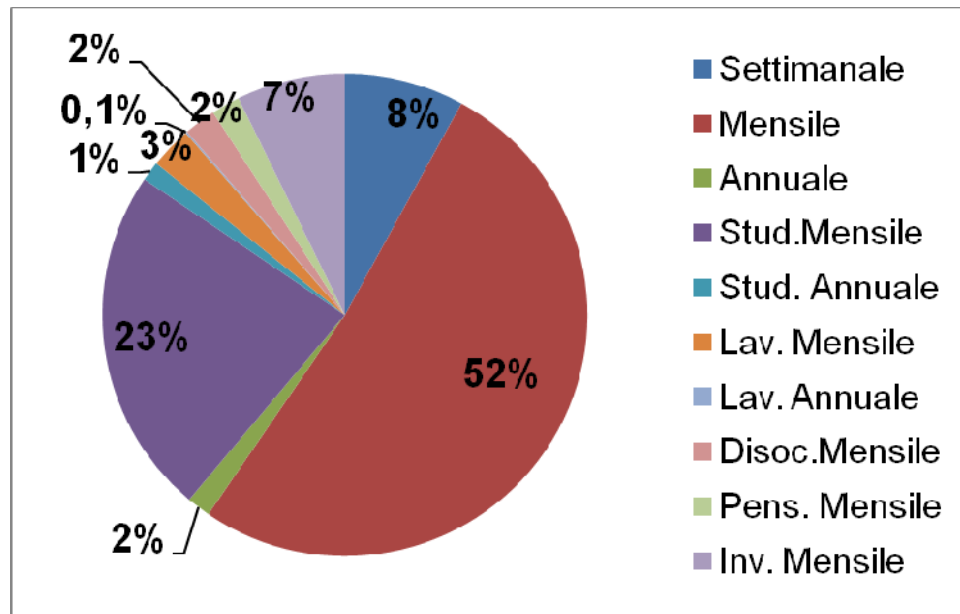
Tabella n. 6 - Ampiezza gamma tariffaria degli abbonamenti (2009; % Aziende; Ambito Urbano).

Ripartizione delle aziende per dimensione della città				
% di servizi offerti dalle Aziende	Piccole Dimensioni	Medie Dimensioni	Grandi Dimensioni	Totale Aziende
Tutte le tipologie di Abbonamento Urbano	0%	0%	0%	0%
4<Tipologie di Abbonamento Urbano≤7	12%	22%	38%	58%
1<Tipologie di Abbonamento Urbano≤4	88%	70%	50%	36%
1 Tipologia di Abbonamento Urbano	0%	7%	13%	6%
Totale	100%	100%	100%	100%
Ripartizione territoriale delle aziende				
% di servizi offerti dalle Aziende	Nord	Centro	Sud e Isole	Totale aziende
Tutte le tipologie di Abbonamento Urbano	0%	0%	0%	0%
4<Tipologie di Abbonamento Urbano≤7	23%	20%	21%	58%
1<Tipologie di Abbonamento Urbano≤4	74%	73%	68%	36%
1 Tipologia di Abbonamento Urbano	3%	7%	11%	6%
Totale	100%	100%	100%	100%

Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali.

Anche per gli abbonamenti sembra presentarsi una sostanziale razionalità tariffaria. Infatti nessuna delle aziende presenta la totalità degli abbonamenti più diffusi considerati nell'indagine e la maggior parte si posiziona nella classe che varia da uno a quattro abbonamenti (Tabella 6). Il problema nasce quando per una tipologia di abbonamento vengono create una moltitudine di varianti (ad esempio in base al reddito). Se per i biglietti si è potuto parlare di semplicità dell'offerta della gamma tariffaria, stesso discorso non è totalmente valido per gli abbonamenti, dove in alcuni casi si può parlare di vera e propria "giungla tariffaria".

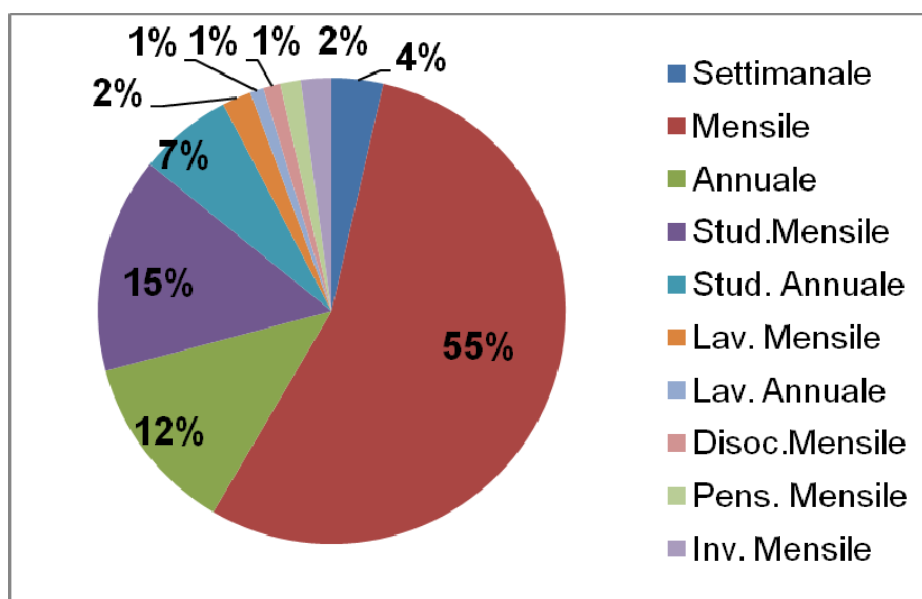
Grafico n. 9 – Documenti venduti (2009;% Abbonamenti; Ambito Urbano).



Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali.

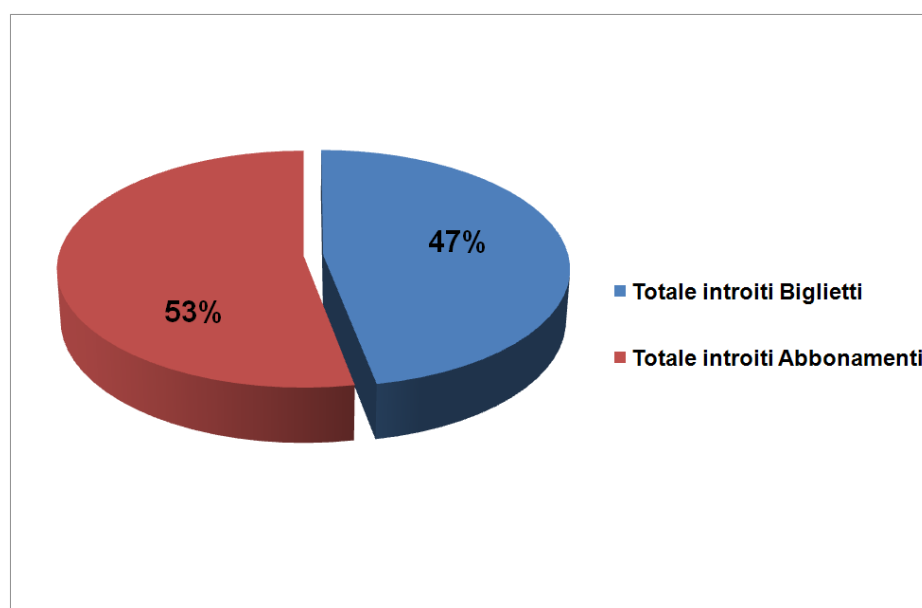
L'indagine dimostra che l'abbonamento mensile è quello più venduto (52%) e che quindi garantisce maggiori ricavi (55%) seguito dall'abbonamento studenti mensile (15%). La tipologia abbonamento annuale purtroppo si trova a distanza non solo per gli utenti ordinari ma che per gli studenti (Grafico 9). In questo si potrebbe intravedere una propensione della clientela a non fidelizzarsi per un periodo di tempo relativamente lungo. Ciò, nell'ambito degli abbonamenti, conferma l'approccio occasionale e non sistematico al trasporto già evidenziato per i biglietti. E' opportuno segnalare tuttavia come le quote relative alla vendita degli abbonamenti potrebbe essere condizionata dalle finestre vacanziera di alcune categorie lavorative.

Grafico n. 10 - Introiti da abbonamenti (2009; % Introiti; Ambito Urbano).



Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali.

Grafico n. 11 – Rapporto tra introiti biglietti e introiti abbonamenti (2009; %)



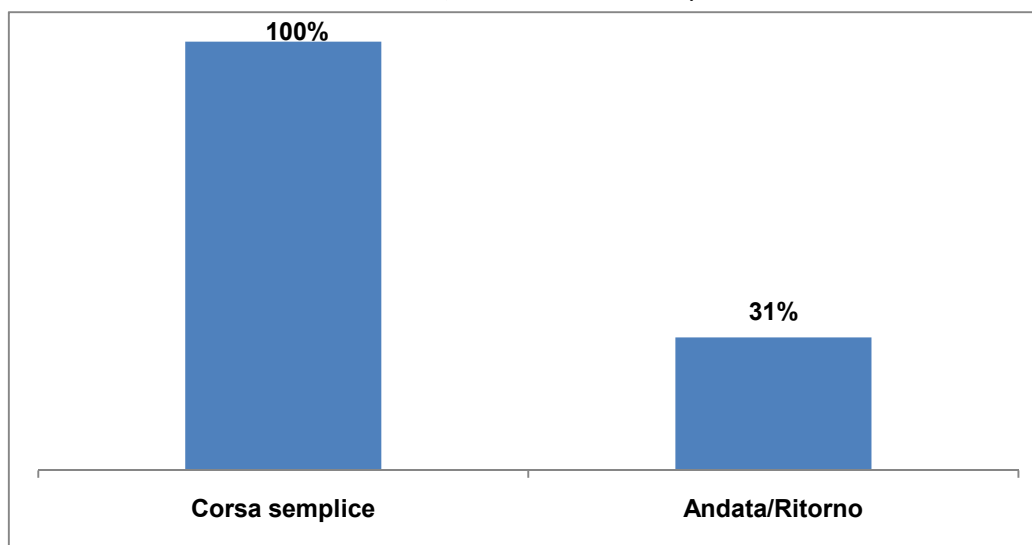
Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali.

Dal rapporto biglietti abbonamenti si evince che a livello aggregato nazionale in termini di introiti vi è una sostanziale parità che tende, ma di molto poco, sugli abbonamenti i quali assicurano il 53% dei ricavi contro il 47% dei biglietti (Grafico 11). Se l'obiettivo, più volte dichiarato dagli operatori, è quello di incentivare politiche di fidelizzazione della clientela, ad oggi siamo abbastanza lontani.

2.1.3 La struttura tariffaria in ambito extraurbano

I dati sono stati elaborati prendendo in considerazione 39 aziende associate ad ASSTRA che hanno risposto al questionario riguardante le tariffe 2009 nel trasporto pubblico locale che effettuano unicamente servizio extraurbano e altre 22 aziende appartenenti a capoluoghi di regione non presenti nel campione che effettuano la stessa tipologia di servizio.

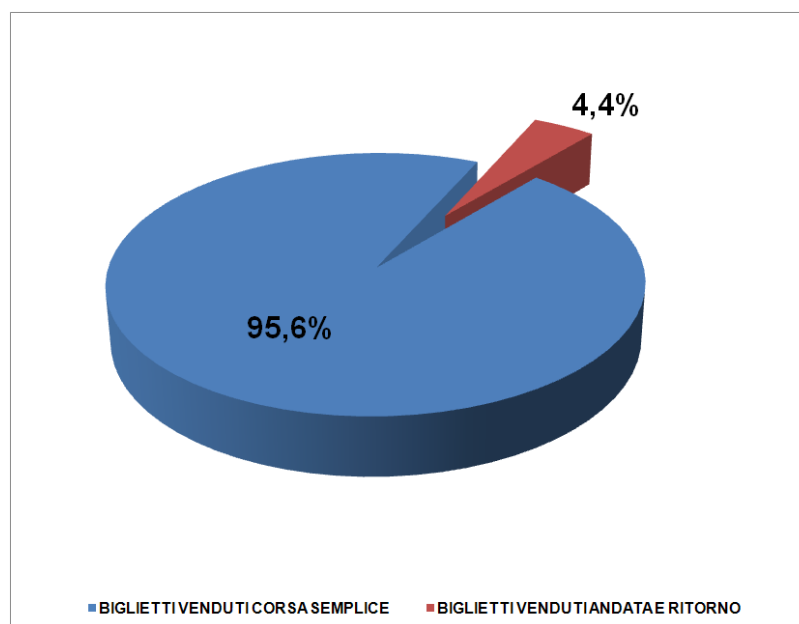
Grafico n. 12 – Diffusione tipologie di biglietti (2009; % Aziende; Ambito Extraurbano).



Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali.

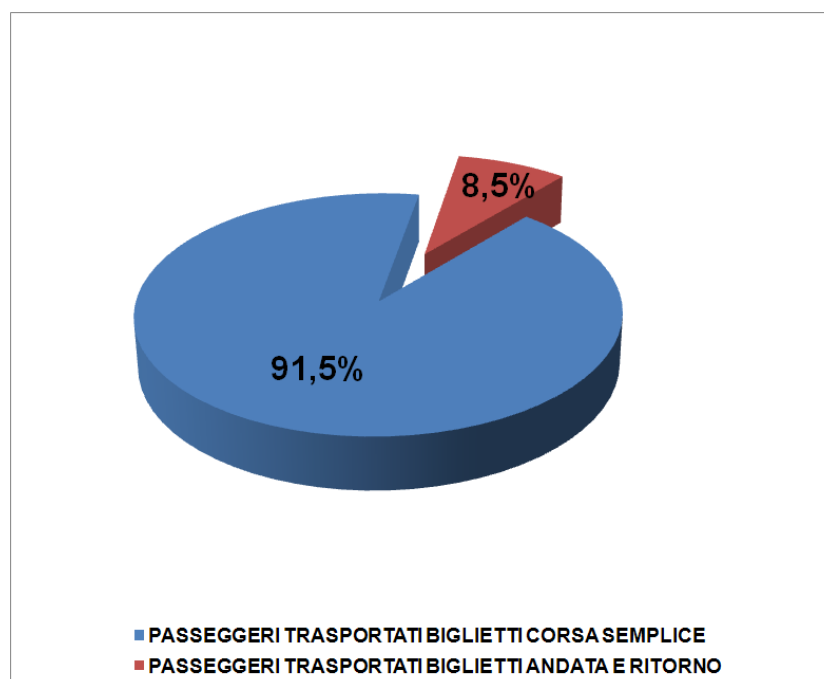
Nei sistemi di trasporto extraurbano i quali, in misura pari al 76%, si basano su una tariffazione per fasce chilometriche, le strutture tariffarie presentano caratteristiche più semplici dove per quanto riguarda i biglietti sono sostanzialmente ascrivibili a due tipologie; corsa semplice (presente nella totalità delle aziende) e andata e ritorno (presente nel 31% delle aziende) (Grafico 12). A livello territoriale non si intravedono grandi differenze mentre in relazione alle dimensioni delle città si nota che nelle grandi il biglietto di andata e ritorno è diffuso in una città su due.

Grafico n. 13 - Documenti venduti (2009; % Aziende; Ambito Extraurbano).



Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali.

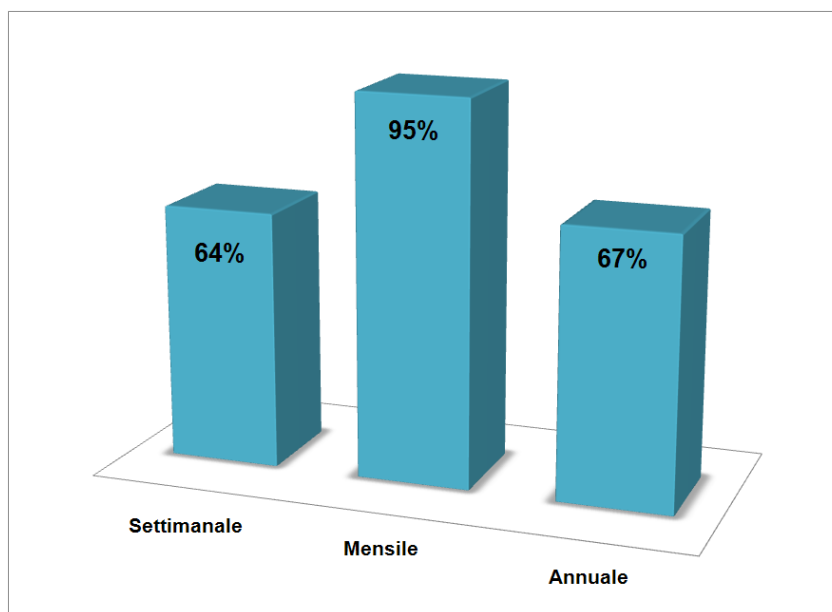
Grafico n. 14 – Passeggeri trasportati (2009; % Biglietti Venduti; Ambito Extraurbano).



Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali.

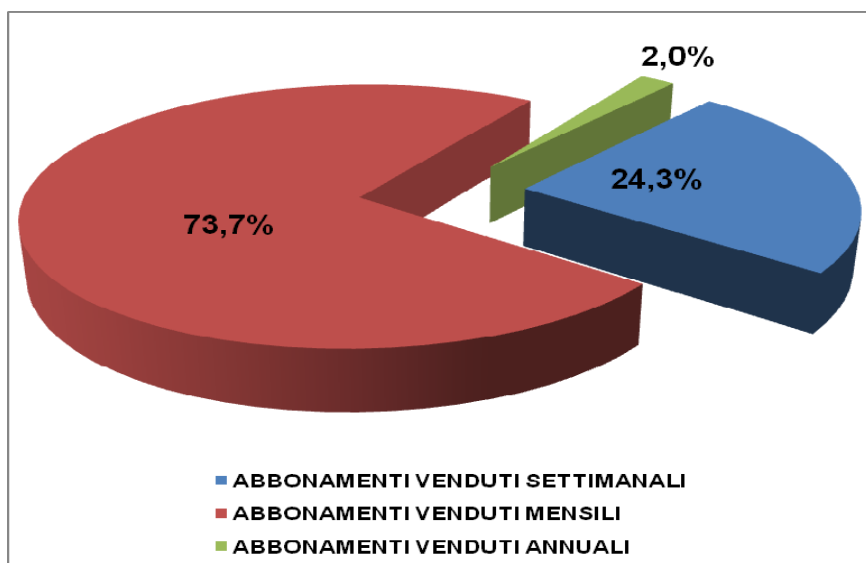
I dati relativi all'extraurbano, seppur nelle differenze con il trasporto urbano conferma con una offerta e dati di vendita massicci della corsa semplice. Si nota, quindi, una concezione del trasporto collettivo come marginale e occasionale, cui si aggiunge però una ancor minore fedeltà al servizio.

Grafico n. 15 – Diffusione tipologie di abbonamenti (2009; % Aziende; Ambito Extraurbano).



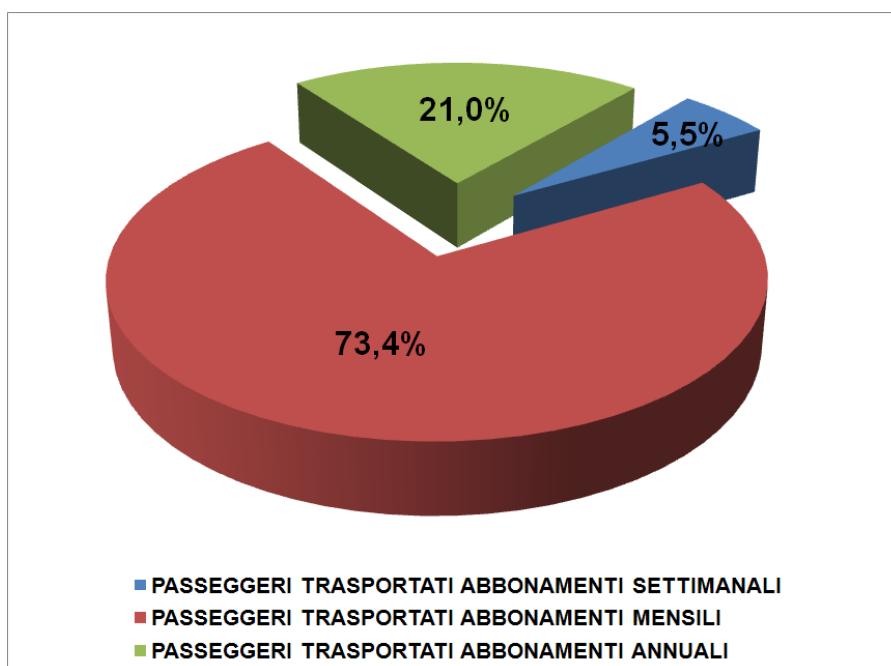
Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali.

Grafico n. 16 – Documenti venduti (2009, % Abbonamenti; Ambito Extraurbano).



Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali.

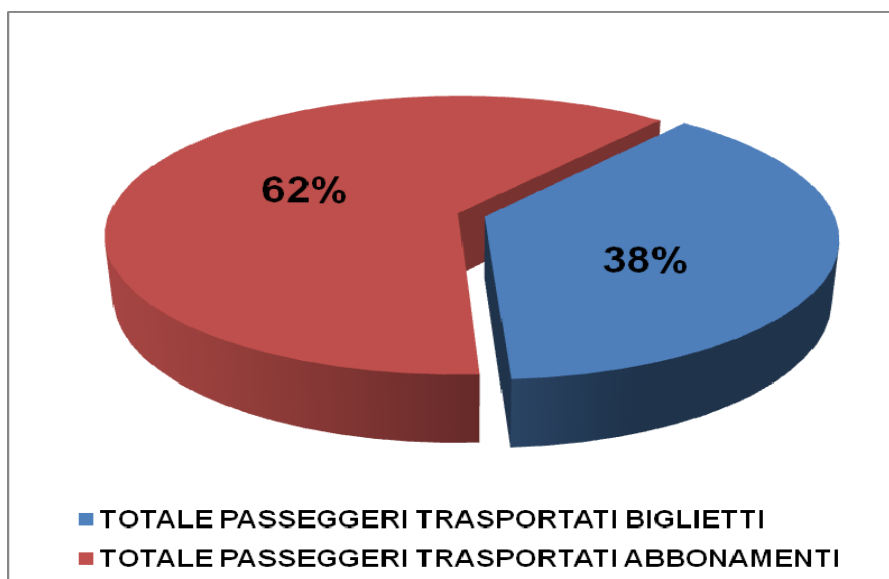
Grafico n. 17 - Passeggeri trasportati (2009; % Passeggeri Abbonamenti; Ambito Extraurbano).



Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali.

Per quanto riguarda, invece, gli abbonamenti si evince che quelli trasportano un maggior numero di passeggeri sono quelli mensili (circa 74% dei passeggeri totali. Si può intuire che questo sia conseguenza di una reticenza da parte della clientela a fidelizzarsi per l'intero anno all'azienda (Grafico 17).

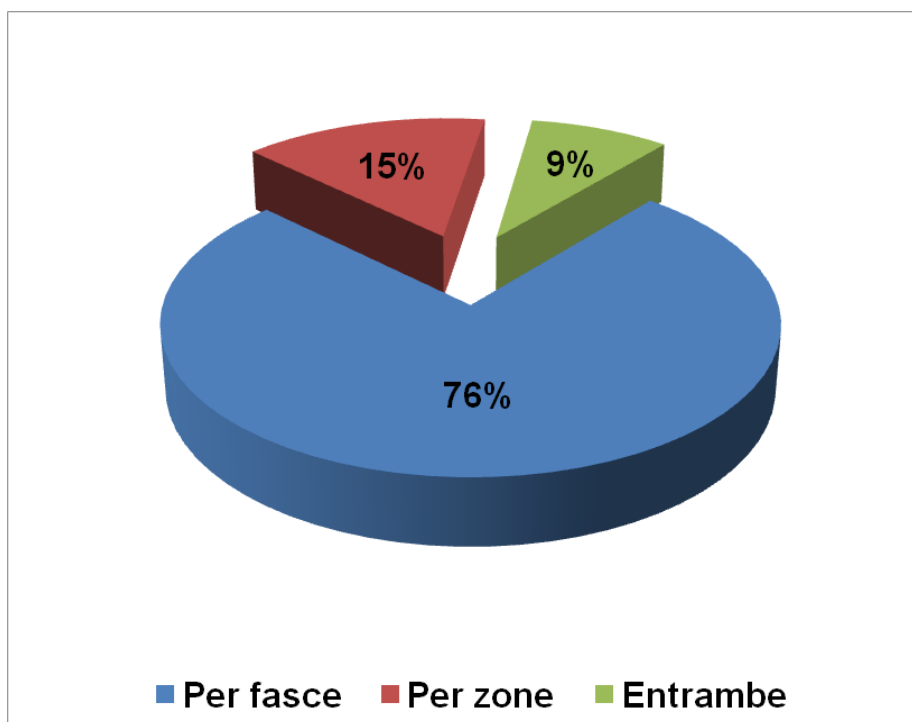
Grafico n. 18 – Rapporto tra passeggeri trasportati biglietti e passeggeri trasportati abbonamenti (2009; % Passeggeri; Ambito Extraurbano).



Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali.

Nell'extraurbano, più che nell'urbano, il peso degli abbonamenti rispetto ai biglietti è più marcato, in quanto la quota di pendolari sistematici è evidentemente superiore (Grafico 18).

Grafico n. 19 – Tipologia di tariffazione applicata (2009; % Aziende; Ambito Extraurbano).



Fonte: Questionario ASSTRA Tariffe TPL 2009 e siti web aziendali.

2.2 Il livello delle tariffe

2.2.1 Le tariffe in ambito urbano

Nella seguente tabella vengono riportate le tariffe relative al biglietto a tempo e all'abbonamento ordinario mensile di un campione ampiamente rappresentativo di aziende di trasporto pubblico locale suddivise per Regione.

Tabella n. 7 - Tariffe nelle aziende di trasporto pubblico locale (Ottobre 2010; euro; Aziende ambito urbano)

CITTA'	AZIENDA	Prezzo Biglietto a tempo al 01/10/2010	Minuti di validità	Prezzo Abbonamento mensile al 01/10/2010
Alessandria	ATM SPA	1,00	90	35,00
Ancona	CONEROBUS	1,20	90	33,00
Asti	ASP SPA	1,00	60	13,00
Avellino	A.IR. SPA	1,00	90	25,00
Bari	AMTAB Servizio Spa	0,80	75	31,00
Belluno	Dolomiti Bus spa	corsa semplice 1,20	-	34,30
Benevento	AMTS	0,70	90	17,30
Bergamo	ATB	1,10	75	28,00
Bologna	ATC SPA	1,00	60	32,00
Bolzano	Sasa	1,00	45	-
Brescia	Brescia Trasporti	1,00	75	37,50 ³
Brindisi	STP Brindisi SpA	1,20	90	32,00
Cagliari	CTM	1,20	90	30,00
Camerino	Contram	1,05	60	25,20
Casale Monferrato	Amc spa	1,00	45	30,00
Catania	AMT	1,00	90	40,00
Catanzaro	AMC SPA	0,80	90	31,00
Cosenza	Amaco Spa	1,00	90	24,00
Cremona	KM	1,05	90	26,00
Ferrara	AMI	1,00	60	24,80
Firenze	ATAF	1,20	90	35,00
Foggia	ATAF	0,90	60	25,00
Forlì	ATR	1,00	60	28,00 ⁴
Genova	AMT	1,20	90	36,00

³ Per uniformità con i dati dei precedenti anni si è considerato l'abbonamento mensile impersonale e non personale pari invece a € 27,00.

⁴ Per uniformità con i dati dei precedenti anni si è considerato l'abbonamento mensile impersonale e non personale pari invece a € 24,00.

CITTA'	AZIENDA	Prezzo Biglietto a tempo al 01/10/2010	Minuti di validità	Prezzo Abbonamento mensile al 01/10/2010
Gorizia	APT	1,05	60	27,70
Grosseto	Rama	1,00	60	32,00
Imperia	RT	0,90	60	31,50
La Spezia	ATC	1,00	60	25,50
L'Aquila	AMA SPA	1,20	90	24,60
Lecco	LL SPA	1,00	60	30,00
Livorno	ATL	1,00	75	24,00
Lodi	LINE S.P.A.	0,90	60	21,00
Messina	ATM	1,25	90	30,00
Milano	ATM SPA	1,00	75	30,00
Molfetta	M.T.M. spa	corsa semplice 0,70	-	17,50
Napoli	ANM SPA	1,10	90	36,70
Novara	SUN	1,00	90	30,00
Nuoro	ATP	1,00	90	25,00
Ovada	S.a.a.m.o.	corsa semplice 1,00	-	27,00
Padova	APS Holding SpA	1,10	75	32,00
Palermo	AMAT	1,30	90	48,00
Parma	TEP S.p.A.	1,00	60	25,00
Perugia	APM SPA	1,50	70	55,00
Pescara	GTM	1,00	90	32,00 ⁵
Piacenza	TEMPI S.P.A.	1,00	60	32,50
Pordenone	Atap spa	1,05	60	27,90
Ravenna	ATM S.P.A.	1,00	60	31,00 ⁶
Reggio Calabria	ATAM SPA	0,80	90	23,20
Reggio Emilia	ACT	1,00	60	25,00
Rieti	A.s.m. rieti spa	1,00	90	21,00
Rimini	TRAM Servizi Spa	1,00	90	22,00
Roma	A.T.A.C. S.P.A.	1,00	75	30,00
Salerno	CSTP S.p.A.	1,10	90	26,20
Sassari	ATP	1,20	90	30,00
Spoletto	Ssit gestione spa	1,00	60	33,00
Taranto	AMAT	1,20	90	34,00
Terni	ATC Terni Spa	1,00	70	33,00
Torino	GTT	1,00	70	32,00

⁵ Per uniformità con i dati dei precedenti anni si è considerato l'abbonamento mensile a vista "di area" e non nominativo "di area" pari invece a € 25,00.

⁶ Per uniformità con i dati dei precedenti anni si è considerato l'abbonamento mensile impersonale e non personale pari invece a € 23,00.

CITTA'	AZIENDA	Prezzo Biglietto a tempo al 01/10/2010	Minuti di validità	Prezzo Abbonamento mensile al 01/10/2010
Trento	Trentino Trasporti spa	0,90	70	27,00
Treviso	Lamarca Treviso	corsa semplice 1,10	-	30,20
Trieste	TT Spa	1,25	75	27,90
Urbino	Ami spa	1,05	60	35,30
Venezia	ACTV	1,20	75	33,00 ⁷
Verona	ATV srl	1,10	60	36,00 ⁸
Vicenza	AIM	1,20	90	38,20
Vittorio Veneto	Atm spa	1,20	75	35,00

Fonte: Siti web aziendali.

2.2.1.1 Analisi Regionale⁹

Dall'analisi sviluppata le Regioni che presentano un prezzo del biglietto a tempo più alto risultano essere l'Umbria (1,25€), dovuto sostanzialmente al recente aumento delle tariffe avvenuto all'interno del sistema di trasporto perugino; la Sicilia (1,21€) e il Friuli Venezia Giulia (1,19€), mentre la tariffa media regionale più bassa si presenta in Calabria (0,84€), Puglia (0,91€) e Trentino Alto Adige (0,98€). Anche per gli abbonamenti mensili, l'Umbria (44,18€) e la Sicilia (42,46€) presentano il prezzo medio più alto, mentre il Friuli Venezia Giulia cede il posto alla Liguria (34,47€) offrendo invece uno degli abbonamenti più economici (27,88€), insieme a Trentino Alto-Adige (27,00€) e Calabria (25,46€).

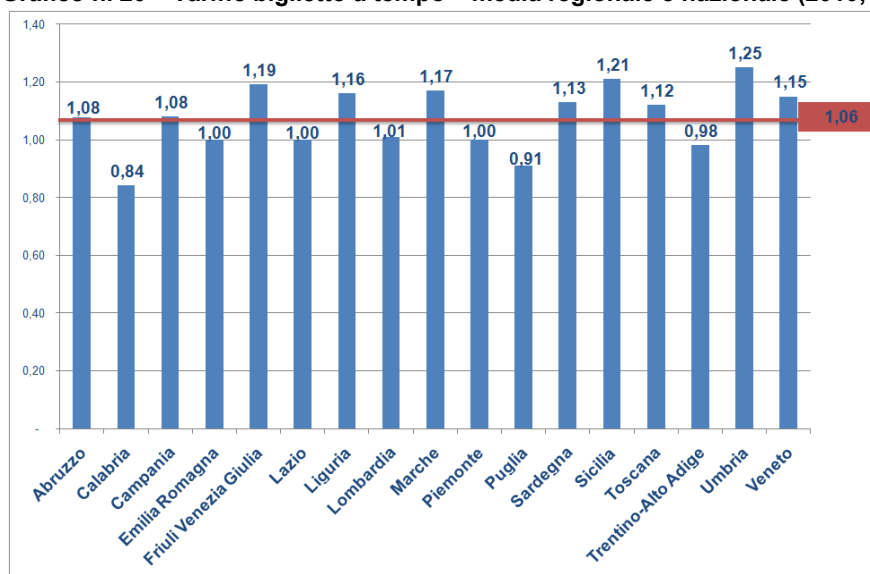
Al fine di rendere maggiormente leggibile i dati precedentemente illustrati, nei prossimi due grafici si riportano le medie regionali e nazionali sia del biglietto a tempo che dell'abbonamento mensile ordinario.

⁷ L'abbonamento mensile comprende rete laguna (compresa rete automobilistica del lido) e rete terraferma.

⁸ Per uniformità con i dati dei precedenti anni si è considerato l'abbonamento mensile impersonale e non il city mover pari invece a € 28,00.

⁹ Dall'analisi regionale non sono state considerate le Regioni Valle d'Aosta, Molise e Basilicata in quanto nel campione ASSTRA non vi sono aziende operanti in queste Regioni. Ad ogni buon conto dall'analisi sulla rappresentatività risulta che l'assenza di queste Regioni non inficia la qualità del dato.

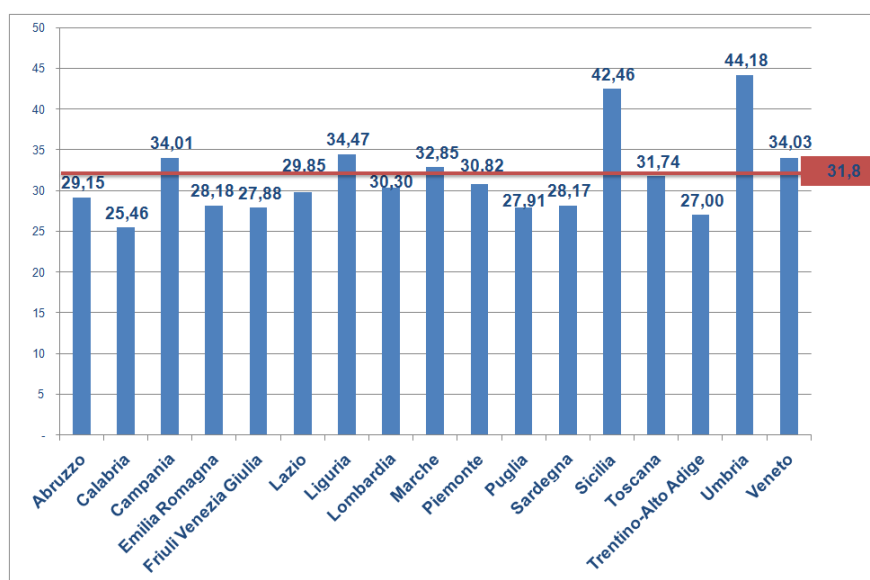
Grafico n. 20 – Tariffe biglietto a tempo – media regionale e nazionale (2010;€).



Fonte: Siti web aziendali.

Classi di variabilità rispetto alla media	Regioni	%
+/-0,05€	6,00	35%
+/- 0,06 - 0,12€	6,00	35%
+/- 0,12€ e oltre	5,00	29%
TOTALE	17,00	100%

Grafico n. 21 – Tariffe Abbonamento ordinario mensile – media regionale e nazionale¹⁰ (2010; €).

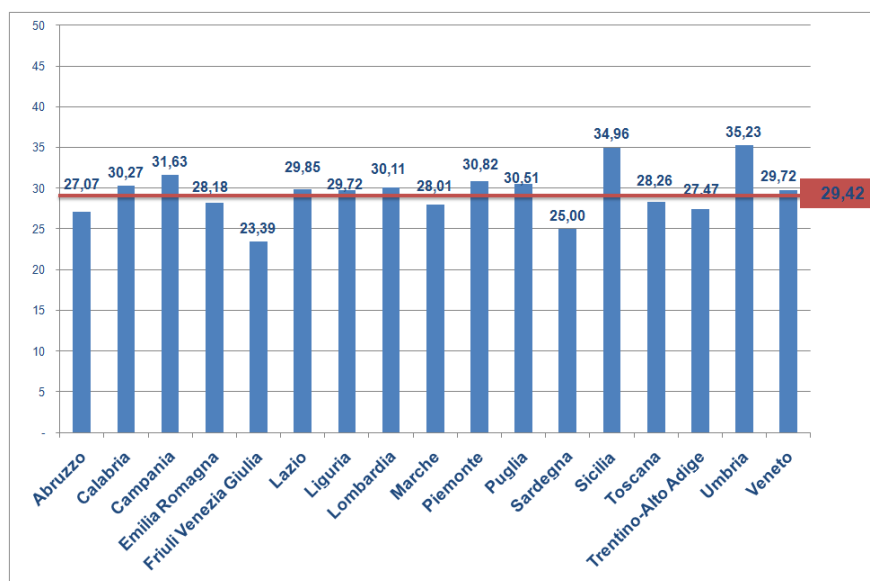


Fonte: Siti web aziendali.

¹⁰ Per la Regione Trentino Alto Adige, nella media regionale, non risulta l'abbonamento dell'Azienda Bolzano SASA in quanto, il suo sistema tariffario, non presenta tale tipologia di titolo di viaggio.

<i>Classi di variabilità rispetto alla media</i>	<i>Regioni</i>	<i>%</i>
+/-3€	9,00	53%
+/- 3,1 - 8€	5,00	29%
+/- 8,1 € e oltre	3,00	18%
TOTALE	17,00	100%

Grafico n. 22 – Rapporto abbonamento biglietto – media regionale e nazionale¹¹ (2010; €).

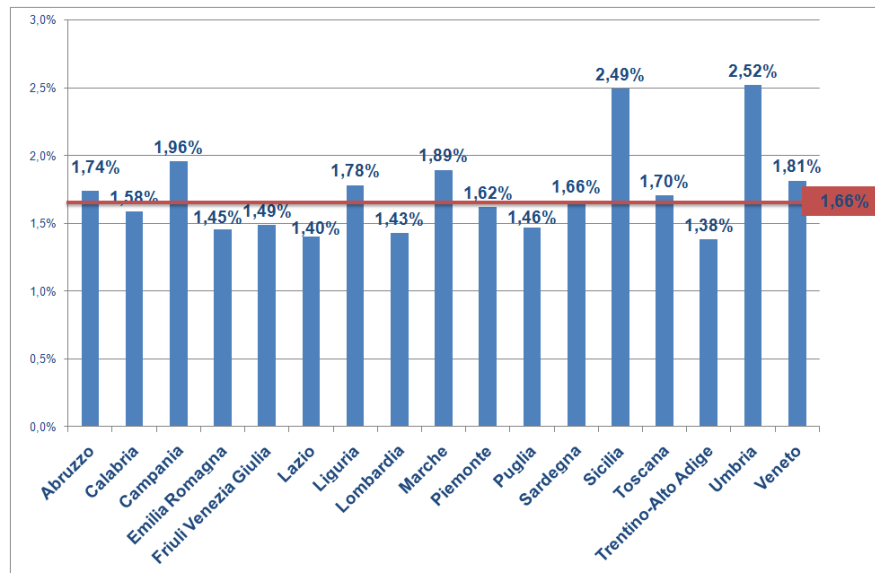


Fonte: Siti web aziendali.

<i>Classi di variabilità rispetto alla media</i>	<i>Regioni</i>	<i>%</i>
+/-3€	12,00	71%
+/- 3,1 - 8€	4,00	24%
+/- 8,1 € e oltre	1,00	6%
TOTALE	17,00	100%

¹¹ Per la Regione Trentino Alto Adige, nella media regionale, non risulta l'abbonamento dell'Azienda Bolzano SASA in quanto, il suo sistema tariffario, non presenta tale tipologia di titolo di viaggio.

Grafico n. 23 – Rapporto abbonamento mensile/reddito mensile (2010;€).



Fonte: Siti web aziendali.

Evidenze emerse dall'analisi regionale

- I risultati emersi dall'analisi della variabilità dimostrano che dal confronto regionale i prezzi di biglietti e abbonamenti non si discostano significativamente dalla media nazionale. Ciò è dovuto in primis alla presenza di una legislazione nazionale, recepita dalle singole Regioni, che delinea una politica tariffaria basata sul rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi del 35%, disposizione questa che inevitabilmente rende uniformi le scelte tariffarie. D'altra parte però la scarsa variabilità denota una politica tariffaria fin troppo "ingessata" e governata, negli atti di fissazione del livello dei prezzi, più da riferimenti allo storico che da logiche di natura economica ed industriale. A riprova di questa mancanza di logica programmatica si nota che per quanto riguarda il rapporto abbonamento mensile reddito mensile la variabilità, invece, appare maggiormente spiccata mentre ci saremmo aspettati un sostanziale allineamento, il quale garantirebbe, sotto il profilo interregionale, equità sociale ed economicità redistributiva.

- Particolarmente interessante risulta l'analisi del rapporto tra abbonamenti e biglietti il quale permette di valutare l'appetibilità del titolo abituale (abbonamento) rispetto al titolo occasionale (biglietto); in altre parole l'incentivazione alla fidelizzazione. Salvo che in alcune Regioni dove effettivamente si nota una propensione a facilitare l'acquisto di abbonamenti, nella maggior parte di esse il rapporto in questione è tendenzialmente elevato a causa del prezzo del biglietto a tempo molto contenuto. D'altra parte però un rapporto troppo basso provocherebbe uno spostamento dell'utenza verso titoli di viaggio eccessivamente vantaggiosi con la conseguenza di una perdita di ricavi delle aziende. Questo dimostra che nelle politiche tariffarie non esistono degli stereotipi ed una soluzione unica per tutti i casi ma occorre valutare e considerare le peculiarità di ogni singola realtà.
- Ulteriore riflessione che merita di essere approfondita è relativa al fatto che tendenzialmente a prezzo del biglietto superiore alla media corrisponde abbonamento superiore alla media. Tale evidenza, rafforzata dalla dimostrazione della scarsa variabilità nel rapporto biglietto e abbonamento, è indice di una politica tariffaria "semplificistica" dove non vengono sfruttate le potenzialità che potrebbero derivare da una differenziazione più marcata della gamma dei titoli di viaggio a disposizione. Senza entrare nel merito di questioni che la presente indagine non ha specificatamente affrontato dai risultati sembra che a livello medio nazionale non vengano prese in debita considerazione da parte delle amministrazioni competenti le analisi dei dati sulla domanda sviluppate dagli operatori.

2.2.1.2 Analisi dimensionale delle città

La dimensione della città ha senza dubbio una certa influenza nella determinazione del sistema tariffario e anche nei prezzi dei titoli di viaggio.

A tale scopo il campione preso in esame è stato suddiviso in tre classi per dimensione della città in termini di popolazione residente.

All'interno della prima classe vengono inserite le grandi città ovvero quelle con popolazione superiore a 250.000 unità. Dalla tabella seguente è possibile notare che il prezzo del biglietto a tempo si mantiene per la maggior parte delle aziende sul livello nazionale. Nello specifico la città con il biglietto a tempo più economico è Bari (0,80€). Nelle città invece con un prezzo superiore alla media spesso aumentano i minuti di validità dello stesso, da 60-75 minuti si passa a 90 minuti. Dato confermato dall'indicatore del prezzo normalizzato che rapporta il prezzo del biglietto ai minuti di validità; si ipotizza infatti che il tempo di percorrenza per compiere uno spostamento in tutte le città sia pari a 60 minuti in maniera da rendere maggiormente confrontabile il dato. Da tale indicatore le città che risultano maggiormente care sono Verona e Bologna mentre la più economica risulta comunque Bari.

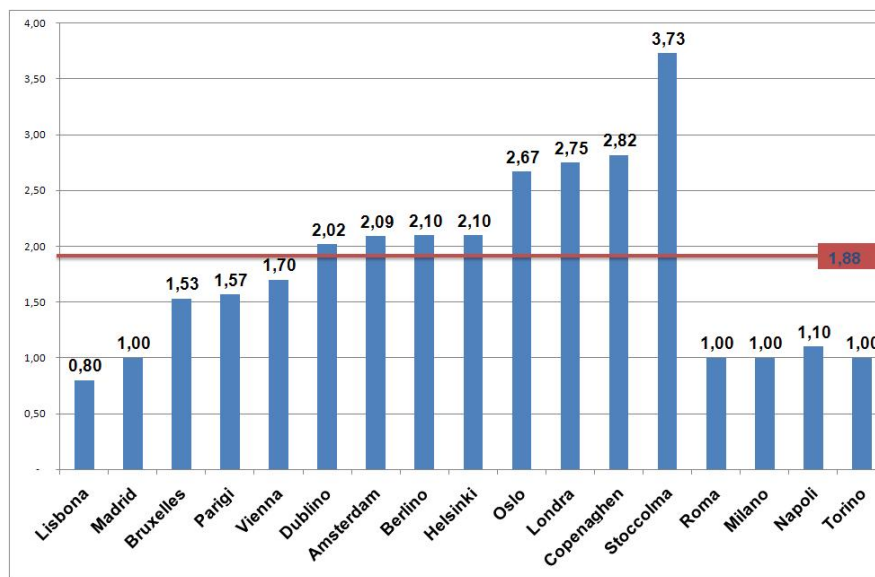
Per gli abbonamenti mensili ordinari, ci sono diverse città che presentano un prezzo al di sotto della media nazionale come Messina, Milano, e Roma, città per le quali l'abbonamento mensile ordinario è pari a 30,00€. La città che invece presenta l'abbonamento più caro risulta essere Palermo (48,00€).

Tabella n. 8 – Prezzo del biglietto a tempo e dell'abbonamento ordinario mensile nelle città con oltre 250.000 abitanti. (2010; €).

CITTA'	AZIENDA	Prezzo Biglietto a tempo al 01/10/2010	Minuti di validità	Prezzo normalizzato biglietto	Prezzo Abbonamento mensile al 01/10/2010	Rapporto abbonamento biglietto a tempo	Rapporto abbonamento reddito
Bari	AMTAB Servizio Spa	0,80	75	0,64	31,00	38,75	1,49%
Bologna	ATC SPA	1,00	60	1,00	32,00	32,00	1,36%
Catania	AMT	1,00	90	0,67	40,00	40,00	2,08%
Firenze	ATAF	1,20	90	0,80	35,00	29,17	1,55%
Genova	AMT	1,20	90	0,80	36,00	30,00	1,74%
Messina	ATM	1,25	90	0,83	30,00	24,00	1,51%
Milano	ATM SPA	1,00	75	0,80	30,00	30,00	1,02%
Napoli	ANM SPA	1,10	90	0,73	36,70	33,36	1,75%
Palermo	AMAT	1,30	90	0,87	48,00	36,92	2,30%
Roma	A.T.A.C. S.P.A.	1,00	75	0,80	30,00	30,00	1,22%
Torino	GTT	1,00	70	0,86	32,00	32,00	1,50%
Venezia	ACTV	1,20	75	0,96	33,00	27,50	1,59%
Verona	ATV srl	1,10	60	1,10	36,00	32,73	1,66%

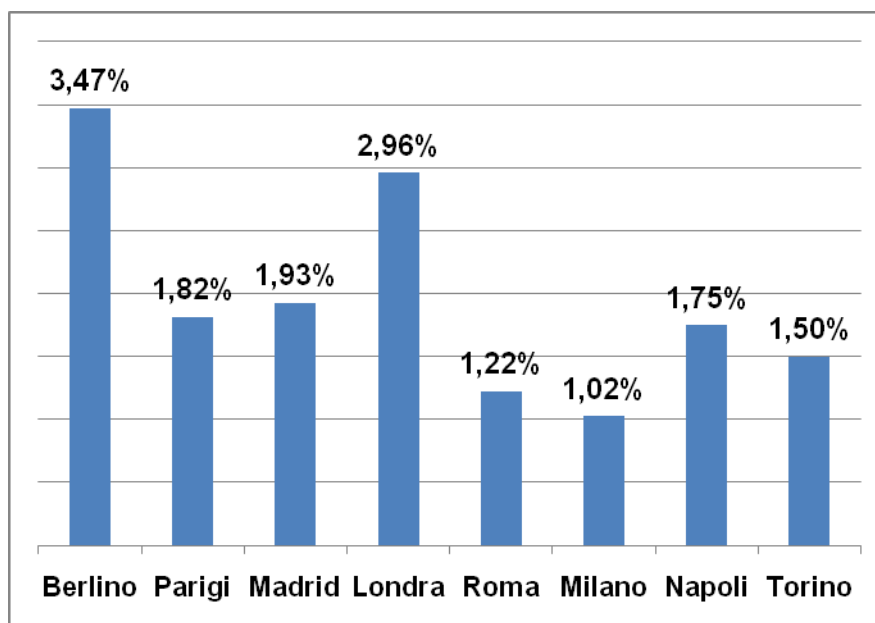
Fonte: Siti web aziendali.

Grafico n. 24 – Confronto tariffe europee biglietto – media europea (2009; €).



Fonte: UBS 2009, Price and Salaries.

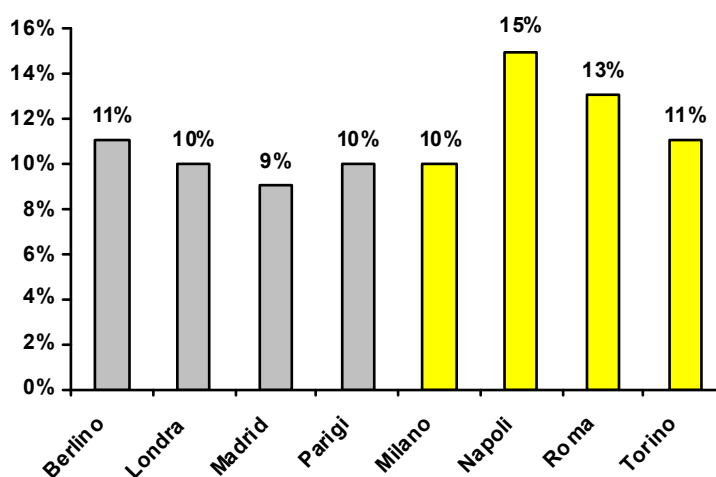
Grafico n. 30 – Confronto tra rapporto abbonamento mensile ordinario e reddito – (2009; %).



I grafici 29 e 30 mostrano le notevoli differenze tra le tariffe applicate nelle più grandi città europee e le tariffe applicate nelle grandi aree metropolitane italiane. Le nostre città hanno un prezzo di quasi la metà rispetto alla media europea: 1 Euro contro 1,88 in Europa. Tale differenza si evince anche in relazione al rapporto tra abbonamento mensile ordinario e reddito medio mensile; nelle nostre città il peso del titolo di viaggio maggiormente utilizzato dall'utenza (l'abbonamento

mensile ordinario) sul reddito disponibile è considerevolmente minore rispetto alle altre città europee.

**Grafico n. 25 - Rapporto abbonamento ordinario mensile-
abbonamento ordinario annuale (2010;%)**



**Grafico n. 26 - Sconto dell'abbonamento studenti rispetto
all'abbonamento mensile ordinario (2010;%)**

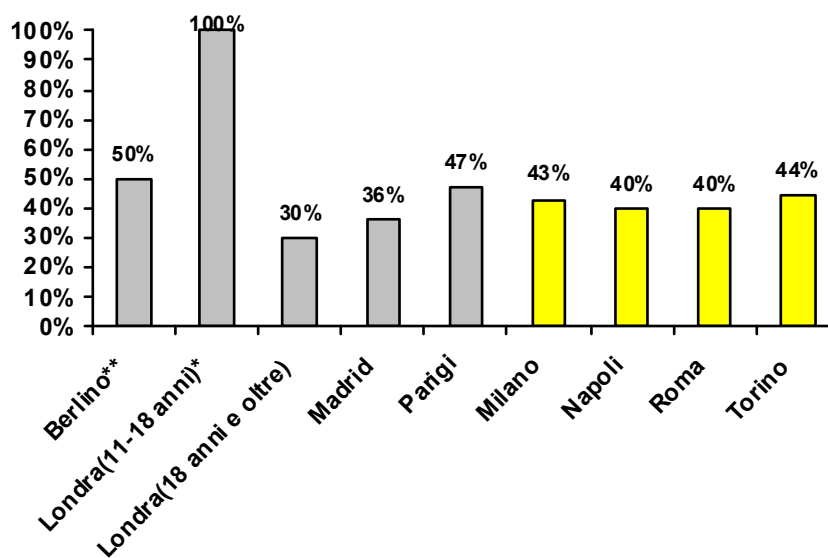
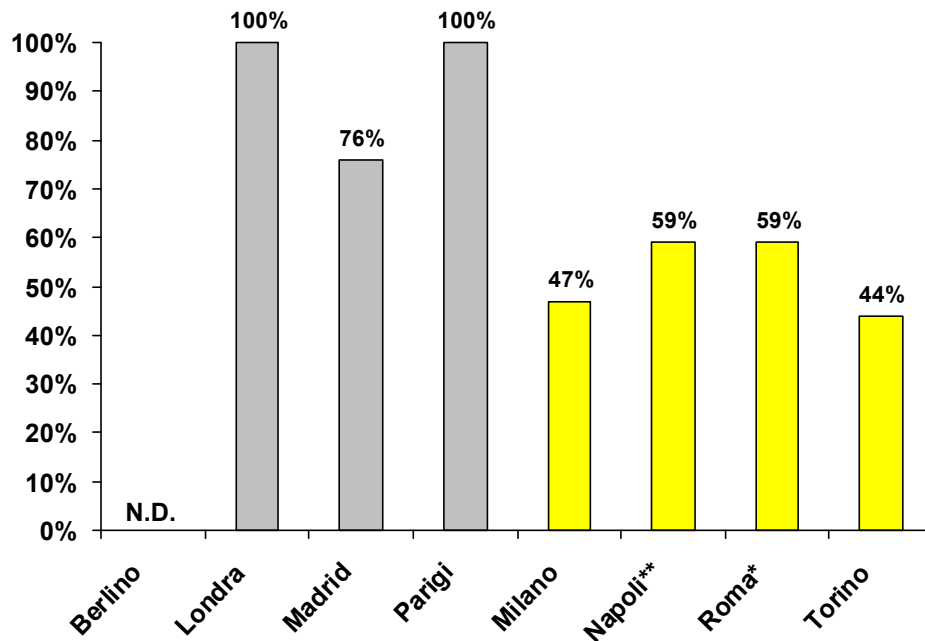


Grafico n. 27 - Sconto dell'abbonamento mensile anziani rispetto all'abbonamento mensile ordinario (2010;%)



*Per l'anno 2010 il Comune di Roma aderisce all'agevolazione speciale della Regione Lazio per la quale è prevista la gratuità del trasporto pubblico a favore dei cittadini residenti nel Comune di Roma che abbiano compiuto 70 anni e in possesso di un reddito non superiore a 15.000 Euro, misurato sulla base dell'Indicatore della Situazione Economica Equivalente (ISEE).

**Gratuità per titolare di pensione, di età superiore ai 65 anni, con I.S.E.E non superiore a € 6.967,00 e Titolare di pensione di reversibilità, di età superiore ai 55 anni, con I.S.E.E non superiore a € 6.967,00;

*** L'abbonamento è gratuito nel caso di pensionato solo con un reddito annuale inferiore a 8.090,0 Euro e per pensionato con coniuge convivente con un reddito annuale inferiore a 14.082,64 Euro.

Città europee nelle quali, tuttavia, a prezzi di titoli di viaggio ordinari relativamente più sostenuti corrispondono sconti su abbonamenti per le categorie protette maggiori. Tale evidenza impone riflessioni importanti: è evidente che la tendenza europea è quella da una parte di applicare prezzi di quasi-mercato per gli ordinari e tendenzialmente sociali per le categorie protette.

La successiva tabella riporta, invece, le città di medie dimensioni, ovvero quelle che hanno un numero di abitanti compreso tra i 100.000 e i 250.000.

In questo caso si nota come il prezzo del biglietto a tempo, a differenza del contesto delle città grandi, sia leggermente al di sotto della media nazionale. Nello specifico la città con il biglietto a tempo più economico, se si esclude Molfetta che possiede il biglietto di corsa semplice a 0,70€, è Reggio Calabria (0,80€) e la città dove il prezzo del biglietto a tempo risulta più caro è invece Trieste (1,25€).

Anche nel caso delle medie città si è provveduto al calcolo del biglietto normalizzato: in questo caso, a parità di minuti di utilizzo del titolo di viaggio, le città il cui biglietto risulta più economico sono Novara, Nuoro, Salerno e ancora una volta Reggio Calabria.

Anche per gli abbonamenti mensili ordinari, ci sono diverse città che presentano un prezzo ben al di sotto della media nazionale come Molfetta, Ferrara, Livorno, Rimini etc. La città che invece presenta l'abbonamento più caro risulta essere Perugia (55,00€).

Tabella n. 9 - Prezzo del biglietto a tempo e abbonamento ordinario mensile nelle città con oltre 100.000 abitanti e minore di 250.000 abitanti. (2010; €).

CITTA'	AZIENDA	Prezzo Biglietto a tempo al 01/10/2010	Minuti di validità	Prezzo normalizzato Biglietto	Prezzo Abbonamento mensile al 01/10/2010	Rapporto abbonamento biglietto a tempo	Rapporto abbonamento reddito
Ancona	CONEROBUS	1,20	90	0,80	33,00	27,50	1,59%
Bergamo	ATB	1,10	75	0,88	28,00	25,45	1,07%
Bolzano	Sasa	1,00	45	1,33	-	-	-
Brescia	Brescia Trasporti	1,00	75	0,80	37,50	37,50	1,66%
Cagliari	CTM	1,20	90	0,80	30,00	25,00	1,33%
Ferrara	AMI	1,00	60	1,00	24,80	24,80	1,25%
Foggia	ATAF	0,90	60	0,90	25,00	27,78	1,38%
Forlì	ATR	1,00	60	1,00	28,00	28,00	1,48%
Livorno	ATL	1,00	75	0,80	24,00	24,00	1,21%
Molfetta	M.T.M. spa	corsa semplice 0,70	-	-	17,50	-	1,01%
Novara	SUN	1,00	90	0,67	30,00	30,00	1,42%
Nuoro	ATP	1,00	90	0,67	25,00	25,00	1,31%
Padova	APS Holding SpA	1,10	75	0,88	32,00	29,09	1,33%
Parma	TEP S.p.A.	1,00	60	1,00	25,00	25,00	1,09%
Perugia	APM SPA	1,50	70	1,29	55,00	36,67	2,72%
Pescara	GTM	1,00	90	0,67	32,00	32,00	1,55%
Ravenna	ATM S.P.A.	1,00	60	1,00	31,00	31,00	1,63%
Reggio Calabria	ATAM SPA	0,80	90	0,53	23,20	29,00	1,24%
Reggio Emilia	ACT	1,00	60	1,00	25,00	25,00	1,22%
Rimini	TRAM Servizi Spa	1,00	90	0,67	22,00	22,00	1,21%
Salerno	CSTP S.p.A.	1,10	90	0,73	26,20	23,82	1,21%
Sassari	ATP	1,20	90	0,80	30,00	25,00	1,52%
Taranto	AMAT	1,20	90	0,80	34,00	28,33	1,79%
Terni	ATC Terni Spa	1,00	70	0,86	33,00	33,00	1,74%
Trento	Trentino Trasporti spa	0,90	70	0,77	27,00	30,00	1,21%
Trieste	TT Spa	1,25	75	1,00	27,90	22,32	1,38%
Vicenza	AIM	1,20	90	0,80	38,20	31,83	1,77%

Fonte: Siti web aziendali.

L'ultima tabella riporta l'elenco delle piccole città, quelle cioè con una popolazione inferiore ai 100.000 abitanti.

Dalla Tabella seguente è possibile notare che il prezzo del biglietto a tempo si mantiene per la maggior parte delle aziende sul livello nazionale, escludendo dal calcolo le città che non possiedono questa tipologia di titolo di viaggio. Nello specifico la città con il biglietto a tempo più economico è Benevento (0,70€), mentre quella con il biglietto più caro risulta L'Aquila, Brindisi e Vittorio Veneto (1,20€). Utilizzando anche in questo caso l'indicatore che ci permette di normalizzare il prezzo del biglietto a tempo, risulta anche in questo caso Benevento la città più economica.

Per gli abbonamenti mensili ordinari, la situazione risulta simile a quella riscontrata nelle città di medie dimensioni. Diverse sono le città che presentano un prezzo ben al di sotto della media nazionale. Le città invece più care risultano essere Urbino (35,30€), Alessandria e Vittorio Veneto con un abbonamento pari a 35,00€.

Tabella n. 10 - Prezzo del biglietto a tempo e abbonamento ordinario mensile nella città con meno di 100.000 abitanti (2010;€).

CITTA'	AZIENDA	Prezzo Biglietto a tempo al 01/10/2010	Minuti di validità	Prezzo normalizzato Biglietto	Prezzo Abbonamento mensile al 01/10/2010	Rapporto abbonamento biglietto a tempo	Rapporto abbonamento reddito
Alessandria	ATM SPA	1,00	90	0,67	35,00	35,00	1,81%
Asti	ASP SPA	1,00	60	1,00	13,00	13,00	0,67%
Avellino	A.IR. SPA	1,00	90	0,67	25,00	25,00	1,16%
Belluno	Dolomiti Bus spa	corsa semplice 1,20	-	-	34,30		1,67%
Benevento	AMTS	0,70	90	0,47	17,30	24,71	0,89%
Brindisi	STP Brindisi SpA	1,20	90	0,80	32,00	26,67	1,73%
Camerino	Contram	1,05	60	1,05	25,20	24,00	1,32%
Casale Monferrato	Amc spa	1,00	45	1,33	30,00	30,00	1,62%
Catanzaro	AMC SPA	0,80	90	0,53	31,00	38,75	1,54%
Cosenza	Amaco Spa	1,00	90	0,67	24,00	24,00	1,17%
Cremona	KM	1,05	90	0,70	26,00	24,76	1,25%
Gorizia	APT	1,05	60	1,05	27,70	26,38	1,44%
Grosseto	Rama	1,00	60	1,00	32,00	32,00	1,70%
Imperia	RT	0,90	60	0,90	31,50	35,00	1,64%
La Spezia	ATC	1,00	60	1,00	25,50	25,50	1,33%
L'Aquila	AMA SPA	1,20	90	0,80	24,60	20,50	1,29%
Lecco	LL SPA	1,00	60	1,00	30,00	30,00	1,31%
Lodi	LINE S.P.A.	0,90	60	0,90	21,00	23,33	0,94%
Novara	S.a.a.m.o.	corsa semplice 1,00	-	-	27,00		1,47%
Piacenza	TEMPI S.P.A.	1,00	60	1,00	32,50	32,50	1,52%
Pordenone	Atap spa	1,05	60	1,05	27,90	26,57	1,33%
Rieti	A.s.m. rieti spa	1,00	90	0,67	21,00	21,00	1,08%
Spoleto	Ssit gestione spa	1,00	60	1,00	33,00	33,00	1,93%
Treviso	Lamarca Treviso	corsa semplice 1,10	-	-	30,20		1,26%
Urbino	Ami spa	1,05	60	1,05	35,30	33,62	1,98%
Vittorio Veneto	Atm spa	1,20	75	-	35,00		1,84%

Fonte: Siti web aziendali.

Grafico n. 28 - Distribuzione delle coppie di valori reddito biglietto a tempo (2008;euro)

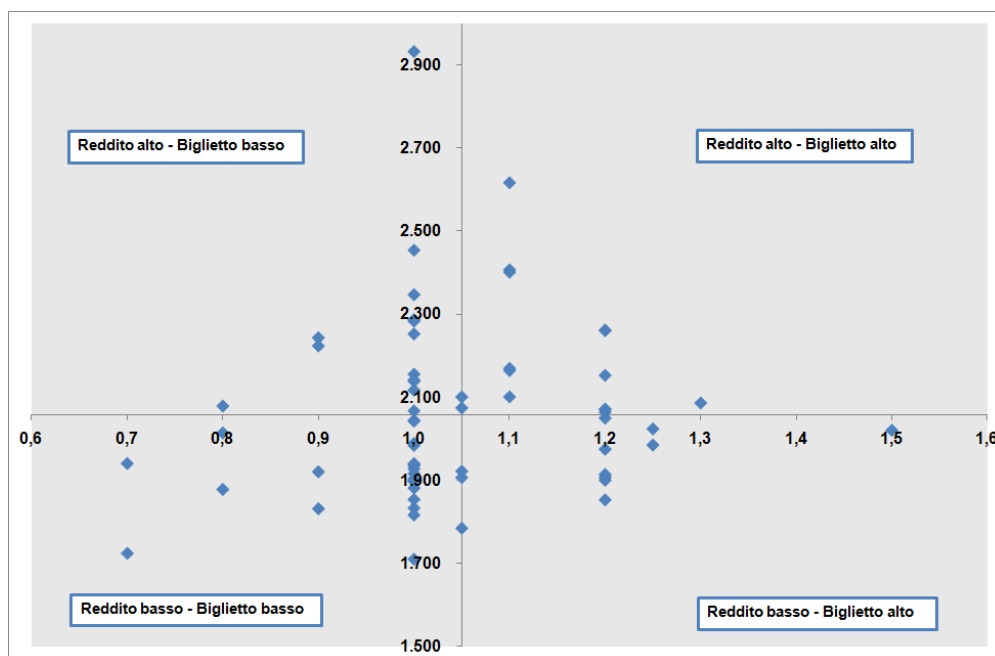
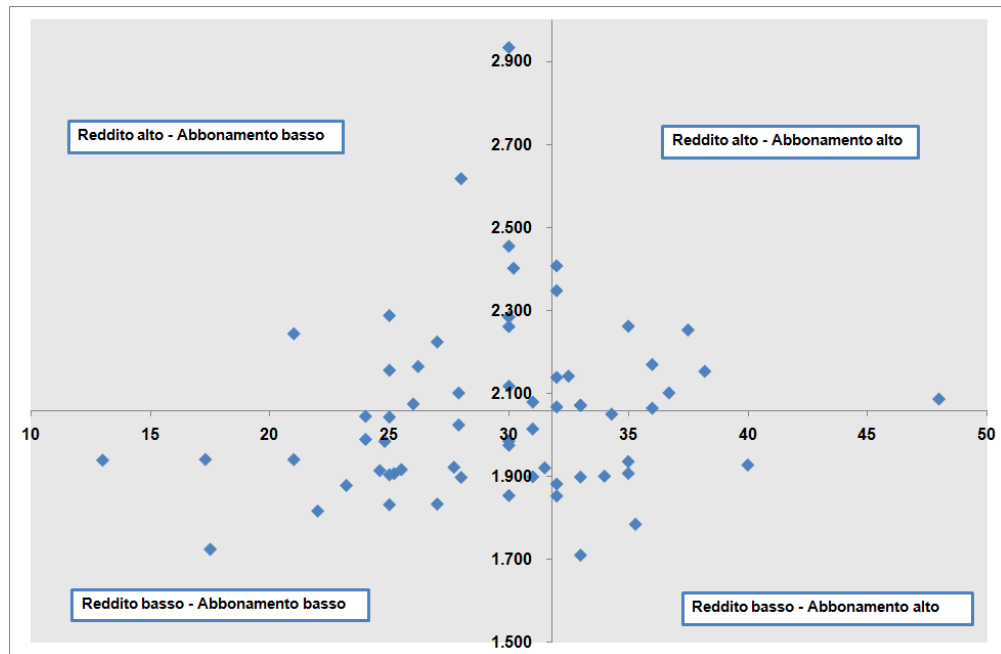


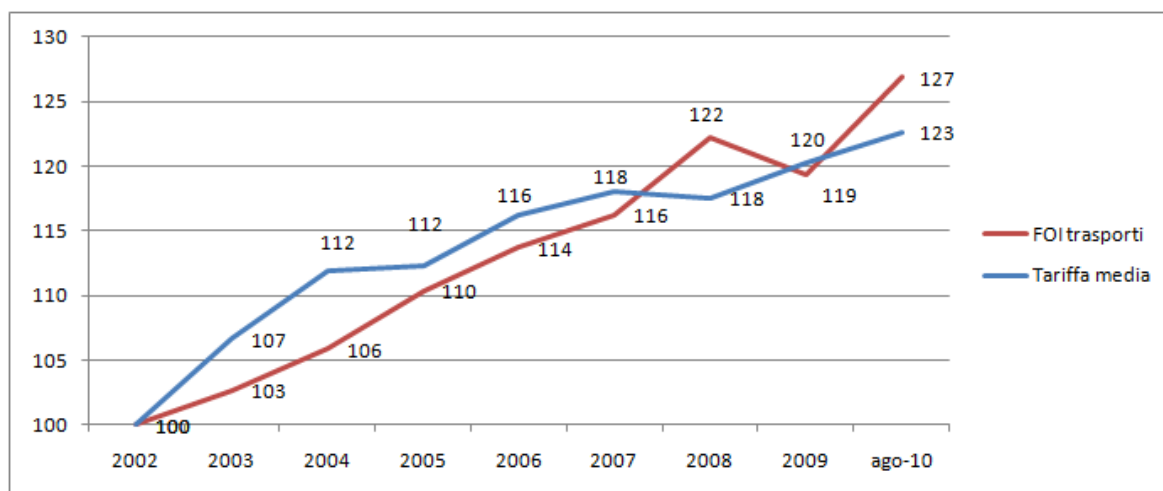
Grafico n. 29 - Distribuzione delle coppie di valori reddito abbonamento mensile (2008;euro)



Le matrici riportate nei grafici n.25 e 26 evidenziano una marcata dispersione delle aziende del campione nei quattro quadranti considerati, a dimostrazione di una mancanza di integrazione, a livello aggregato nazionale, tra politica tariffaria e politica dei redditi. Questo si rileva sia per il biglietto a tempo che per l'abbonamento mensile ordinario e non solo dal confronto tra aziende di diverse Regioni ma anche tra aziende operanti nella stessa Regione. Oltre a inevitabili profili di iniquità interregionale, la quale potrebbe anche essere giustificata con differenze nella qualità del servizio offerto, occorre riflettere sulla necessità di un organismo nazionale che regoli tali disparità.

2.2.1.3 Evoluzione dei prezzi

Grafico n. 30 - Andamento della tariffa media e del tasso di inflazione FOI trasporti (2002-agosto 2010; numeri indice)



2.2.3 Le tariffe in ambito extraurbano

Tabella n. 11 - Tariffe nelle aziende di trasporto pubblico locale (Ottobre 2010; euro; Aziende ambito extraurbano)

Città	Sigla	Tariffe chilometriche €					
		Corso Semplice			Abbonamento mensile		
		10 km	20 km	40 km	10 km	20 km	40 km
Avellino	AIR	1,10	1,40	2,50	31,40	40,90	66,00
Brescia	SIA	1,15	2,10	3,15	28,50	50,50	70,00
Torino	GTT	1,50	2,10	3,40	32,00	44,00	74,50
Cagliari	ARST	1,20	2,00	3,00	32,00	63,00	105,00
Cagliari	Gestione FDS	1,20	2,00	3,00	32,00	63,00	105,00
Catania	FCE	1,70	2,40	3,60	45,70	63,00	92,50
Chieti	ARPA	1,00	1,60	2,90	24,90	37,10	63,00
Roma	COTRAL	1,00	1,20	2,50	20,00	24,00	50,00
San Donà di	ATVO	1,70	2,10	3,20	42,40	52,20	63,40
Verona	ATV	1,70	2,40	3,40	38,00	43,00	53,00

Grafico n. 31 - Evoluzione prezzo corsa semplice per fasce km (2000-2010; %; Aziende ambito extraurbano)

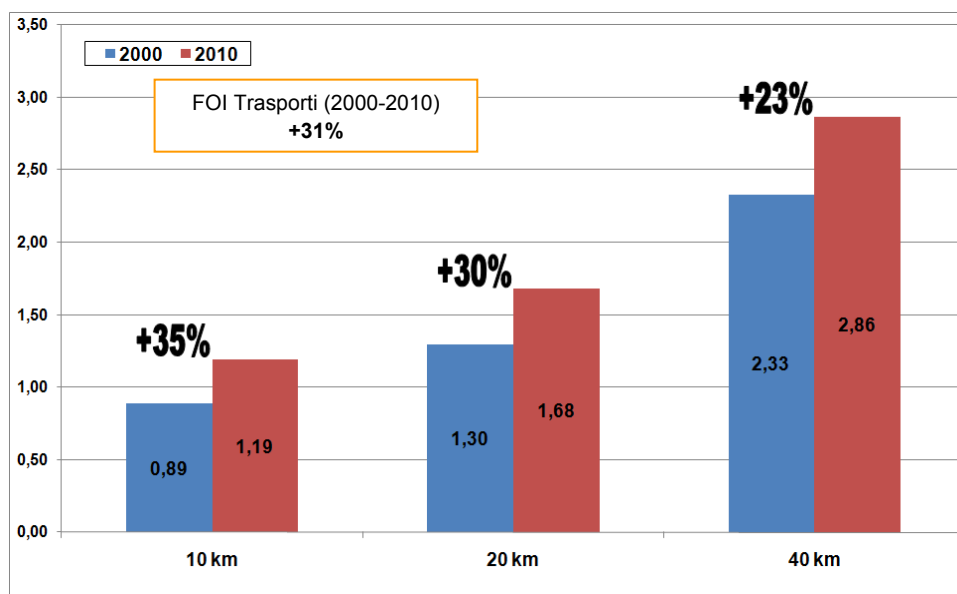
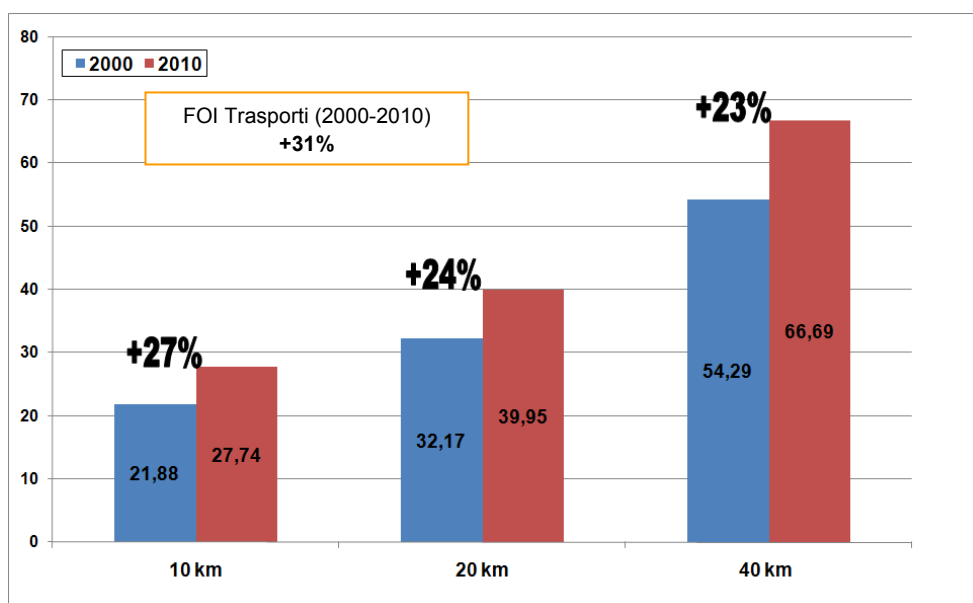


Grafico n. 32 - Evoluzione prezzo abbonamento mensile per fasce km (2000-2010; %; Aziende ambito extraurbano)

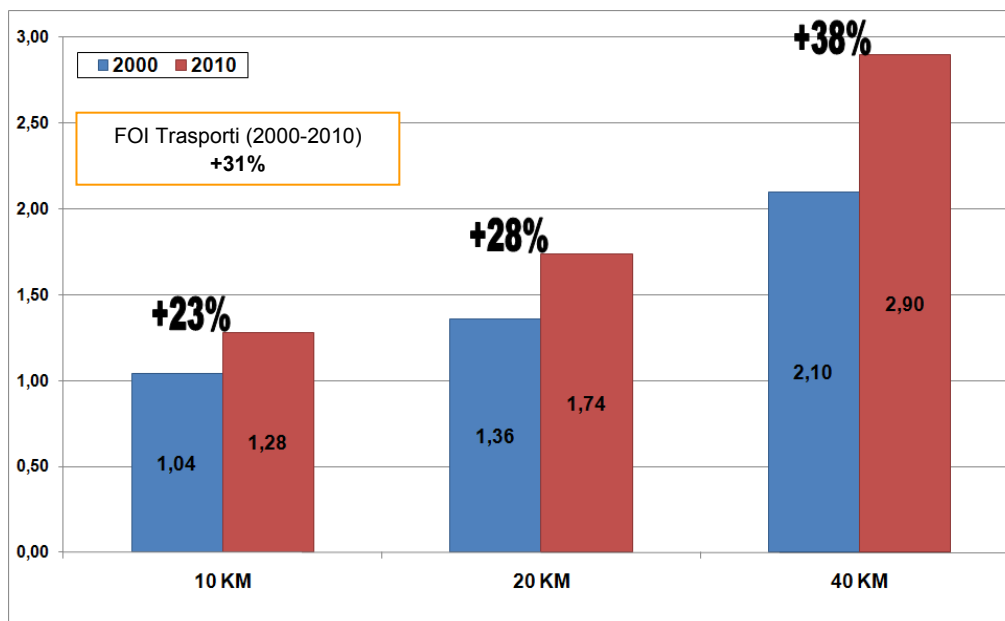


2.2.4 Le tariffe nel servizio ferroviario locale e regionale (con esclusione di Trenitalia)

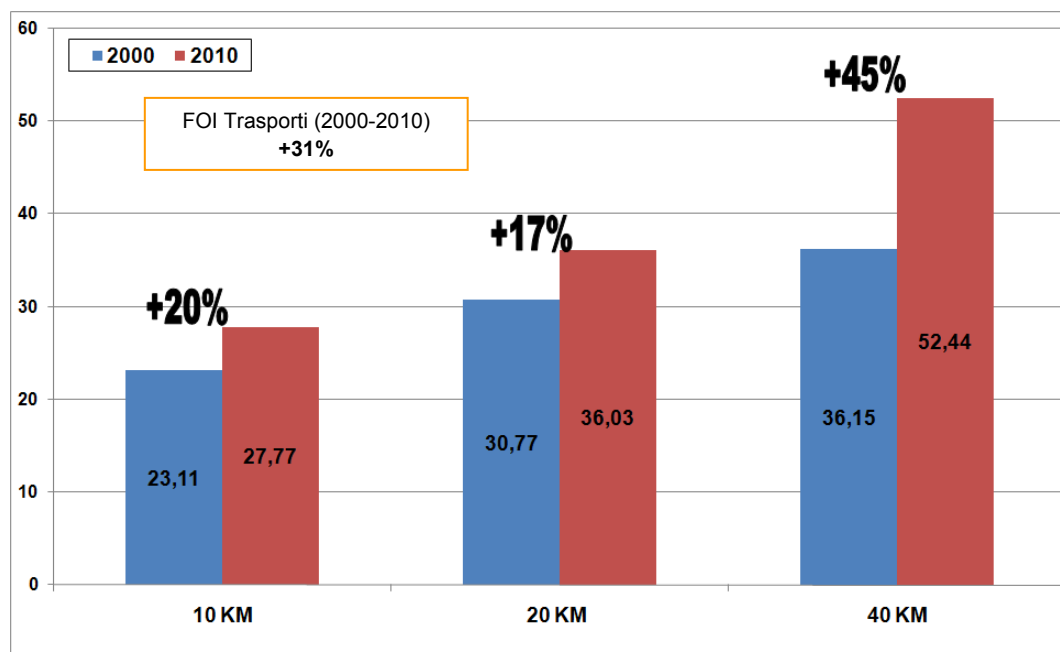
**Tabella n. 12 - Tariffe nelle aziende di trasporto pubblico locale
(Ottobre 2010; euro; Aziende ambito ferroviario)**

Città	Sigla	Tariffe chilometriche €					
		Corsa Semplice			Abbonamento mensile		
		10 km	20 km	40 km	10 km	20 km	40 km
Arezzo	LFI	1,10	1,80	2,80	28,50	34,50	49,50
Bari	FAL PUGLIA SRL	1,00	1,30	2,60	20,25	37,80	63,90
Bari	FSE	1,00	1,30	2,60	20,25	37,80	63,90
Bologna	F.E.R. S.R.L.	1,60	2,10	3,30	31,00	38,00	43,00
Cagliari	ARST GESTIONE FDS	1,00	1,20	2,20	17,50	26,00	40,00
Catania	FCE	1,35	2,10	3,20	32,00	41,00	55,00
Catanzaro	FC	0,77	0,98	1,70	18,08	26,34	40,28
Domodossola	SSIF	1,45	2,53	4,08	26,96	36,41	45,09
Lanciano	FAS	1,00	1,60	2,90	17,80	25,60	47,90
Mestre	SISTEMI TERRITORIALI	1,15	1,45	2,55	23,20	33,70	49,70
Milano	LENORD S.R.L.	1,35	1,90	3,05	25,50	35,00	53,50
Napoli	CIRCUMVESUVIANA	1,10	1,40	2,50	31,40	40,90	66,00
Perugia	F.C.U. S.R.L.	1,00	1,45	2,30	21,00	31,00	43,00
Torino	GTT SPA	1,50	2,10	3,40	32,00	44,00	74,50
Trento	TT SPA	1,60	2,30	3,15	39,00	43,20	47,10

**Grafico n. 33 - Evoluzione prezzo corsa semplice per fasce km
(2000-2010; %; Aziende ambito ferroviario)**



**Grafico n. 34 - Evoluzione prezzo abbonamento mensile per fasce km
(2000-2010; %; Aziende ambito ferroviario)**

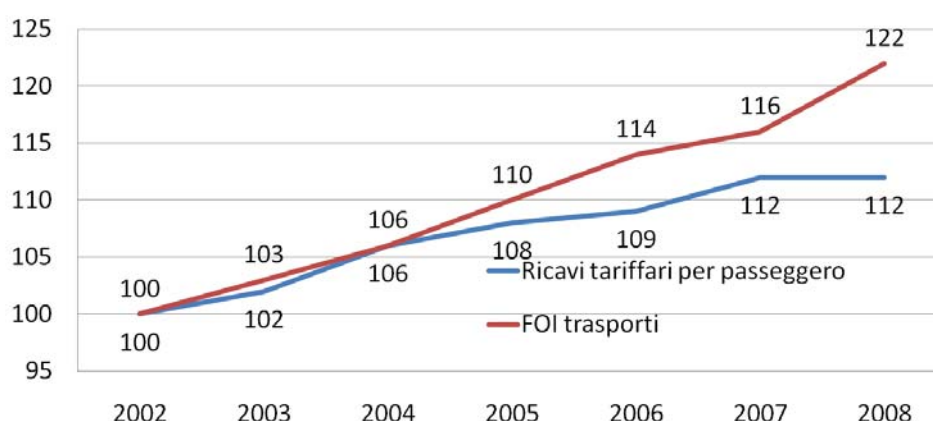


2.3 Ricavi da traffico costi operativi

Le differenze nelle dinamiche di crescita tra le tariffe e l'inflazione hanno inciso in modo considerevole sul mancato raggiungimento del parametro obiettivo del settore individuato nel rapporto ricavi da traffico costi operativi (al netto dei costi di infrastruttura) pari al 35%. Evidentemente l'intenzione del legislatore italiano nel fissare questo rapporto era quella di individuare una precisa politica di ripartizione dei costi del trasporto (35% a carico dell'utenza che effettivamente utilizza il trasporto pubblico locale e il 65% a carico dell'intera collettività) senza trascurare un'incentivazione all'economicità del sistema intesa nella sua duplice accezione: l'efficienza intesa come minimizzazione dei costi e l'efficacia intesa come capacità di raggiungere l'obiettivo primario del settore ovvero sia l'incremento dei passeggeri trasportati.

Tuttavia il grafico mostra come da confronto tra ricavi da traffico per utente (indicatore che tiene conto della struttura tariffaria nel suo complesso) e tasso di inflazione di settore si nota che dal 2004 fino al 2008 (ultimo anno di disponibilità del dato) la forbice negli andamenti si è allargata a netto favore dell'inflazione.

Grafico n. 35 - Andamento dei ricavi tariffari per passeggero e del tasso di inflazione FOI trasporti (2002-agosto 2010; numeri indice)



Questo ha determinato addirittura un peggioramento del rapporto ricavi da traffico costi operativi che è passato dal 31,3% del 2002 al 30,5% del 2008.

Grafico n. 36 - Andamento del rapporto ricavi da traffico costi operativi (2002-2008;%)

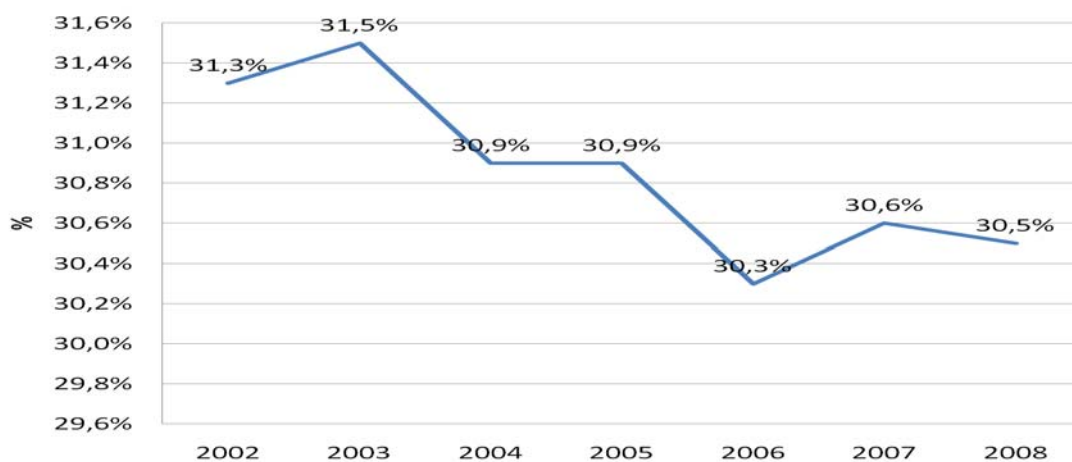


Grafico n. 37 - Distribuzione delle coppie biglietto a tempo e ricavi da traffico/costi operativi (%;euro;2008)

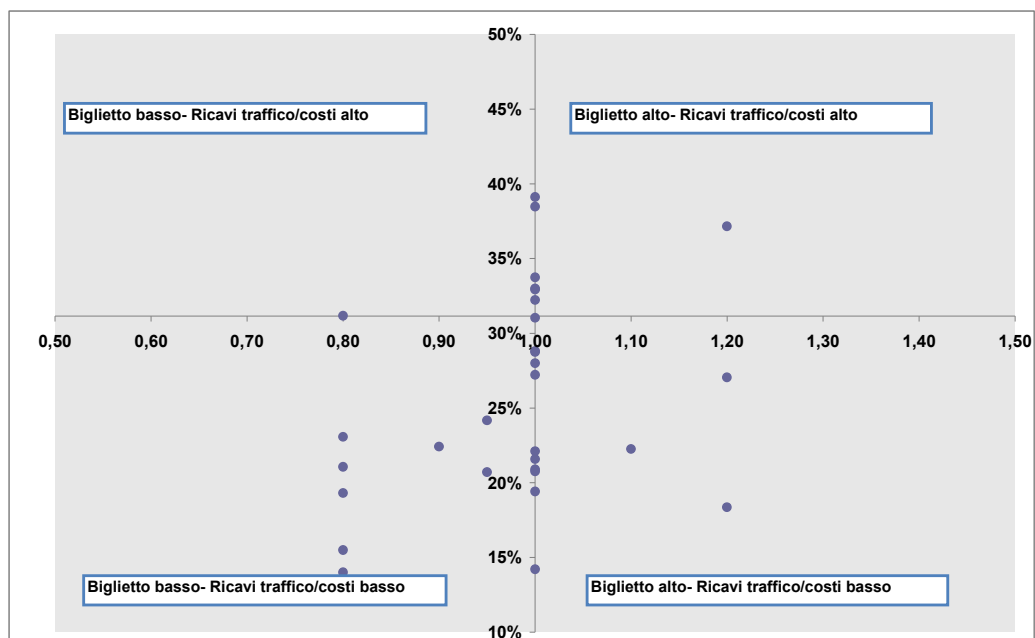
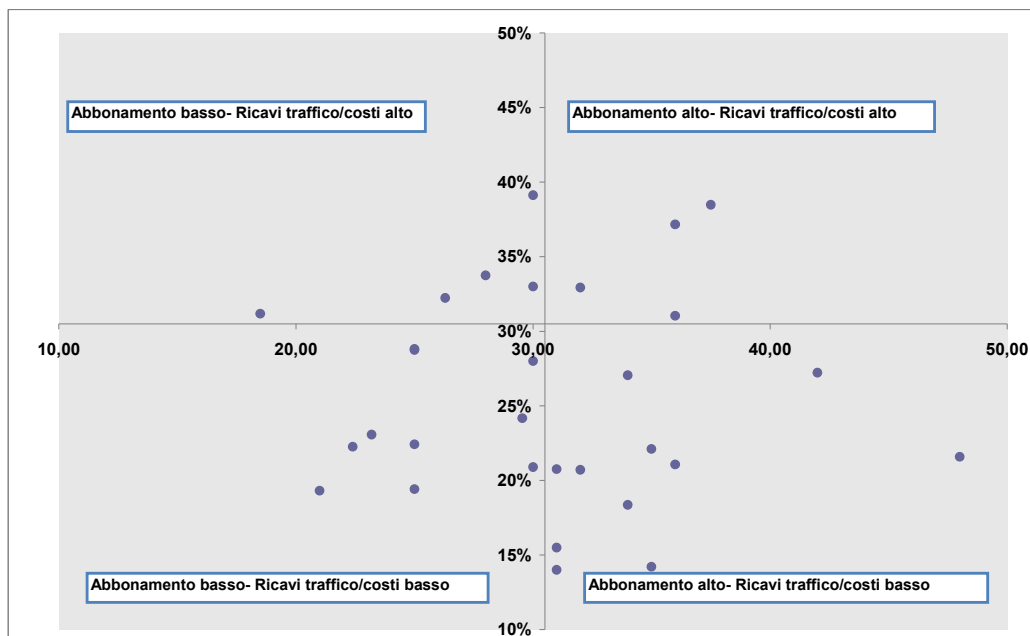


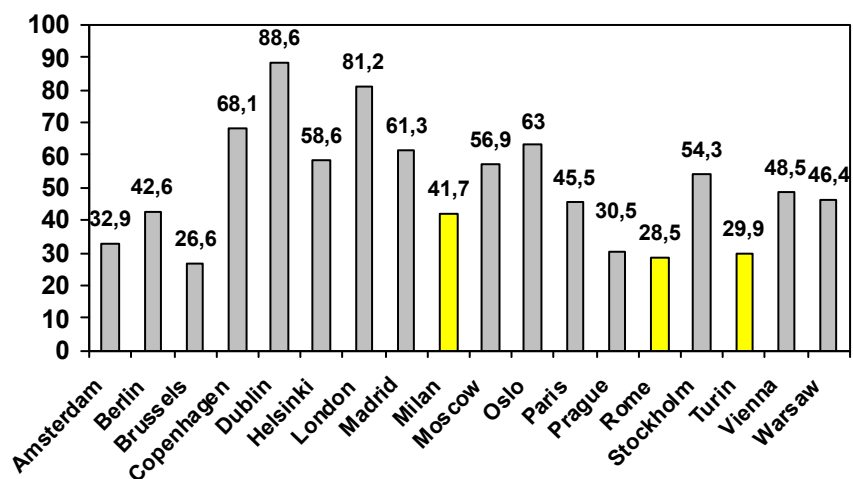
Grafico n. 38 - Distribuzione delle coppie abbonamento mensile e ricavi da traffico/costi operativi (%;euro;2008)



Inoltre in merito alla relazione tra livello della tariffa e rapporto ricavi da traffico sui costi operativi le matrici elaborate permettono di operare delle riflessioni interessanti. In primis la bassa variabilità sia del prezzo del biglietto a tempo che dell'abbonamento mensile fa sì che i punti siano particolarmente concentrati intorno la media. Di contro però ad uno stesso valore della tariffa corrisponde un'alta variabilità del rapporto ricavi da traffico/costi operativi evidenziando pertanto una bassa correlazione tra le due variabili. Questo evidenzia che pur in presenza di una politica tariffaria assimilabile il rapporto ricavi da traffico/costi operativi presenta delle differenze significative le quali potrebbero essere spiegate sia in termini di maggiore o minore domanda che in termini di efficientamento dal lato dei costi. Altresì questo è sintomo, dal confronto delle diverse città, di una politica tariffaria non integrata con la politica industriale.

Dal grafico emerge che in Europa il rapporto ricavi da traffico costi operativi è nettamente superiore alla media italiana.

Grafico n. 39 - Rapporto ricavi da traffico/costi operativi nelle maggiori città europee (%;euro;2001)



Fonte: UITP

2.4 La riduzione delle risorse per il settore del trasporto pubblico locale e il ruolo delle tariffe - Simulazioni

Come anticipato nella premessa della presente indagine il settore del trasporto pubblico locale sarà oggetto, a partire dal 2011, di una consistente riduzione di risorse economiche per la gestione del servizio e per gli investimenti. Infatti il decreto-legge n. 78 del 2010 (articolo 14) ha disposto la riduzione dei trasferimenti statali per le Regioni a Statuto Ordinario, Regioni a Statuto Speciale, Province Autonome, Province e Comuni, per un importo complessivo pari a 6,3 miliardi di Euro per il 2011 e 8,5 milioni di Euro a partire dal 2012.

Considerato che il trasporto pubblico locale e regionale costituisce, dopo la sanità, la seconda voce di spesa delle Regioni, l'impatto di suddetta manovra economica è per il settore di importanti dimensioni. Infatti, come immediate conseguenze ciò comporterebbe una riduzione del servizio offerto, una diminuzione degli investimenti, la soppressione di corse e di linee ed una riduzione dei passeggeri trasportati. E non solo, se si riducono i servizi, si riduce anche la forza necessaria a produrli. I tagli, quindi, al personale sarebbero inevitabili.

Da prime elaborazioni e stime fornite dalle Regioni si evince che il taglio di risorse in media all'anno per il settore del trasporto pubblico locale nel suo complesso, automobilistico e ferroviario, ammonta ad oltre 1,7 miliardi di Euro dei 7 miliardi di Euro di risorse attualmente spettanti al settore (taglio del 25%). In aggiunta va segnalata la riduzione dei trasferimenti agli Enti Locali e i tagli lineari del 10% ai Ministeri i quali potrebbero avere delle ripercussioni negative sul settore.

Tuttavia, con il disegno di legge di stabilità 2011 si è aperto un piccolo spiraglio; infatti l'articolo 1, comma 5, prevede che per l'anno 2011, ove la singola Regione lo richieda, il CIPE può stabilire che la riduzione dei trasferimenti destinati al trasporto pubblico ed all'edilizia sanitaria pubblica sia compensata dalle risorse della programmazione regionale dei Fondi per le aree sottoutilizzate (FAS).

Da prime stime nel caso in cui tutte le Regioni richiedessero l'utilizzazione dei Fondi la riduzione delle risorse per il settore scenderebbe a quasi il 5%.

Tuttavia attualmente su questi aspetti il dibattito politico istituzionale è particolarmente acceso ed è difficile fare delle previsioni puntuali. Ad esempio sui

Fondi FAS è stato approvato un emendamento alla V Commissione Bilancio della Camera dei deputati che sopprime la possibilità di utilizzare i fondi per ridurre il taglio.

Ad ogni buon conto nel contesto appena descritto è indubitabile che la tematica tariffaria assume un ruolo determinante. Infatti i ricavi da traffico evidentemente rappresentano un elemento compensativo delle riduzione di risorse per il settore, anche se in modo parziale. Infatti rappresentando essi circa il 30% del totale dei ricavi e considerando un effetto negativo sulla domanda per coprire i tagli sarebbe necessario raddoppiare le tariffe.

Allo scopo di approfondire questi aspetti si è proceduto nell'analisi che segue ad operare alcune simulazioni che mostrano in che misura e fino a che punto le tariffe possano svolgere un ruolo di copertura dei tagli al fine di lasciare inalterato il livello del servizio attualmente prodotti. Le simulazioni sono state suddivise in differenti scenari i quali a loro volta partono da distinte ipotesi. Inoltre, allo scopo di semplificare il sistema è stato necessario definire alcuni postulati.

In particolare gli scenari identificati sono due:

- Scenario 1: le tariffe rimangono invariate;
- Scenario 2: le tariffe aumentano per compensare l'entità del taglio.

Ciascun scenario fa, poi, riferimento a due distinte ipotesi le quali individuano una riduzione minima e massima:

- 1^a Ipotesi: Il taglio di risorse è pari al 25%. Occorre sottolineare che tale ipotesi è un'ipotesi estrema che parte da prime stime fornite dalle Regioni circa l'entità dei tagli;
- 2^a Ipotesi: Il taglio di risorse è pari al 5%. Questa ipotesi, invece, viene definita in base alla considerazione che tale taglio sarebbe il massimo sostenibile dalle gestioni aziendali.

I dati presi in considerazione sono quelli del settore del trasporto pubblico locale e regionale per cui le compensazioni economiche regionali ammontano a 5,5 miliardi di Euro, le compensazioni degli Enti Locali a 670 milioni di Euro e gli introiti

tariffari a 2,4 miliardi di Euro per un totale di ricavi di 8,570 miliardi di Euro per un totale di passeggeri annui pari a 5,4 miliardi.

Grafico n. 40 - SCENARIO 1 –Tariffe invariate – Ipotesi : taglio 25%

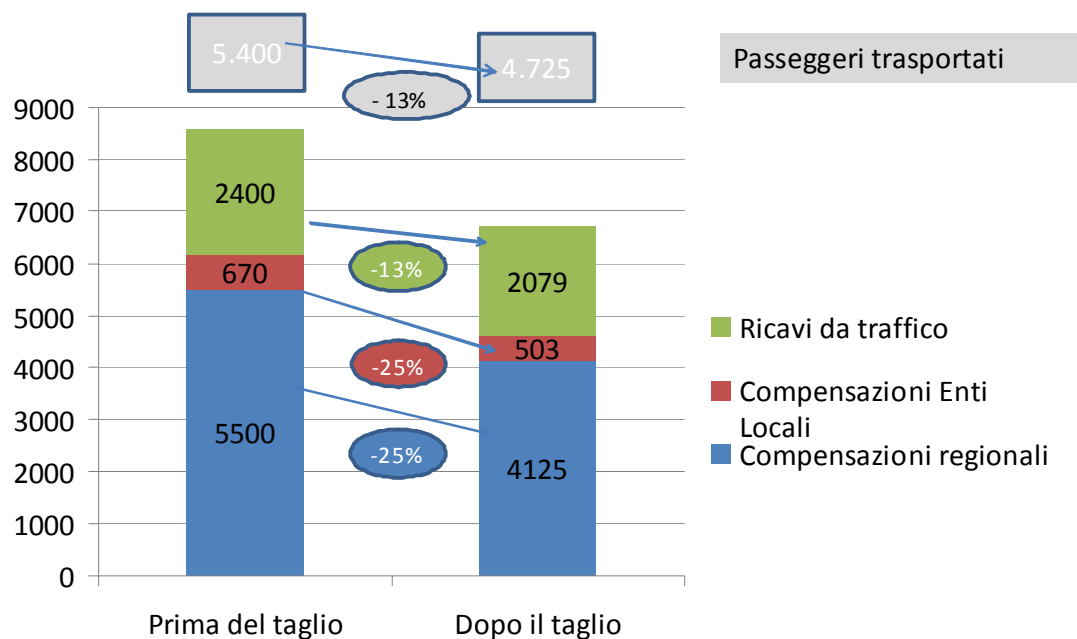
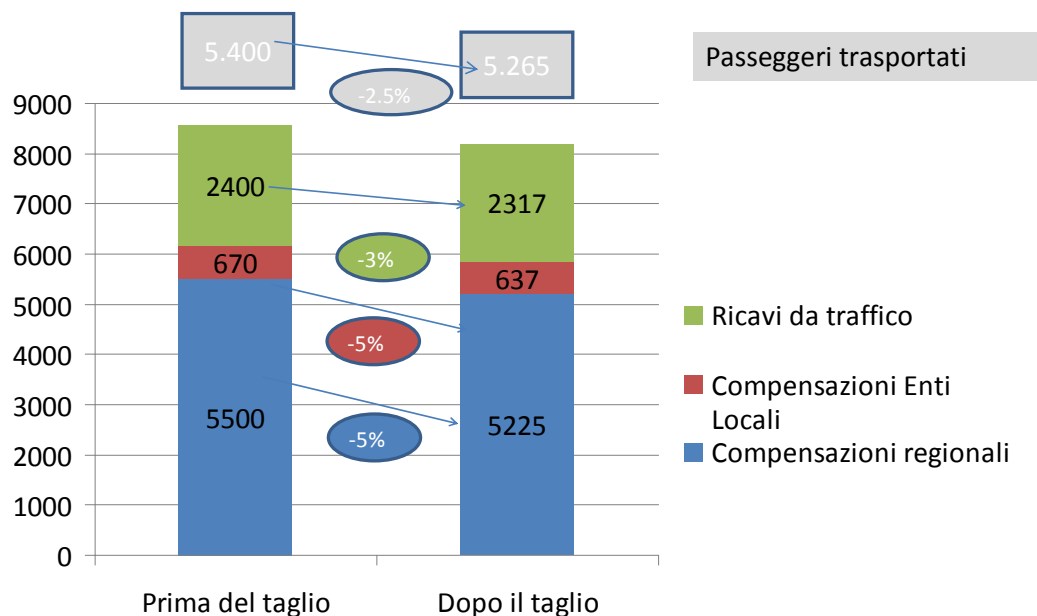
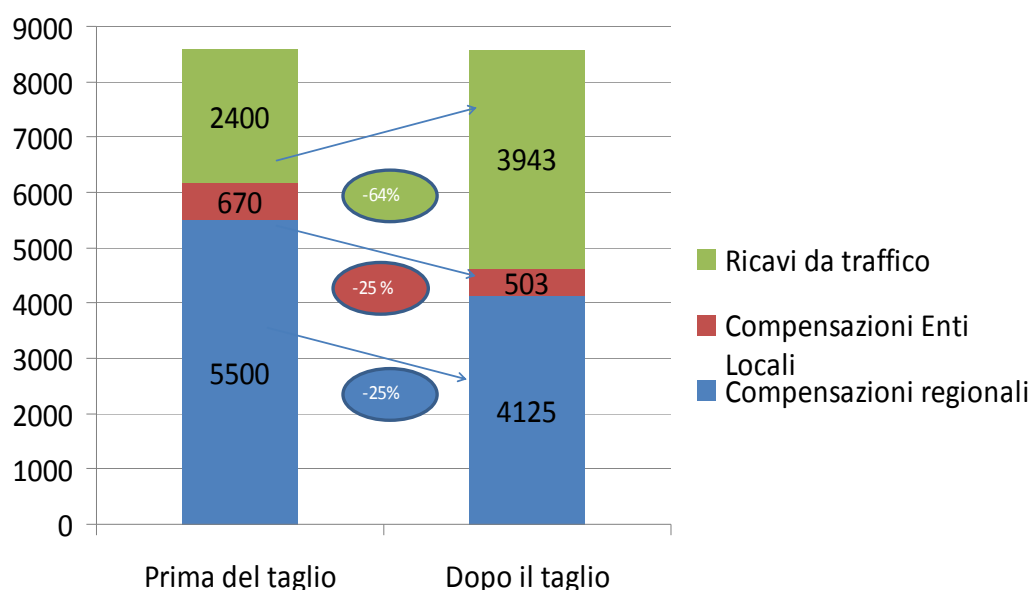


Grafico n. 41 - SCENARIO 1 – Tariffe invariate Ipotesi taglio 5%



La riduzione delle compensazioni economiche produce una contrazione del servizio a cui si associa una diminuzione della domanda che, come dimostrato da un'indagine effettuata da ASSTRA su un campione rappresentativo di aziende di trasporto pubblico locale¹², è meno che proporzionale alla riduzione del servizio. Pertanto è del tutto evidente che i ricavi tariffari subiscono una riduzione più contenuta rispetto alle compensazioni pubbliche. Da un punto di vista intuitivo, tuttavia, si può ragionevolmente affermare che la riduzione di risorse porta nel medio lungo periodo ad una minore appetibilità del mezzo collettivo (espressa in particolar modo in termini di qualità e frequenza) con il conseguente avvio di un circolo vizioso: riduzione domanda, riduzione ricavi, riduzione qualità, riduzione domanda.

Grafico n. 42 - SCENARIO 2 –Tariffe compensative del taglio – Ipotesi: taglio 25%



Il grafico mostra che i ricavi tariffari al fine di compensare la riduzione di risorse devono crescere in misura pari al 64%.

Occorre a questo punto considerare la possibilità o meno di raggiungere questo obiettivo. Si è partiti quindi dalla definizione di una formula per individuare l'elasticità della domanda alla tariffa, ovvero sia un indicatore che dice come varia percentualmente la domanda di trasporto al variare percentuale della tariffa. Al

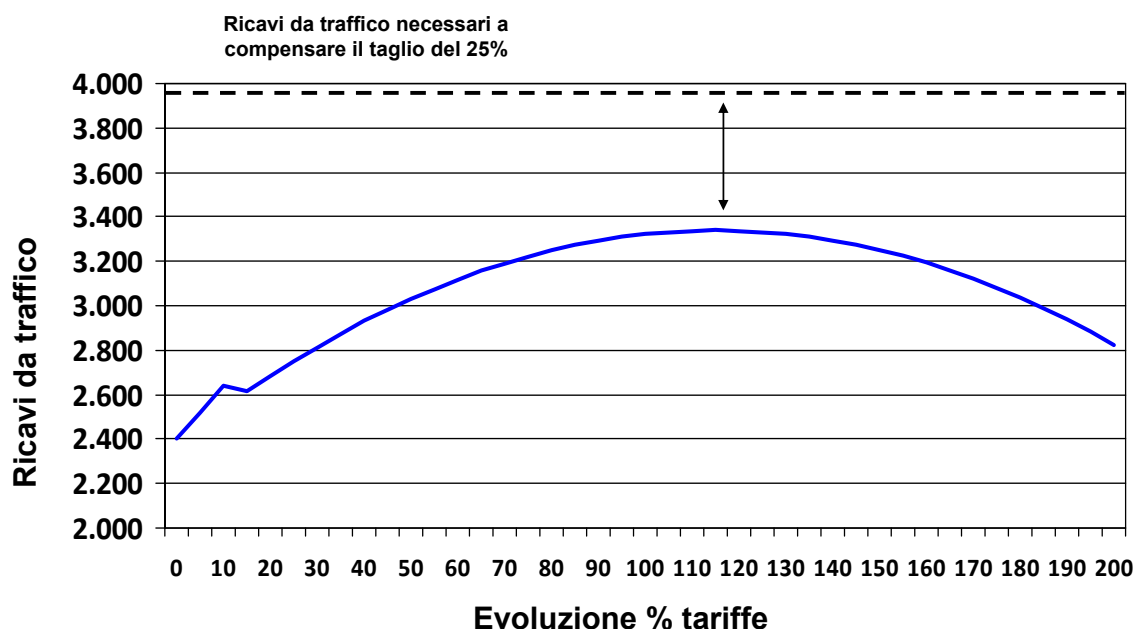
¹² ASSTRA - Gli impatti della manovra economica sul settore del trasporto pubblico locale – Roma 14 luglio 2010

fine di meglio rappresentare la realtà del settore si è ipotizzato che entro un aumento tariffario del 10% la domanda è anelastica, oltre questo valore si applica una formula classica di relazione tra aumento percentuale della tariffa e perdita percentuale dei passeggeri.¹³

Inoltre, i postulati della simulazione sono i seguenti:

- Gli incrementi tariffari si applicano linearmente all'intera gamma tariffaria;
- L'elasticità della domanda al prezzo è uguale per ogni tipologia di utenza.

Grafico n. 43 - Andamento dei ricavi da traffico in base all'evoluzione delle tariffe – Ipotesi di un taglio del 25%

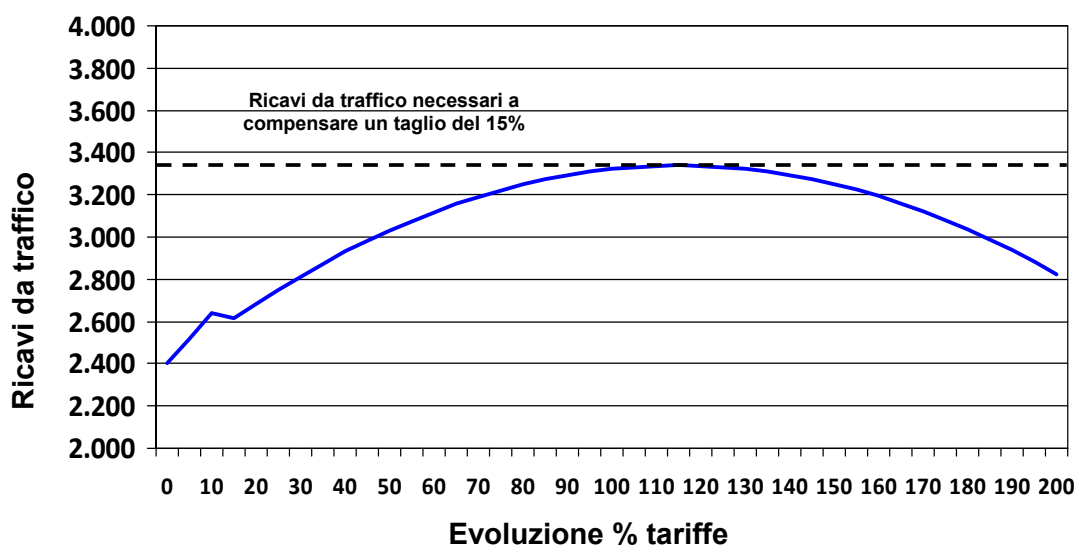


La relazione individuata mostra che addirittura non è possibile per i ricavi tariffari compensare un'entità del taglio pari al 25%; infatti la curva dei ricavi da traffico cresce fino ad determinato punto e poi comincia a decrescere senza mai toccare la soglia necessaria a coprire la riduzione delle risorse.

Pertanto occorre chiedersi fino a che percentuale di taglio le tariffe sono in grado di sostenere.

¹³ Formula di Simpson e Curtin: $Y=0.80+0.30X$ dove Y è la percentuale di perdita di domanda comparata con la domanda precedente ed X è la crescita percentuale della tariffa rispetto alla tariffa precedente. Tale formula è una delle più utilizzate a livello internazionale e deriva da un'analisi di regressione dei risultati prima e dopo di aumenti tariffari applicati a 77 realtà diverse di trasporto americane.

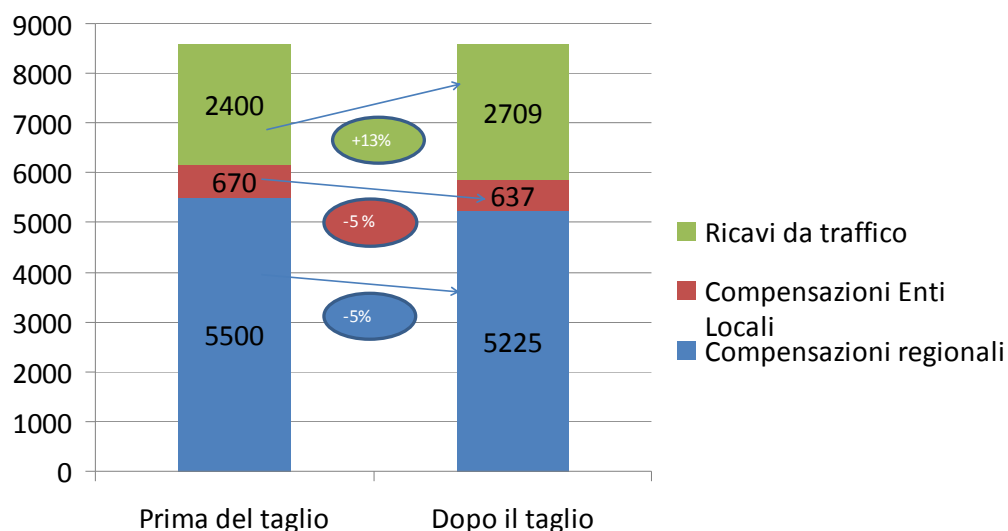
Grafico n. 44 - Andamento dei ricavi da traffico in base all'evoluzione delle tariffe – Ipotesi di un taglio del 15%



Il grafico dimostra che i ricavi tariffari possono essere compensativi delle riduzioni per un'entità del taglio inferiore al 15%. Questo però significa più che raddoppiare le tariffe incrementandole del 115% con una perdita dei passeggeri trasportati del 35%.

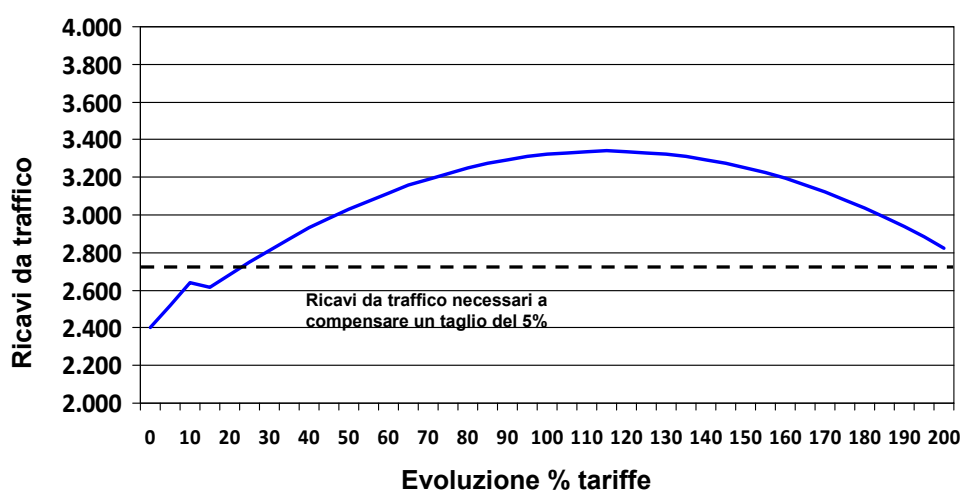
Titolo	Prezzo medio attuale al 2010(Euro)	Dopo taglio 15%	Perdita di passeggeri trasportati
Biglietto a tempo	1,04	<u>2,24</u>	<u>-35%</u>
Abbonamento mensile ordinario	32,00	<u>68,80</u>	

Grafico n. 45 - SCENARIO 2 –Tariffe compensative del taglio – Ipotesi: taglio 5%



Per compensare una riduzione di risorse del 5% occorrerebbe un aumento dei ricavi da traffico del 13%.

Grafico n. 46 - Andamento dei ricavi da traffico in base all'evoluzione delle tariffe – Ipotesi di un taglio del 5%



Per compensare l'entità del taglio occorrerebbe una crescita dei ricavi tariffari del 22%. Gli effetti sui principali titoli di viaggio sono i seguenti.

Titolo	Prezzo medio attuale al 2010(Euro)	Dopo taglio 5%	Perdita passeggeri trasportati
Biglietto a tempo	1,04	<u>1,27</u>	<u>-7%</u>
Abbonamento mensile ordinario	32,00	<u>39,04</u>	

Tale aumento, comunque, produrrebbe una perdita dei passeggeri trasportati del 7%

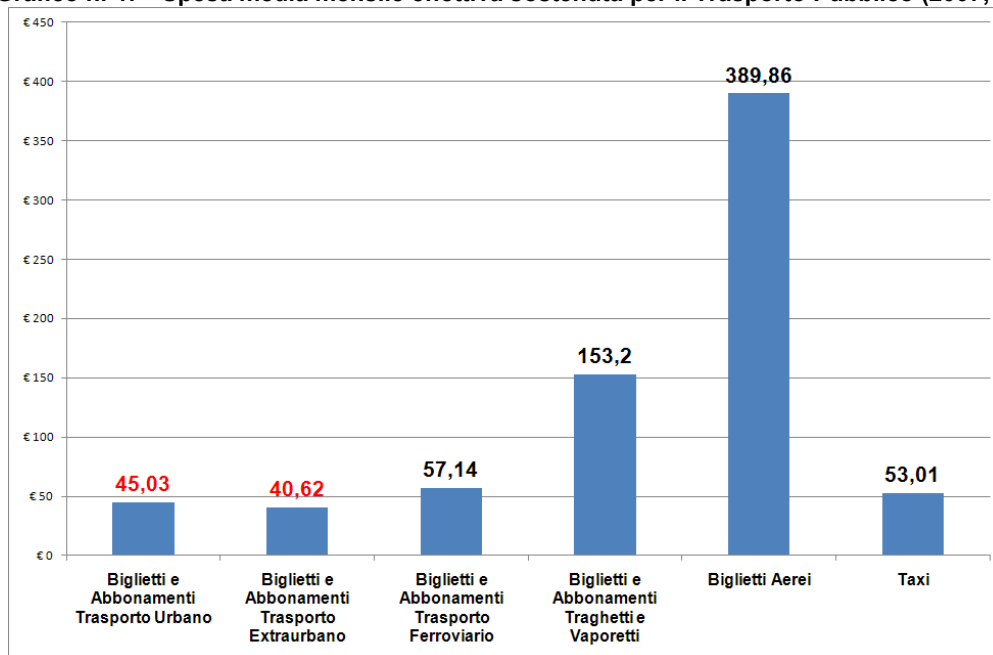
2.5 Il confronto con altri settori

2.5.1 Consumi

Dopo l'analisi sul costo dei titoli di viaggio in Italia, risulta interessante affrontare lo studio di quanto la spesa sostenuta per il trasporto pubblico pesa sulle famiglie in rapporto anche ad altre voci relative al consumo generale delle stesse.

Nel grafico seguente, sono riportate le voci di spesa mensile sostenuta per il trasporto pubblico. Senza alcuna difficoltà si nota come il costo mensile relativo al trasporto urbano ed extraurbano risulti di molto inferiore alle altre modalità di trasporto. La media mensile sostenuta dalle famiglie per acquistare un biglietto o un abbonamento urbano è di 45,03€ e per l'extraurbano di 40,62€.

Grafico n. 47 - Spesa media mensile effettiva sostenuta per il Trasporto Pubblico (2007;€).

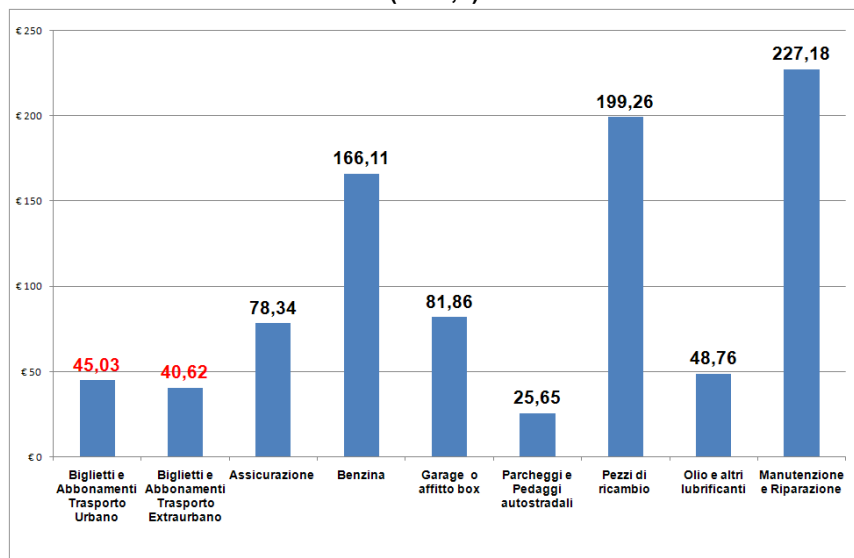


Fonte: Istat, "I consumi delle famiglie". Dati relativi al 2007.

Risulta particolarmente interessante mettere a confronto l'entità della spesa sostenuta mensilmente per il trasporto pubblico con la spesa sostenuta mensilmente per il trasporto privato.

Nel successivo grafico, infatti, si può notare come la spesa per il mezzo privato sia una delle voci che pesano particolarmente se confrontate con la spesa mensile per il trasporto pubblico.

Grafico n. 48 - Spesa media mensile effettiva sostenuta per il Trasporto Privato Confronto Spesa TPL (2007;€).

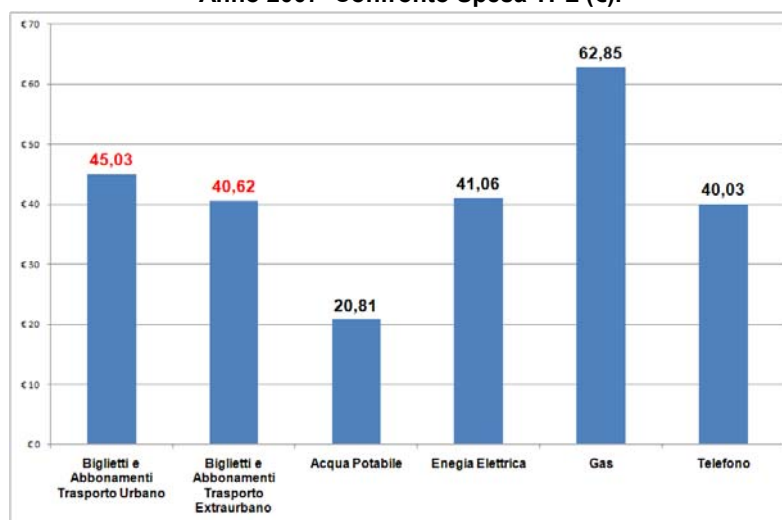


Fonte: Istat, "I consumi delle famiglie". Dati relativi al 2007.

Come ultima analisi si riportano le voci della spesa relativa alla media mensile sostenuta per alcune utenze come l'acqua, l'energia elettrica, il gas e il telefono.

In questo caso il prezzo del trasporto pubblico risulta compatibile con gli altri servizi ad eccezione dell'acqua potabile, bene in Italia a tariffa particolarmente bassa, e del gas, bene preferito rispetto all'energia elettrica, particolarmente cara in Italia.

Grafico n. 49 - Spesa media mensile effettiva sostenuta per le Utenze - Anno 2007 Confronto Spesa TPL (€).



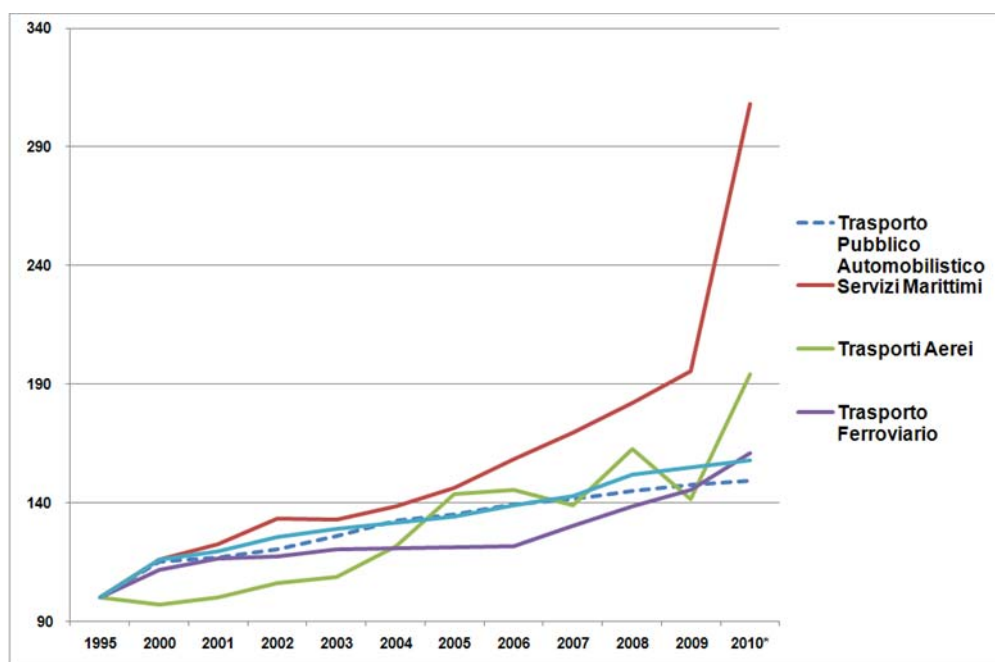
Fonte: Istat, "I consumi delle famiglie". Dati relativi al 2007.

A conclusione dell'analisi sulle tariffe e sulla spesa media mensile delle famiglie, sembra opportuno esaminare l'andamento degli indici dei prezzi al consumo in un arco temporale che va dal 1995 ad agosto 2010. Si riportano infatti i prezzi relativi al trasporto pubblico locale e di come essi si siano modificati durante il periodo in questione; tale analisi risulta poi particolarmente interessante se si confrontano con l'andamento dei prezzi di altri beni di cui, generalmente, facciamo uso.

2.5.2 Andamento dei prezzi negli altri settori di pubblica utilità

Il grafico seguente riporta l'andamento dei prezzi unicamente riferiti al trasporto pubblico. Da una prima analisi risulta evidente come il trasporto pubblico automobilistico non abbia subito un incremento particolarmente incisivo. Risulta invece decisamente in aumento il prezzo relativo al servizio marittimo e quello aereo.

Grafico n. 50 - Variazione dei prezzi, trasporto pubblico (1995 -2010; numeri indici)

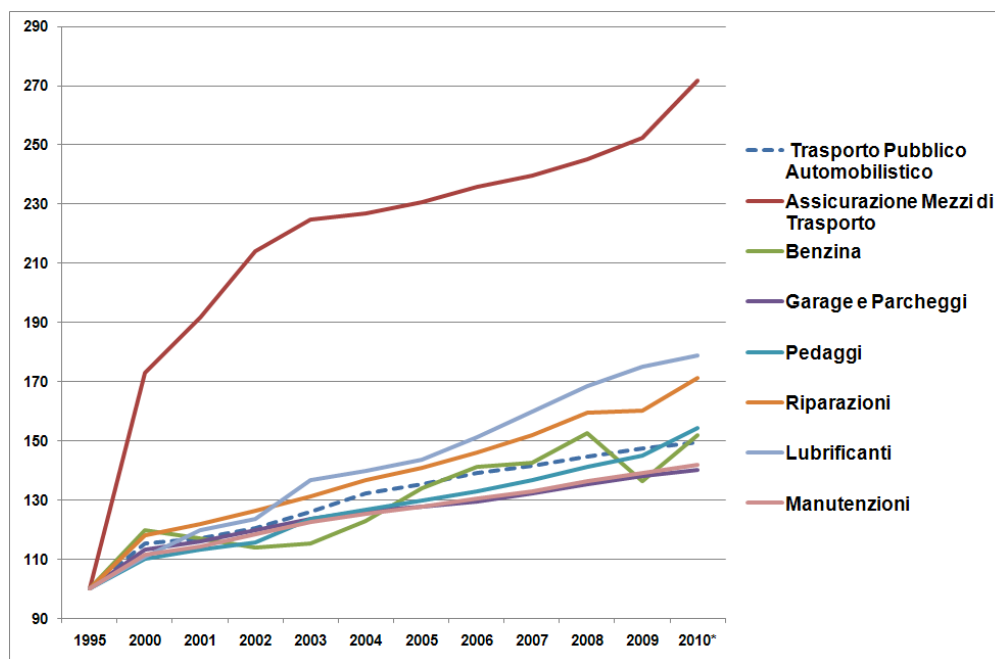


Fonte: Istat Indici nazionali dei prezzi al consumo per l'intera collettività.2010

L'andamento dei prezzi del trasporto pubblico sono, nel successivo grafico, confrontati con l'andamento dei prezzi relativi al trasporto privato. Vengono riportate, infatti, le voci riguardanti la spesa sostenuta da chi possiede una o più

automobili. Risulta evidente come i prezzi relativi alle assicurazioni per le automobili siano quelle che dal 1995 ad oggi hanno subito un incremento maggiore.

Grafico n. 51 – Variazione dei prezzi trasporto privato (1995 -2010; numeri indici)

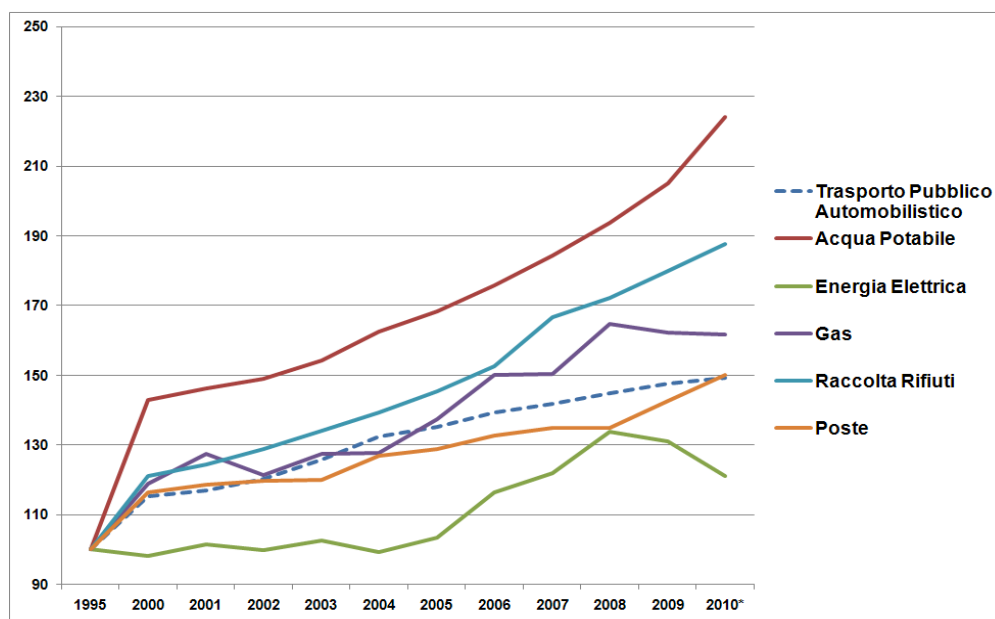


Fonte: Istat Indici nazionali dei prezzi al consumo per l'intera collettività.2010

Nel grafico successivo, invece, si confrontano l'andamento dei prezzi del trasporto pubblico con l'andamento dei prezzi di alcune utenze.

Il prezzo dell'acqua potabile e della tassa dei rifiuti sembrano essere quelle che negli ultimi 15 anni hanno subito maggiori rincari, come anche il prezzo del gas.

Grafico n. 52 – Variazioni dei prezzi di alcune utenze (1995 -2010; numeri indici)



Fonte: Istat Indici nazionali dei prezzi al consumo per l'intera collettività.2010

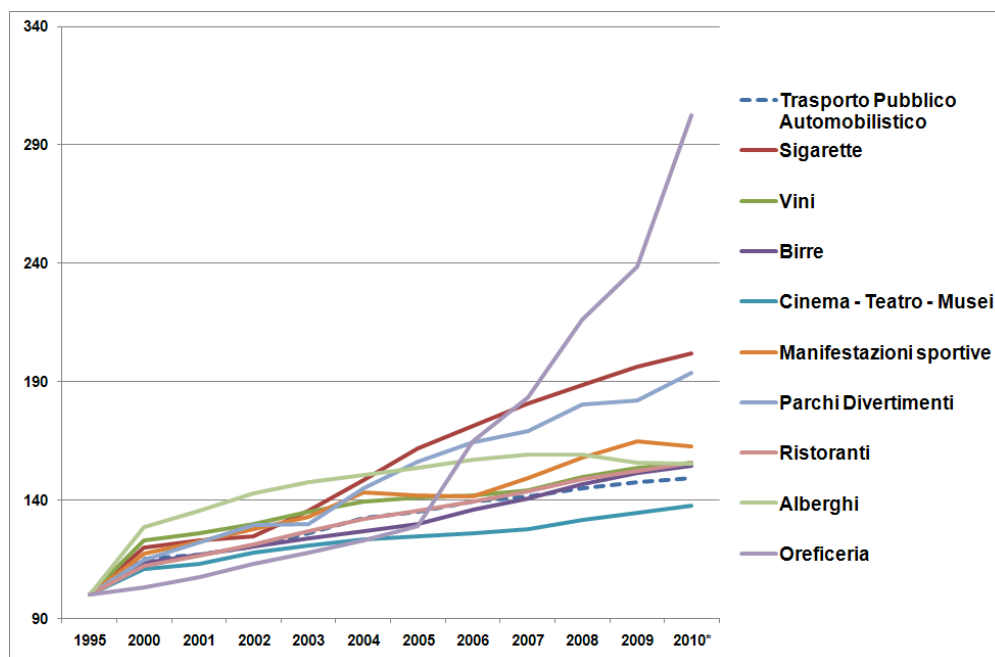
2.5.3 Andamento dei prezzi di alcuni beni di consumo

In ultima analisi l'andamento dei prezzi del trasporto pubblico viene, messo a confronto con l'andamento dei prezzi di alcune categorie di servizi di cui generalmente facciamo uso nella nostra quotidianità.

In linea di massima il prezzo del mezzo pubblico risulta non aver subito modifiche importanti nei quindici anni indagati come nel caso dei prezzi relativi al cinema, teatro e musei. Ciò che invece ha subito un forte incremento dei prezzi è sicuramente l'oreficeria e i tabacchi.

Risultano seguire invece un andamento simile a quello del trasporto pubblico i prezzi relativi alla ristorazione e alle manifestazioni sportive.

Grafico n. 53 - Variazione dei prezzi di alcuni beni di consumo e servizi (1995 -2010; numeri indici)



Fonte: Istat Indici nazionali dei prezzi al consumo per l'intera collettività.2010

3 Problematiche economico – finanziarie del TPL

3.1 Introduzione

Da quanto illustrato nel primo capitolo leggi e provvedimenti in materia di trasporto pubblico locale non mancano di certo, come purtroppo non manca la situazione di crisi del settore che non è riconducibile soltanto alla mancata attuazione della riforma, con particolare riferimento al Decreto legislativo n. 422/97 e successive modifiche, ma ad un complesso di fattori che coinvolgono le aziende e che rendono molto spesso problematica la produzione di un servizio adeguato e soddisfacente.

Affrontare la tematica tariffaria senza contestualizzarla nell'ambito della situazione generale del settore è indubbiamente riduttivo e non consente di valutare in modo organico e complessivo la problematica in questione.

In primis, al fine di meglio comprendere le motivazioni per cui le manovre tariffarie suscitano una particolare sensibilità economico-politico-sociale, è bene ricordare le dimensioni del settore e l'importanza che esso gioca all'interno dell'economia nazionale. Come più volte affermato la locuzione “ locale” è esclusivamente riferibile al contesto territoriale in cui gli operatori producono il servizio, non certo alla valenza produttiva che è decisamente di carattere “nazionale”.

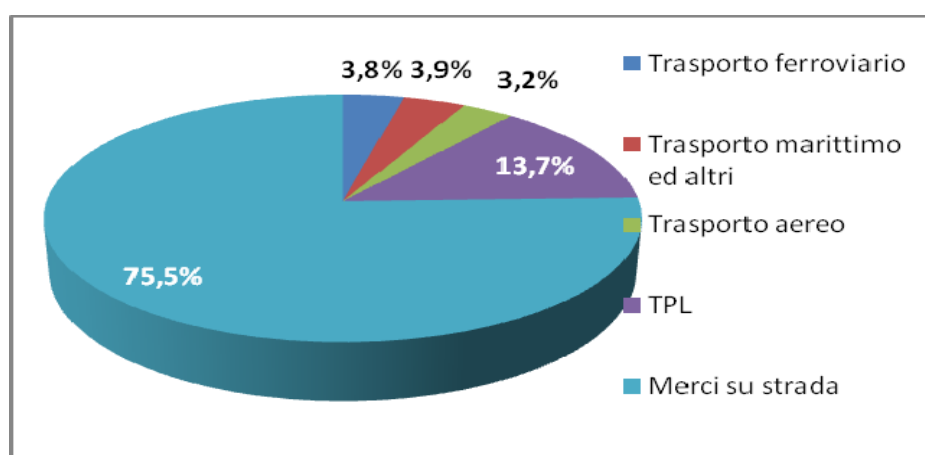
Il settore del trasporto pubblico locale italiano si compone di quasi 1.100 aziende ripartite omogeneamente su tutto il territorio nazionale, le quali impiegano **116.500 addetti**, producono **1,9 miliardi di chilometri annui**, trasportano **15 milioni di passeggeri al giorno** e fatturano oltre **8 miliardi di Euro**. I mezzi di trasporto a disposizione delle aziende ammontano ad oltre 50.000 unità, di cui il 90% sono autobus ed il restante 10% rappresentano mezzi operanti su modalità ferroviaria (treni locali, metropolitane, tranvie), lacuale, lagunare ed impianti a fune.

Il contributo del settore dei servizi di trasporto sull'intera economia italiana è pari al 5,3%, ovverosia rappresenta dopo le attività manifatturiere con il 20,6%, le attività mobiliari professionali ed imprenditoriali con il 18,7%, il commercio con il

13,6% e l'intermediazione monetaria e finanziaria con il 6,2% il quinto settore per valore aggiunto prodotto¹⁴.

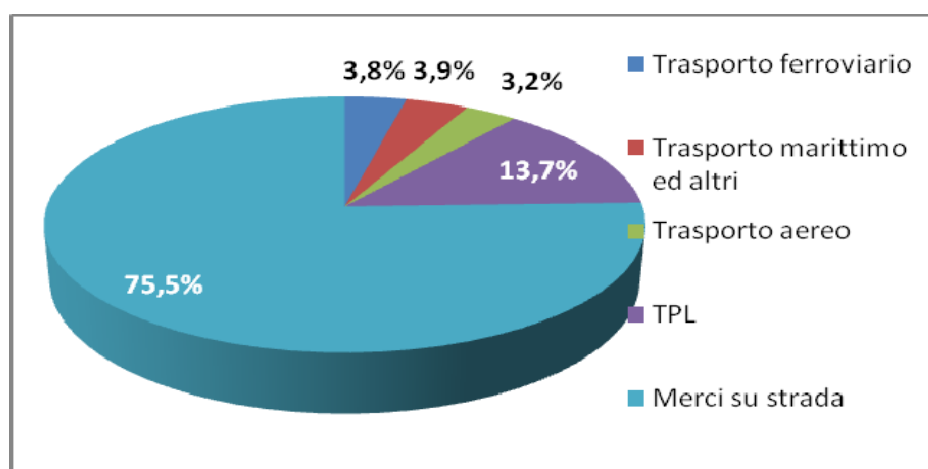
Con riferimento all'anno 2009, come evidenziato dalla Grafico n.1, il trasporto pubblico locale e regionale produce il 13,7% del valore aggiunto dell'intero comparto dei servizi di trasporto, incluso il trasporto merci.¹⁵

Grafico n. 54 – valore aggiunto dei servizi di trasporto (%; 2009)



Dal confronto con gli altri comparti del trasporto passeggeri (Grafico n. 2) risulta che il trasporto pubblico locale pesa, in termini di viaggiatori trasportati, per oltre l'88%, a conferma dell'importante ruolo che gioca all'interno del settore dei trasporti e conseguentemente all'interno del contesto economico del Paese.

Grafico n. 55 – Passeggeri trasportati per modalità di trasporto (%; 2008)



¹⁴ Fonte: ISTAT – Statistiche dei trasporti Anno 2008-2009

¹⁵ Fonte: Conto nazionale trasporti 2008-2009

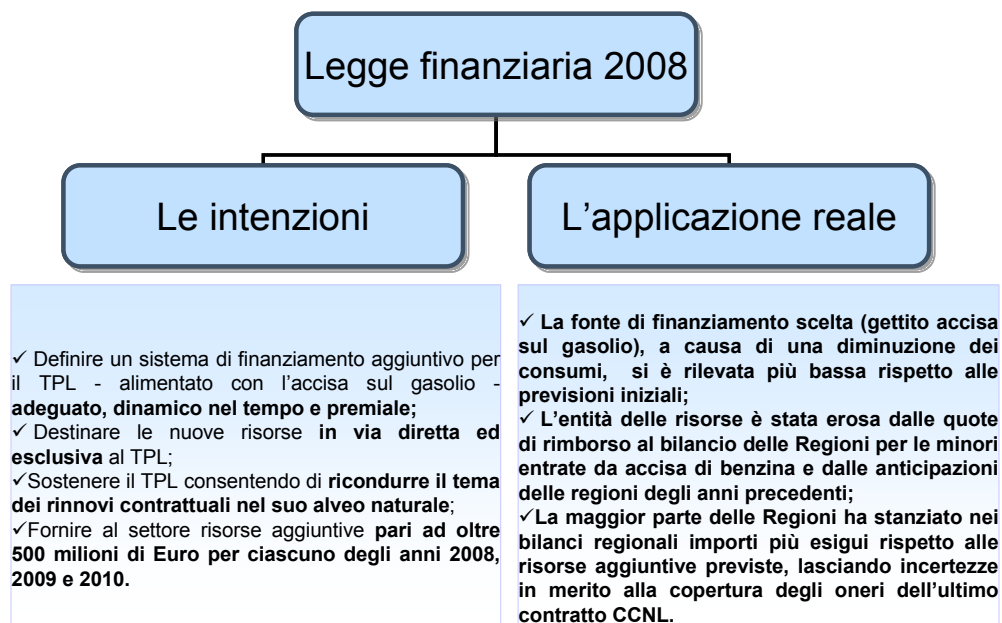
Dimensioni grandi presuppongono problemi altrettanto grandi e complessi, i quali coinvolgono le decisioni di politica economica nazionale, regionale e locale.

Le principali problematiche economico-finanziarie che gravano sul settore si possono ricondurre a:

- **Mancata indicizzazione delle compensazioni economiche in conto esercizio**

La figura sottostante evidenzia l'evoluzione delle risorse regionali in conto esercizio relative sia al trasporto pubblico locale e regionale automobilistico sia al trasporto ferroviario locale. In particolare il grafico mostra che dal 2002 fino al 2007 i fondi regionali sono cresciuti in misura pari al 7,5% contro un'evoluzione del tasso di inflazione del settore trasporti riferito allo stesso periodo del 16,2% ed una produzione chilometrica (gomma + ferro) che ha fatto registrare un + 9%. Con specifico riferimento al trasporto ferroviario le risorse sono addirittura ferme ai valori del 2001 per un importo pari a 670 milioni di Euro. L'evidenza empirica fa chiaramente emergere che i meccanismi di indicizzazione delle compensazioni pubbliche per l'assolvimento degli obblighi di servizio previsti dalle norme nazionali e dai regolamenti comunitari e rafforzati dagli orientamenti giurisprudenziali non sono stati applicati.

Quello che ci si aspettava dalla legge finanziaria per il 2008, con la quale sono state assegnate risorse aggiuntive per lo sviluppo del TPL, era ben diverso da quello che in realtà si è verificato.



A partire dal 2008 in merito alle risorse aggiuntive previste dalla finanziaria si evidenzia che il comportamento delle Regioni è stato molto variegato: mentre alcune Regioni hanno stanziato ed assegnato al settore del trasporto pubblico locale l'intero ammontare delle risorse aggiuntive altre, invece, hanno agito in modo opposto non assegnando ad oggi alcuna risorsa al comparto. Complessivamente a livello medio nazionale poco meno di due terzi delle risorse previste sono state destinate al settore.

- **Assenza di organici interventi finanziari di sostegno agli investimenti e al miglioramento della qualità dei servizi di trasporto** con conseguente permanere di una anzianità del parco rotabile automobilistico e ferroviario nettamente superiore a quella europea. Uno degli aspetti maggiormente critici è, infatti, individuabile nel terzo anno di crescita consecutivo **dell'età media degli autobus** adibiti al trasporto pubblico, indicatore fondamentale per la valutazione dell'adeguatezza e qualità del servizio reso all'utenza. Si è passati dal 2006 al 2009 da una media di 8,6 anni a 9,3 anni, con l'annullamento dei benefici della politica di investimenti espansiva della Legge n.194 del 1998. Tale tendenza, ovviamente figlia di una politica di investimenti pubblici poco generosa verso il settore, impatta negativamente sulla gestione corrente del trasporto pubblico in termini di un acuirsi dei costi manutentivi ed in termini di consumi, senza poi

considerare la componente ambientale.

- **Se per l'esercizio le risorse sono scarse e per il rinnovo delle flotte sono insufficienti con riferimento alle infrastrutture la penuria di fondi è una vera e propria emergenza. La situazione si aggrava laddove gli iter procedurali sono farraginosi ed i tempi di realizzazione particolarmente dilatati.**

L'evidenza empirica dimostra che le nostre grandi città hanno una dotazione infrastrutturale di rete metropolitana ben al di sotto delle grandi città europee sia in termini di numero e di lunghezza complessiva delle linee.

- **Eccessiva burocratizzazione dei processi per la costruzione di infrastrutture** nonostante anche per queste ultime si sconti un ritardo inammissibile rispetto ad altri paesi europei, quale ad esempio la Spagna che in un decennio ha completamente colmato il gap esiste tra loro e noi;
- **Ritardo sistemico con il quale vengono erogati i corrispettivi alle imprese** costrette ad un indebitamento con le banche per le normali esigenze fisiologiche che incide ovviamente in modo negativo sull'economia dell'impresa senza che a questa sia in alcun modo addebitabile;
- **Elevato costo dell'unità di prodotto del settore** addebitabile agli oneri indotti e a fattori esterni condizionanti la produzione quali ad esempio la bassa velocità commerciale, oltre ovviamente al costo del lavoro;
- **Mancanza di attrattività del nostro sistema di TPL per il mondo finanziario** (banche, assicurazioni) che al contrario, in altri Paesi, investono nella mobilità collettiva assicurando alla stessa la possibilità di espandersi ben oltre il breve termine;
- **la necessità di intervenire con adeguati strumenti per combattere la piaga dell'evasione tariffaria** che oltre ad un consistente danno economico comporta conseguenze negative anche sull'immagine del servizio.

Alla luce di tutto questo e in un contesto di generale difficoltà che vede il paese in affanno, la manovra economica 2010 non fa certo sperare nel meglio. Il Decreto-legge n. 78 del 2010 (articolo 14) ha disposto la riduzione dei trasferimenti statali

per le Regioni a Statuto Ordinario, Regioni a Statuto Speciale, Province Autonome, Province e Comuni, per un importo complessivo pari a **6,3 miliardi di Euro per il 2011 e 8,5 milioni di Euro a partire dal 2012.**

E' questo in contesto economico produttivo nel quale si inserisce la questione tariffaria. Come visto in modo approfondito nelle analisi statistiche del capitolo precedente **le aziende di trasporto non hanno potuto contare su una tariffazione adeguata, sia da un punto di vista statico che dinamico**, in linea con l'Europa e che consentisse, a livello medio nazionale, il raggiungimento del rapporto ricavi da traffico-costi operativi del 35%, parametro –obiettivo definito dal D.lgs n.422 del 1997.

E' stato dimostrato che gli andamenti inflattivi sono superiori a quelli delle tariffe soprattutto in relazione al tasso specifico del settore trasporti (FOI trasporti), il quale, comprendendo voci di prezzo dei fattori produttivi del trasporto, ben rappresenta l'evoluzione dei costi sostenuti dalle imprese. Ovviamente Il mancato adeguamento della struttura tariffaria alla crescita dei costi è uno degli elementi che contribuisce alla difficoltà di raggiungimento degli equilibri economici del settore ed ai relativi obiettivi di performance.

3.2 Le proposte

Nei capitoli e paragrafi precedenti si è posta l'attenzione sugli aspetti critici della questione tariffaria senza entrare nel merito delle definizioni di misure necessarie a dare risoluzione concreta a predette problematiche.

1. **Occorre considerare la politica tariffaria nell'ambito di un processo di programmazione e pianificazione organico e complessivo che tenga conto da un lato delle peculiarità e tendenze evolutive del sistema di finanziamento del settore del trasporto pubblico locale nonché delle esigenze di investimenti e dall'altro dell'integrazione con altre politiche pubbliche (ad esempio politica ambientale, politica dei redditi, politica congiunturale, etc..).**

In particolare le politiche tariffarie possono influenzare diversi profili del sistema economico settoriale e generale.

Dal lato infatti degli **investimenti**, un adeguato livello di introiti tariffari, migliorerebbe il risultato di esercizio, consentirebbe di affrontare la spesa per investimenti con una valida integrazione alle risorse pubbliche, che purtroppo negli ultimi anni, tardano ad arrivare.

Dal lato delle **politiche sociali**, la presenza di prezzi equi e non discriminatori, assicurerebbe il diritto alla mobilità all'intera collettività.

Dal lato dei **bilanci aziendali**, i ricavi da vendita dei titoli di viaggio consentirebbero di far fronte alle mancate indicizzazioni delle compensazioni pubbliche nonché alle riduzioni di risorse pubbliche previste a partire dal 2011.

Dal lato **dell'ambiente** un adeguato livello tariffario, potrebbe incentivare e offrire un servizio di trasporto a favore del più sostenibile mezzo pubblico.

Dal lato **della finanza pubblica**, una maggiore partecipazione dei ricavi da traffico ridurrebbe l'aggravio per le casse del settore pubblico.

La determinazione dei livelli tariffari dovrebbe risultare dall'incontro di diverse esigenze, le quali rappresentano :

- Esigenze macroeconomiche dei poteri centrali;
- Esigenze di governo del territorio dei poteri locali;
- Esigenze di perseguimento dell'equilibrio di medio e lungo periodo e di sviluppo delle aziende;
- Esigenze di tutela degli interessi della collettività e la capacità di soddisfacimento delle aspettative.

Entrando nel merito dal punto di vista macroeconomico svolgono diverse e importanti funzioni:

- 1) Anticongiunturale: le tariffe sono infatti uno strumento per il contenimento dell'inflazione;
- 2) Distributiva: le tariffe svolgono un ruolo integrativo nei confronti delle politiche dei redditi e del costo del lavoro;

Detto questo, però, non bisogna tendere ad una visione solo macro dei prezzi, ciò porterebbe infatti alla negazione della tariffa come corrispettivo economico del servizio, rischiando di trascurare la necessità di equilibrio economico-finanziario dell'azienda produttrice. E' da queste considerazioni che assume rilievo, contestualmente, l'approccio economico-aziendale, secondo cui riveste particolare attenzione l'esigenza di equilibrio e stabilità a medio e lungo periodo

2. Prevedere una maggiore flessibilità per le gestioni aziendali in merito alla definizione dell' ampiezza dell'offerta tariffaria in modo tale da stimolare azioni di marketing tariffario che accrescano l'appetibilità del mezzo pubblico;

Nella quasi totalità dei sistemi di trasporto pubblico locale, come accennato nei capitoli precedenti, le tariffe vengono stabilite dagli Enti pubblici attraverso l'emanazione di delibere degli organi esecutivi di Regioni ed Enti Locali. In alcuni casi le aziende hanno un ruolo consultivo il quale influenza più o meno significativamente le scelte pubbliche. Tuttavia, non è data facoltà agli operatori di poter variare, in assenza di atti amministrativi, sia la struttura tariffaria che il livello dei prezzi. E' pur vero, ad ogni buon conto, che ci troviamo in un ambito di prezzi regolati in cui le preoccupazioni delle pubbliche amministrazioni nascono prevalentemente da considerazioni socio-redistributive. Però dotare le aziende, le quali si presume abbiano una conoscenza profonda della propria domanda, di una maggiore flessibilità nella leva tariffaria, garantendo comunque il controllo sociale della pubblica amministrazione, consentirebbe indubbi vantaggi. Ad esempio un diverso equilibrio tra il prezzo di abbonamenti e il prezzo dei biglietti potrebbe permettere alle aziende di avere un maggior numero di abbonati e conseguentemente una maggiore stabilità economica finanziaria oltre a poter espandere la domanda di trasporto.

- **Occorre prevedere modifiche alla legislazione nazionale rafforzando l'obbligo di introdurre nelle singole legislazioni regionali il principio del price-cap secondo criteri di formazione ed aggiornamento delle tariffe che incentivino l'efficienza, la qualità dei servizi ed un adeguato sviluppo degli investimenti;**

Il meccanismo tariffario basato sul *price cap* è un sistema di regolazione dei prezzi che pone un limite massimo alle variazioni delle tariffe le quali sono vincolate nel tempo alle variazioni del tasso di inflazione ed alle variazioni di grandezze che esprimono l'efficienza produttiva, la qualità, eventuali costi inattesi, ed extraoneri di investimento.

La formula sarà:

$$\Delta T \leq \Delta P^* - X + Q_i + I_i + E_i$$

Con:

ΔT : variazione della tariffa

ΔP : variazione indice dei prezzi da impiegare nella rivalutazione (tasso di inflazione);

X : obiettivo di crescita annua dell'efficienza produttiva;

$Q_i + I_i + E_i$: parametri che tengono conto di eventuali extra-oneri di investimento, di qualità o di natura esogena.

La formula generale, pertanto sarà:

$$T_1 \leq f(T_0, p, X, Q, I, E)$$

Dove:

T_1 =nuova tariffa

T_0 =tariffa di partenza

p =tasso di inflazione

X=parametro di efficienza produttiva

Q=parametro di qualità

I=parametro di investimento

E=parametro di extraoneri

Il sistema del price cap agisce nel seguente modo:

1. Se l'azienda rispetta l'obiettivo di crescita dell'efficienza produttiva manterrà inalterato il valore reale delle tariffe, poiché il minor aumento tariffario rispetto a quello richiesto dall'inflazione sarà compensato da un aumento della produttività che si tradurrà in una riduzione dei costi o in aumento dei ricavi;
2. Se l'azienda registrerà un incremento di produttività inferiore al valore prefissato subirà un non completo adeguamento dei livelli tariffari al tasso d'inflazione ed in tal modo è incentivata affinché ciò non avvenga;
3. Se l'azienda registrerà una produttività maggiore rispetto a quella prefissata, oltre ad avere risorse per compensare il minor aumento tariffario rispetto a quello richiesto dall'inflazione, avrà ulteriori risorse che potranno essere trattenute per investimenti o trasferire direttamente all'utente tramite una riduzione delle tariffe.

E' proprio per le predette caratteristiche che il price cap è un meccanismo premiante: **l'impresa può adeguare i suoi prezzi all'inflazione purché consegua un miglioramento della produttività dell'impresa.** Inoltre dal un lato il sistema offre la possibilità all'impresa di legare la crescita dei prezzi al raggiungimento di obiettivi di qualità assicurando una correlazione tra tariffa e servizio prestato, e dall'altro lato permette di far partecipare gli introiti tariffari alla spesa per investimenti, che come abbiamo precedentemente accennato, è importantissima per il rilancio del settore. D'altra parte, però, senza un adeguato flusso di risorse pubbliche destinate agli investimenti risulta difficile per gli operatori del settore riuscire a raggiungere gli obiettivi qualitativi e di investimento che sono alla base per il calcolo. Pertanto al fine di sfruttare appieno i lati positivi di tale sistemi è necessario che le autorità competenti avviino una fase di politica

infrastrutturale e politica di investimenti espansiva, al fine di innescare il circolo virtuoso del rilancio e dello sviluppo.

Uno degli aspetti più rilevanti di cui bisogna tenere conto per l'introduzione del price cap nel TPL risiede nel fatto che e' necessario consentire all'azienda di svincolarsi dall'obbligo di aggiornare le tariffe in seguito ai dispositivi degli enti concedenti (delibera di giunta).

Infatti con l'introduzione del meccanismo del *price cap* l'azienda, per ottenere una revisione tariffaria, non dovrà attendere autorizzazioni dell'Ente affidante ma dovrà avere la facoltà di poter applicare i nuovi livelli di prezzo alle scadenze previste nel contratto di servizio.

Il vantaggio pertanto consiste nella flessibilità e nell'automaticità degli adeguamenti tariffari, fattori che rendono le imprese maggiormente autonome e soprattutto svincolate da negoziazioni con l'Ente locale e delibere di Giunta per assicurarsi l'aggiornamento dei prezzi.

Il principio inoltre lascia ampia libertà nella determinazione dei livelli di prezzo, nel senso che consente all'azienda, sulla scorta delle proprie valutazioni commerciali, di poter aggiornare le tariffe nei limiti del tetto stabilito.

In sostanza l'aggiornamento non deve rappresentare un obbligo ma una possibilità di cui l'azienda può usufruire.

Infatti costringere l'azienda ad adeguare il prezzo potrebbe causare conseguenze opposte tra le quali una contrazione della domanda seguita da una diminuzione dei ricavi da traffico.

Nel contempo si deve dare la possibilità all'azienda, qualora rinunciasse ad un eventuale aumento tariffario, di poterne godere in un secondo tempo, quando se ne ravvisa l'opportunità.

Altresì, per assicurare una maggiore flessibilità alle politiche commerciali aziendali, la variazione percentuale della tariffa dovrebbe essere una media ponderata dell'intera offerta tariffaria.

In tal modo si consente all'azienda di poter agire sui diversi titoli di viaggio a disposizione, fermo restando eventuali limiti di natura sociale stabiliti dagli Enti pubblici competenti.

Ulteriore vantaggio, non di poco conto, risiede sia nella facilità di applicazione, che nella chiarezza e la trasparenza in termini di comunicazione all'utenza, la quale diverrebbe consapevole dell'aumento medio delle tariffe, consapevolezza che crea un rapporto di fiducia con l'azienda e la sensazione di far parte del processo decisionale che sottintende la formazione della tariffa.

Alla luce dei suddetti vantaggi che il principio del price cap la Commissione tecnica ha discusso e analizzato gli eventuali punti critici, cercando nel contempo di avanzare delle proposte finalizzate all'elaborazione di un principio da adattare alle caratteristiche peculiari del settore del trasporto pubblico locale.

La scelta del tasso di inflazione da utilizzare per gli adeguamenti assume una grande importanza.

L'ISTAT elabora e pubblica diversi tassi.

Un primo tasso è il **NIC (tasso di inflazione dell'intera collettività nazionale) che misura l'inflazione a livello dell'intero sistema economico**; in altre parole considera l'Italia come se fosse un'unica grande famiglia di consumatori, all'interno della quale le abitudini di spesa sono ovviamente molto differenziate. Per gli organi di governo il NIC rappresenta il parametro di riferimento per la realizzazione delle politiche economiche.

Un secondo tasso è il **FOI (Famiglie operai ed impiegati) si riferisce ai consumi dell'insieme delle famiglie che fanno capo a un lavoratore**

dipendente (extra agricolo). E' l'indice usato per adeguare periodicamente i valori monetari, ad esempio gli affitti o gli assegni dovuti al coniuge separato.

Un terzo tasso è l'**IPCA (Indice armonizzato europeo)** che è stato sviluppato per assicurare una misura dell'inflazione comparabile a livello europeo. Infatti viene assunto come indicatore per verificare la convergenza delle economie dei paesi membri dell'Unione Europea, ai fini dell'accesso e della permanenza nell'Unione monetaria.

I limiti dei suesposti tassi sono costituiti dalla loro generalità, nel senso che non considerano l'andamento dei prezzi relativi a un singolo settore produttivo, ma all'insieme delle categorie merceologiche che costituiscono il paniere.

Infatti per una corretta indicizzazione e al fine di salvaguardare quegli "equilibri economico-finanziari dei soggetti esercenti il servizio" che sono menzionati nell'articolo 1, comma 1, della legge 481/95 appare necessario che le tariffe continuino a mantenere un'indicizzazione, per la parte relativa al costo delle materie prime (gasolio, lubrificanti, metano) ad indicatori che riflettano le variazioni di tali prodotti. Tale revisione intende trasferire nelle tariffe le variazioni delle sole quote di costo che, essendo influenzate dall'andamento dei mercati internazionali, non sono direttamente controllabili dagli esercenti il servizio.

Alla luce di quanto esposto si potrebbe considerare l'indice **FOI capitolo trasporti**, il quale misura la crescita del livello dei prezzi del settore dei trasporti in generale, il quale peraltro viene utilizzato per l'adeguamento dei corrispettivi per i contratti di servizio (Es: Friuli Venezia Giulia).

Tuttavia tale indice anche se relativo al settore dei trasporti si caratterizza per numerosi categorie, gruppi e voci di prodotto molte delle quali non sono inerenti le dinamiche dei costi per la gestione di un sistema di trasporto. (esempio considera l'acquisto di automobili, motocicli e ciclomotori)

Alternativamente si potrebbe ipotizzare la costruzione di un indice *ad hoc* per il settore che considera gli andamenti delle voci di prodotto maggiormente utilizzate nei processi produttivi del servizio di trasporto locale.

Il meccanismo del price cap non agisce sui livelli dei prezzi ma sulle dinamiche evolutive. Infatti per definizione stabilisce un tetto massimo di variazione del livello dei prezzi entro il quale l'impresa regolata si deve attenere. Una tale impostazione è valida per quelle aziende che riescono a raggiungere gli obiettivi prefissati dalla legislazione di riferimento (rapporto 35% tra ricavi da traffico e costi operativi), ma per le aziende che si trovano al di sotto di tale valore, un semplice aggiornamento dei prezzi ai costi del settore implica un perdurante non raggiungimento del rapporto-obiettivo 35%. In tal caso si potrebbe ipotizzare, per le aziende che non raggiungono i predetti parametri, un fattore aggiuntivo di adeguamento per un periodo programmato di tempo, in modo che riesca a migliorare la propria performance tariffaria e di conseguenza gli equilibri economico finanziari.

Tali valutazioni, comunque, non possono prescindere da attente analisi sull'elasticità della domanda al prezzo. Infatti applicare aumenti molto sostenuti nel corso del tempo, oltre a causare una contrazione della domanda di TPL, comporta un incremento della mobilità privata con tutte le conseguenze in termini ambientali, sociali e di qualità della vita che ne derivano.

Bisogna quindi operare attente valutazioni circa il valore dei parametri di efficienza da introdurre nel settore e dei ripensamenti circa il ruolo della contribuzione pubblica sia per quanto riguarda l'esercizio che relativamente agli investimenti. (per assicurare un progresso tecnico duraturo, visto il costo degli investimenti in questo settore, è necessaria una consistente compartecipazione pubblica alle spese).

Occorre inoltre elaborare delle soluzioni concrete per l'applicazione di principio del price cap in contesti in cui vi sono organizzazioni tariffarie complesse. Basti pensare al caso campano dove vi è un Consorzio con competenze di gestione delle tariffe e ripartizione degli introiti tra le imprese di servizio; l'introduzione di tale meccanismo potrebbe causare delle difficoltà applicative sulle valutazioni dei parametri di efficienza, di investimento e di qualità relativamente alle singole aziende aderenti al Consorzio. E' evidente che introdurre per ogni singola azienda degli adeguamenti diversi potrebbe condurre ad una non auspicabile situazione di differenziazione tariffaria per gli utenti. Una strada percorribile per risolvere tali

situazioni dovrebbe essere nella riorganizzazione e ripensamento dei meccanismi di ripartizione dell'incasso.

Alcune aziende di trasporto pubblico locale sono gestori di modalità differenti di trasporto: trasporto ferroviario, trasporto automobilistico, trasporto su acqua, trasporto metropolitano. Ogni tipologia di trasporto si contraddistingue per diverse strutture di costo sia per quanto riguarda l'esercizio che relativamente all'infrastruttura. Inoltre anche i parametri di produttività ed i margini per il raggiungimento degli obiettivi introdotti con il *price cap* variano da situazione a situazione. L'applicazione del principio dovrebbe prevedere una differenziazione per modalità nei parametri introdotti.

3. E' necessaria la costituzione di un'Authority nazionale che garantisca la definizione di criteri oggettivi di determinazione delle tariffe ed il relativo monitoraggio affinché esse risultino certe, trasparenti e congrue rispetto all'effettiva consistenza e tipologia del servizio offerto;

Il processo d'identificazione dei criteri cui legare il price cap dovrebbe essere condotto in modo accurato e rigoroso da un'Autorità che sovrintenda al settore del trasporto pubblico locale.

Infatti la costituzione di **un'Authority** oltre ad assicurare l'indipendenza di giudizio e di valutazione nonché l'indicazione di livelli funzionali e qualitativi dei servizi di trasporto adeguati alle esigenze sociali ed al progresso tecnico economico del comparto, **garantirebbe la definizione di criteri oggettivi di determinazione delle tariffe affinché esse risultino certe, trasparenti e congrue rispetto all'effettiva consistenza e tipologia del servizio offerto.**

4. Occorre reintrodurre le agevolazioni fiscali per l'acquisto di abbonamenti per il trasporto pubblico locale;

Con la legge finanziaria 2008 era stata introdotta la possibilità di ottenere delle agevolazioni fiscali per chi acquistava gli abbonamenti per il trasporto pubblico locale, regionale e interregionale. Tale misura confermata con la legge finanziaria

2009 non è stata però riproposta nel 2010. L'esperienza è stata senza dubbio positiva ed è stata uno dei fattori che ha permesso di riequilibrare il rapporto tra biglietti e abbonamenti. In termini di introiti tariffari nel 2005, secondo un'indagine ASSTRA sulle tariffe¹⁶, nel trasporto urbano il 37% degli introiti si riferiva ad abbonamenti mentre il 63% ai biglietti. Nel 2009, invece, il 53% sono gli introiti per abbonamento mentre il 47% da biglietto.

5. Stimolare l'introduzione del ticket trasporto. E' uno strumento, assimilabile ai *ticket restaurant*, che il datore di lavoro distribuisce al personale dipendente per permettere l'acquisto, da parte di questi ultimi, di titoli di viaggio per i trasporti collettivi.

Tale strumento è utilizzabile dai datori di lavoro per contribuire totalmente o in parte alle spese sostenute dal personale per il trasferimento casa - lavoro.

Il servizio Ticket Trasporto presenta molteplici vantaggi per il datore di lavoro, per il dipendente e per le aziende di trasporto pubblico.

Ad esempio per il datore di lavoro implica diversi tipi di facilitazioni:

- fiscali: è una spesa per prestazioni e quindi deducibile interamente.
- gestionali: la gestione sarebbe totalmente esterna e quindi non grava sulle strutture aziendali;
- di flessibilità: risponde alle esigenze di datori di lavoro di ogni dimensione;
- di rafforzamento dell'immagine del datore di lavoro che promuovendo la "mobilità sostenibile", offre di sé un'immagine solidale ed ecologica ed inoltre, prestando attenzione alle esigenze di risoluzione delle problematiche quotidiane del personale dipendente.

¹⁶ Le tariffe nel trasporto pubblico locale, 2006

4. Prezzo “sostenibile” e mobilità “insostenibile”

4.1 Ruolo del prezzo e comportamenti sociali

In generale il prezzo riveste un ruolo centrale nello scambio tra l'impresa e il mercato. In particolare nel nostro discorso esso assume centralità nel rapporto tra l'azienda di trasporto e il mercato, inteso anche come utente del mezzo pubblico. Infatti, sia dal punto di vista del venditore che dell'acquirente, il prezzo assume un duplice ruolo: di informazione e di controprestazione monetaria a fronte di una determinata offerta.

Adottando la prospettiva del cliente, la valenza informativa del prezzo quale indicatore di valore, anche in chiave di comparazione con altri prodotti, può assumere importanza differente in relazione a vari fattori. Per alcuni prodotti o servizi, addirittura, l'immagine di prestigio può essere enfatizzata o assicurata da un prezzo elevato, laddove infatti il prezzo elevato escluda categorie di consumatori, può contribuire ad aumentare la percezione di valore del prodotto/servizio e divenire fattore di esclusività e prestigio. Paradossalmente, anche nei casi in cui una prestazione di scarsa qualità possa tradursi in un grave danno o in un rilevante disagio per il cliente/utente, un prezzo elevato può contribuire ad assicurare il cliente stesso sulla bontà della propria scelta.

Per questo diremo che in molte situazioni l'utente può essere portato a fondare i suoi giudizi su qualità e valore in relazione al prezzo praticato: un prezzo elevato diverrà sinonimo di elevata qualità; un prezzo basso di qualità modesta.

Se passiamo a considerare il ruolo del prezzo quale controprestazione monetaria, in una prospettiva economica, esso riveste un ruolo centrale quale punto di incontro tra domanda e offerta. Formalmente esso è definibile come il rapporto tra la quantità di denaro ceduta dall'acquirente per entrare in possesso di un bene o di una prestazione e la qualità di beni o servizi ceduta del venditore.

Se invece il concetto di prezzo lo consideriamo in modo più ampio, superando la semplice descrizione di punto di incontro tra domanda e offerta, scopriamo che dal lato dell'impresa il prezzo rappresenta l'espressione sintetica del corrispettivo che

l'impresa otterrà quale remunerazione della prestazione erogata al cliente, ovvero degli sforzi e quindi e **soprattutto dei costi**, sostenuti per la sua progettazione , produzione e commercializzazione, **a cui si aggiunge o si dovrebbe aggiungere il profitto atteso**. Dal lato dell'acquirente, invece, il prezzo è interpretabile come espressione del costo/sacrificio che lo stesso decide di sopportare per entrare in possesso del bene o della prestazione di servizio desiderata. Tale sacrificio è connesso all'intensità del bisogno del consumatore, nonché al livello della soddisfazione che si attende dalla fruizione di una data prestazione. Da questi elementi si determina da parte del cliente la convenienza all'acquisto in termini di quantità e frequenza.

La decisione di prezzo può essere impostata, in primo luogo partendo dai prezzi aziendali legati alla realizzazione e commercializzazione del pacchetto d'offerta. Essi identificano una soglia minima¹⁷, al di sotto della quale il prezzo non dovrebbe scendere, in relazione soprattutto dell'economicità aziendale. Nella realtà una deroga a tale principio tende generalmente a manifestarsi in ambiti caratterizzati da una stretta regolamentazione come è il caso dei trasporti pubblici. In questi casi, infatti, la scelta di un prezzo al di sotto dei costi produttivi e commerciali si giustifica con esigenze di natura strettamente politico-sociale, oppure, come avviene appunto nel caso dei trasporti pubblici, con un intervento di un soggetto terzo, a copertura del dato negativo generato dallo scompenso tra ricavi e costi.

In ogni caso, fatte salve queste eccezioni, la determinazione del prezzo dovrebbe essere fissata in modo tale da coprire tutti i costi necessari per portare il prodotto o il servizio nella piena disponibilità del cliente e altresì **garantire un margine per il produttore**.

Certo è che l'azienda nella determinazione del prezzo del prodotto/servizio deve rivolgersi alla quantificazione economica della disponibilità del cliente ad accettare un'ipotesi di prezzo.

¹⁷ Nel caso del trasporto pubblico locale, tale soglia è definita dalla legislazione di settore

L'orientamento alla domanda, dunque, presuppone che l'impresa debba ricercare la più conveniente combinazione tra prezzo e quantità , tenendo conto dell'andamento dei propri costi di produzione, ma garantendo contemporaneamente la possibilità al cliente di soddisfare il proprio bisogno attraverso l'acquisto del bene o servizio in questione. In quest'ottica, il valore percepito dal cliente appare il riferimento fondamentale per la determinazione del prezzo, che però dovrebbe essere sempre integrato con un'analisi approfondita dei costi dell'impresa. E così, in molti casi, non è.

Appare evidente e attuale come una condotta guidata soprattutto dall'imperativo della soddisfazione dei clienti nei fatti possa dar luogo ad un incremento delle voci di costo legate alla produzione, erogazione e commercializzazione del bene o servizio in questione.

Quest'ultima considerazione sembra calzare a pennello con il problema dei costi da una parte e della determinazione delle tariffe dall'altra nel trasporto pubblico locale: si pensi solo che nel settore dei trasporti si sono verificati e si verificano ancora rilevanti incrementi nei costi di gestione in presenza di politiche tariffarie mantenute a livelli bassi.

Questa considerazione, in relazione all'obiettivo del presente lavoro, appare determinante, quando soprattutto le aziende del trasporto pubblico si vedono "costrette" a mantenere le tariffe a livelli bassi e allo stesso tempo sopportare aumenti di costi e fare i conti con un decremento dell'utilizzo del mezzo pubblico a favore di quello privato.

Sicuramente dagli anni'90 si sono adottate misure dirette al contenimento dei costi per le aziende , ma in molti casi sono risultati insufficienti a risanare i bilanci. Per questo, come in passato, anche oggi si renderebbe necessaria, almeno, in misura sufficiente alla copertura di quote significative dei costi d'esercizio, un incremento delle tariffe.

La politica tariffaria, come già esposto in precedenza, è giustamente sensibile a fattori di natura sociale. La fissazione di tariffe basse, infatti, trova giustificazione nel fatto che tale servizio è considerato un bene pubblico.

La diffusione dei servizi di trasporto pubblico garantisce, 1) maggior mobilità alla popolazione, 2) disincentiva l'uso del mezzo privato e soprattutto 3) ha effetti positivi sull'ambiente e sul territorio, sia in termini di viabilità che in termini di inquinamento.

Per le aziende che operano nel settore del trasporto pubblico non è, come vedremo più avanti, proponibile un utilizzo di logiche strettamente commerciali nella determinazione delle tariffe. Ciò in ragione del valore e del beneficio collettivo e indifferenziato garantito dall'erogazione del servizio stesso. Ma allo stesso tempo risulta improbabile ignorare completamente che si tratta di aziende privatistiche che erogano un servizio nella prospettiva di un ricavo.

Vedremo più avanti come dette aziende si sono adeguate a questa tendenza e vedremo come le tariffe vengono determinate alla luce della definizione di servizio pubblico inteso come bene comune. L'analisi poi dell'evoluzione dei livelli tariffari negli anni metterà ancora più in risalto la difficoltà delle aziende di trasporto di lavorare nella certezza che il bene offerto venga obiettivamente valutato in termini di prezzo.

Il semplice fatto che il mezzo pubblico debba essere alla portata di tutti non fa però dimenticare che si tratta in ogni caso dell'erogazione di un servizio, la cui offerta rappresenta un elevato costo per chi lo offre. E allora perché, non dovrebbe essere concepito come un qualsiasi altro bene? Perché deve seguire delle politiche sociali uguali per tutti i possibili utilizzatori? Se c'è del vero nella teoria economica secondo cui il prezzo è determinato dall'incontro tra domanda e offerta, che così sia anche per il trasporto pubblico locale, fatte eccezioni, di categorie protette e più deboli della nostra società.

4.2 Trasporto pubblico e clima in pericolo, cenni sui rischi ambientali

Nonostante il prezzo del mezzo pubblico in Italia sia basso, ogni anno bisogna promuovere almeno una settimana all'insegna della mobilità sostenibile, che in altre parole significa ricordare ai cittadini, tutti, che esiste un'alternativa di trasporto al mezzo privato, sia esso la bicicletta, il car sharing, il car pooling oppure ovviamente una delle numerose tipologie di mezzo pubblico che in Italia viene offerto (tram, autobus, metropolitana, filobus, vaporetto, scuolabus, funicolare e treno).

E' vero che in Italia rispetto ad altri paesi europei l'offerta dei mezzi pubblici, in termini di linee e chilometri coperti è tra le più basse, ma è anche assolutamente vero che in ogni città italiana è possibile muoversi con un mezzo pubblico, sia per i trasporti urbani che extraurbani.

È solo e soprattutto una questione di volontà, di immagine, di interesse al miglioramento proprio e collettivo.

Non è questa la sede adatta per sviscerare il problema dei comportamenti sociali sbagliati e orientati all'individualismo, ma sembra opportuno cercare di comprendere il perché un cittadino, nonostante il mezzo pubblico costi poco preferisca utilizzare il proprio, che economico certo non è.

Ogni anno viene promossa la "settimana europea della mobilità sostenibile" che ha l'obiettivo di sensibilizzare l'opinione pubblica sul tema ambientale in generale, e sul crescente livello di inquinamento in particolare. Una nazione che prende atto di quanto esposto fino adesso, non può che sollecitare, educare, promuovere, in alcuni casi, costringere a determinati comportamenti.

4.3 Il "privilegio" del mezzo privato!

L'automobile e le due ruote (non la bicicletta) rappresentano uno status. È stato sempre così e continua ad esserlo anche oggi che tutti o quasi tutti possono permettersi di acquistarne una. Anche cittadini con redditi medio bassi attraverso strumenti di finanziamento riescono a permettersi ciò che per tanti continua a rappresentare un'importante conquista. Per molti il mezzo privato rappresenta il

principale se non l'unico modo con cui muoversi, per altri invece è percepito come un bene da utilizzare con estrema cautela, visto e considerato il costo che il suo mantenimento comporta.

Purtroppo la maggior parte delle persone ne possiede almeno uno se non più di uno, e l'utilizzo individuale che ne consegue contribuisce ad alimentare l'ingorgo quotidiano di cui quasi tutte le città italiane soffrono.

Pensare oggi di far cambiare questa mentalità è un progetto ambizioso e forse poco fattibile, considerando il grado di incoscienza in cui viviamo in riferimento all'inconsapevolezza che i nostri personali comportamenti hanno delle conseguenze per tutti.

È per questo che in alcune città italiane, le aziende con numerosi dipendenti, hanno identificato all'interno del proprio staff il cosiddetto Mobility Manager, una persona, cioè, che si occupa della programmazione degli spostamenti casa-lavoro, lavoro-casa dei propri dipendenti.

In questo contesto appare interessante e curioso constatare che oggi come nel 2009 stiamo assistendo a quella che è considerata a tutti gli effetti una crisi economica di notevoli dimensioni. Molti i settori in crisi, molti i posti di lavoro persi in vari ambiti e in diversi livelli di competenza. Ma è sconcertante alla luce di quanto esposto poco sopra, scoprire che **“l'industria automobilistica può guardare con ottimismo al futuro”**¹⁸. Stiamo rischiando di morire intossicati dall'inquinamento, rischiamo quotidianamente di perdere il lavoro, assistiamo alla chiusura di grosse società, ma all'automobile nuova, moderna e superaccessoriata sembrerebbe che nessuno rinunci!

E soprattutto non ci interroghiamo su una possibile e sostenibile alternativa: stime indicano che nel mondo ci saranno 370 milioni di nuove vetture in più da qui al 2013 e 715 milioni in più entro il 2018; determinante per tale crescita è ovviamente il fenomeno globale della progressiva urbanizzazione. Stime ONU prevedono che

¹⁸ Il sole 24 ore del 22/09/09

la popolazione urbana planetaria raggiungerà i 6,4 miliardi nel 2050, cioè il 70% dell'intera popolazione mondiale.

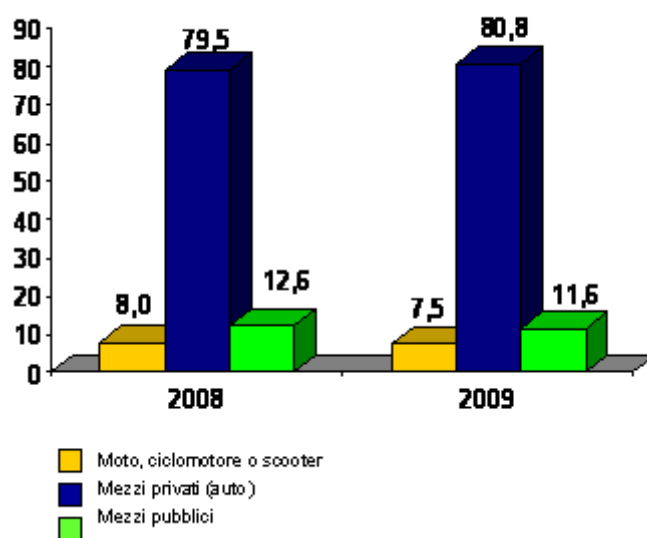
Questo il risultato: l'urbanizzazione genera traffico. Il traffico inquinamento. L'inquinamento una vita poco sana.

Tuttavia sembrerebbe che ci stiamo dirigendo verso una maggiore sensibilizzazione al problema. Va, dunque, menzionato il fatto che i cittadini sembrano maturare l'idea secondo cui risulterebbe necessario privilegiare una mobilità collettiva per aggredire i problemi strutturali del traffico e dell'inquinamento delle città.

Anche nelle metropoli con i migliori trasporti pubblici, però, l'auto privata è di gran lunga il principale mezzo di mobilità individuale.

Quest'ultima affermazione, viene confermata da una ricerca effettuata dall'Isfort nel "VII Rapporto sulla mobilità urbana"¹⁹. Infatti notiamo che la quota di mercato del trasporto pubblico decresce nelle aree urbane di poco più di un punto percentuale tra il 2008 e il 2009.

Grafico n. 56 - Il mercato urbano dei mezzi di trasporto nel biennio 2008-2009 (distribuzione % degli spostamenti motorizzati)



¹⁹Isfort – Asstra – Hermes: "Nessun dorma" – Un futuro da costruire – VII Rapporto sulla mobilità urbana in Italia. Roma, maggio 2010.

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Contestualmente a ciò, però, nella stessa ricerca Isfort, è possibile venire a conoscenza di un'interessante propensione da parte dei cittadini verso un cambiamento nell'uso del mezzo pubblico: Il 39,7% degli intervistati afferma di voler utilizzare maggiormente i mezzi pubblici in futuro, quota che sale al 43,4% tra i residenti nelle grandi città. Per converso, solo il 5,7% si esprime per una diminuzione del ricorso all'utilizzo del mezzo pubblico.²⁰

La politica emergente dei governi locali è di disincentivare l'uso del mezzo privato attraverso interventi come le zone a traffico limitato, sistemi intelligenti di controllo del traffico, multe, parcheggi a pagamento. Tutto ciò avviene mentre i governi centrali forniscono incentivi all'acquisto dell'auto o intervengono direttamente per salvare aziende nel settore. *Come dire che da un lato si spinge a comprare automobili, mentre dall'altro se ne disincentiva l'uso.*

4.4 Comportamenti collettivi nei confronti del "bene pubblico".

L'affermazione tipo "i mezzi pubblici sono cari" oppure "i mezzi pubblici sono carenti in Italia" ha poco senso se non consideriamo un fattore fondamentale: gli italiani non si distinguono per il senso civico, il rispetto per le cose pubbliche e il rispetto, che ne deriva degli altri.

Quando osserviamo l'efficienza dei mezzi pubblici per esempio londinesi, oppure di Parigi o di alcune città tedesche, rimaniamo certo sorpresi. E rimaniamo tendenzialmente delusi nell'osservare quelli di casa nostra. Ma l'analisi della funzionalità del trasporto pubblico non può prescindere da chi lo utilizza.

Se non esiste collaborazione e rispetto, nessun prezzo e nessun dei più eccellenti servizi può mantenersi tale se poi diviene protagonista di atti di vandalismo e degrado.

²⁰ Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Nessuna azienda di trasporto pubblico locale può trovare soluzioni a un problema di questo genere, potrebbe anche abbassare ulteriormente il prezzo, non servirebbe se nell'opinione pubblica non si sviluppa il senso civico secondo cui se rispetto e ho cura di ciò che ho oggi, domani lo ritroverò nello stesso buono stato, pronto per essere utilizzato di nuovo.

E anche nella prospettiva dell'azienda, sapere che il bene o servizio offerto avrà lunga vita , perché ben utilizzato e mantenuto, porterà l'azienda stessa a osare in investimenti maggiori, in servizi extra, nella certezza della collaborazione di tutti.

Tutto sommato, se riflettiamo sulla percezione che i cittadini hanno del concetto pubblico, scopriamo che in generale **ciò che è di tutti non è anche nostro e viceversa**.

Ecco perché assistiamo ad atti di vandalismo nei confronti di opere pubbliche di assoluto valore, di negligenza nella conservazione della pulizia delle strade e di poca educazione nel vivere il suolo pubblico inteso anche come spazi verdi.

Alla luce di questo citiamo un'interessante stima²¹ dei danni da vandalismo effettuata su una compagnia di trasporti laziale, la Cotral, e scopriamo che di dati sono allarmanti: il bullismo è un problema non solo sociale ma anche economico, costa infatti svariate centinaia di mila euro l'anno. La stima dei costi-danni da vandalismo su un campione di soli 30 bus, utilizzati giornalmente anche su corse scolastiche porta alla conclusione che i danni ammontano a 183.594,84 euro. Questi sono di varia tipo (poggia testa tagliato, poggia testa scritto, poggia testa asportato, spalliera sfondata, spalliera scritta, sedile staccato, sedile scritto, vetro rigato, vetro scritto, tendina divelta, cintura tagliata, plafoniera rotta, martelletto, botola rotta, modulo bagagli rotto, corrimano rotto, faretti interni asportati, telecamera rotta).

Nella carta dei servizi pubblici del settore trasporti, oltre ad essere elencati tutti i doveri dell'azienda e i diritti dell'utente, vengono elencati anche i doveri di quest'ultimo che oltre ad essere quelli di non utilizzare il mezzo di trasporto senza

²¹ "Libero" del 15 maggio 2009

titolo di viaggio, rispettare il divieto di fumo, non occupare più di un posto, viene menzionato anche il divieto di non sporcare e non danneggiare pareti, accessori e suppellettili e quello di non tenere comportamenti tali da recare disturbo ad altre persone.

Purtroppo una trasformazione nei comportamenti collettivi con riferimento ai mezzi pubblici è un progetto forse troppo ambizioso per il nostro paese.

Dunque, le aziende di trasporto pubblico nella determinazione del piano tariffario, non dovranno omettere di considerare questo stato di cose. E il prezzo delle loro prestazioni non potrà essere mai troppo basso, dovrà, infatti, considerare oltre ai suoi costi fissi, tutti i costi derivanti dal cattivo utilizzo da parte degli utenti.

4.5 Cenni sull'evasione tariffaria in Italia

4.5.1 Introduzione

Il fenomeno dell'evasione tariffaria rappresenta una delle maggiori piaghe del trasporto pubblico locale sia per le implicazioni di equità sociale che per il danno economico, valutato in termini di minori introiti, arrecato alle aziende operanti settore.

E' del tutto evidente che in un comparto economico in cui la scarsità di risorse è sempre più preoccupante l'evasione tariffaria costituisce ancora un serbatoio al quale attingere per dare respiro alle sofferenti finanze aziendali.

Nonostante i diversi attori e i portatori di interessi che operano nel settore del trasporto pubblico locale siano consapevoli della rilevanza del fenomeno dell'evasione tariffaria, esso rappresenta un argomento che generalmente viene trascurato dalle gestioni aziendali e spesso relegato a fattore residuale a cui dare rilievo quando ogni tanto la stampa se ne interessa e di conseguenza l'opinione pubblica ne discute.

L'importanza del fenomeno abbraccia tre diversi aspetti, i quali, seppur a prima vista possano sembrare distinti tra loro, sono l'uno correlato all'altro e rappresentano gli obiettivi che l'azienda da un lato e l'amministrazione pubblica dall'altro dovrebbero perseguire.

Il primo aspetto è di natura **sociale- redistributiva**; l'atto di evadere comporta inevitabilmente un'iniquità sociale e una redistribuzione della ricchezza a favore di un soggetto che compie un'azione illecita. Seppur le entità di risorse in gioco possano apparire irrilevanti in termini individuali, basti pensare che in Italia il prezzo medio del biglietto orario è di 1 Euro, se si considera a livello aggregato nazionale il valore complessivo è considerevole. Ad esempio, sarebbe necessario per finanziarie importanti opere pubbliche e tamponare i problemi di liquidità finanziaria del settore. In questo modo, invece, delle risorse evase se ne appropria una minoranza di individui e però vengono compensate dalla collettività generale la quale quindi deve sopportare o un aumento della pressione fiscale oppure una diminuzione dei livelli qualitativi del servizio di trasporto. Ulteriore aspetto da non sottovalutare è che l'evasione tariffaria significa anche evasione fiscale, visto e considerato che il prezzo dei titoli di viaggio si compone anche di IVA con aliquota al 10%.

Il secondo aspetto attiene al **danno economico** subito dalle gestioni aziendali; il settore del trasporto pubblico locale si sostiene in via principale tramite due fonti finanziarie. La prima, quella più considerevole, sono le compensazioni economiche pubbliche di derivazione regionale e comunale e la seconda sono le tariffe, che in base alla legislazione di settore, dovrebbero coprire il 35% dei costi. In un contesto economico dove i dati congiunturali sono tutt'altro che rassicuranti e la scarsità di risorse pubbliche tocca tutti i comparti economici del Paese è fondamentale che l'attenzione delle aziende si sposti verso elementi di ricavo generati autonomamente nei propri processi produttivi. Ad esempio, cercare di ridurre l'evasione tariffaria, sempre tenendo conto che l'impatto sui costi non sia superiore ai benefici sugli introiti, costituisce sicuramente una valida misura per compensare le risorse mancanti

Il terzo ed ultimo aspetto è relativo al **danno di immagine** per l'azienda e il **deterioramento dei rapporti con la propria clientela**; questo elemento strettamente collegato con i precedenti aspetti è una conseguenza inevitabile di cui un'azienda, gravata da un alto tasso di evasione, deve tener conto. Il danno di immagine si collega al fatto che l'immaginario collettivo individua il fenomeno dell'evasione come un'incapacità dell'azienda nella gestione della propria attività, seguita dal sospetto di una non efficace ed efficiente gestione delle risorse pubbliche assegnate e risorse private messe dall'utente pagante. Il conseguente deterioramento del rapporto con la clientela è un eventuale rischio con cui si devono fare i conti; si potrebbe, per esempio, verificare anche una diminuzione della propensione a pagare il biglietto per chi ha sempre adempiuto a questo dovere.

4.5.2 L'approccio al fenomeno

Senza alcun dubbio la lotta all'evasione tariffaria è un'attività complessa la quale non può essere trattata saltuariamente e con interventi tampone ma deve rientrare all'interno di un contesto strategico aziendale chiaro ed organico.

Si percepisce che la questione evasione tariffaria viene considerata dalle aziende un fenomeno ineluttabile dove il carattere sociale prevale sull'approccio economico aziendale.

Nella maggior parte dei casi le misure intraprese hanno una valenza mirata a tamponare il problema; le aziende tradizionalmente inviano i verificatori dove, per esperienza, ritengono che ci sia la maggiore evasione e introducono, via, via, nelle loro pratiche di controllo una serie di attività, che magari hanno avuto successo in altri ambiti, mutuandole dallo scambio di esperienze con le altre aziende.

Ovviamente le attività che si possono intraprendere sono molteplici, molte delle quali valide, ma se non coordinate in un Piano organico sono tuttavia destinate a esaurire brevemente il loro benefico effetto.

Questo è dovuto in particolar modo alla mutevolezza delle contromisure messe in campo dall'evasore.

Sulla scorta dell'esperienza maturata negli anni dalle aziende di seguito si indicano le misure necessarie per cogliere i massimi benefici di un'efficace attività di contrasto all'evasione tariffaria.

- Occorre trovare il pieno appoggio dell'alto management aziendale al quale si deve accompagnare una sensibilità al problema da parte della proprietà;
- Occorre sviluppare un piano strategico che contempli i seguenti passi:
 1. Conoscenza approfondita del fenomeno attraverso un'analisi della situazione attuale;
 2. Misurazione del fenomeno e valutazione del danno economico
 3. Individuazione delle misure antievasione le quali devono essere definite e adattate in base peculiarità del sistema di trasporto di riferimento (sistema chiuso, sistema aperto, trasporto urbano, extraurbano, metropolitano) integrandole all'interno di un piano di medio lungo periodo;
 4. Monitoraggio costante del sistema mediante opportuna reportistica per consolidare nel tempo i risultati, accogliendo nel contempo tutte le innovazioni anche tecnologiche e/o le *best practices* mutuabili da altre esperienze aziendali finalizzandole e armonizzandole con le attività in essere per la massimizzazione dell'obiettivo del Piano aziendale
 5. valutazione del punto di equilibrio economico (convenienza) delle azioni di lotta all'evasione che comunque hanno un costo. Dall'analisi costi-benefici si potrà decidere fino a che punto conviene investire nella lotta all'evasione ovvero: fino a quando i benefici attesi (maggiori ricavi) superano i costi (delle attività intraprese).

Alla luce di quanto affermato l'aspetto che deve essere assolutamente chiaro è che, considerata la complessità del fenomeno, non esistono degli stereotipi validi per tutte le aziende. Ogni realtà ha le proprie caratteristiche, il proprio contesto sociale, dove una stessa misura è valida per un'azienda ma non necessariamente per un'altra. Il punto di unione non è tanto rappresentato da quale azione viene intrapresa ma dall'approccio seguito. Sicuramente una misura se adottata nell'ambito di un piano organico produrrà un effetto diverso della stessa misura mutuata *sic et simpliciter* da un'altra realtà.

4.5.3 Prevenzione, Controllo e comunicazione

Per attività di prevenzione al fenomeno dell'evasione tariffaria nell'ambito del TPL si intendono tutte quelle strategie che l'azienda può mettere in atto per ostacolare da una parte che l'evasore continui a essere tale e dall'altro a inibire il subentro di nuovi evasori.

Quindi da una parte rientrano tutte quelle misure volte a creare un servizio di facile accesso per tutti, ovvero nello specifico ci si riferisce:

- **Ad un sistema tariffario chiaro e facilmente comprensibile** : in tale modo si eviterebbero i casi di evasione volontaria dovuti a fraintendimenti nel regolamento di viaggio;
- **Ad una rete di vendita capillare**: l'utente, infatti , deve poter reperire facilmente i titoli di viaggio, con la possibilità, per esempio, di poterli acquistare nelle ore notturne, direttamente a bordo;
- **A dei progetti educativi**: intraprendere, cioè, dei piani educativi nei confronti della popolazione più giovane al fine di indirizzarli verso un corretto utilizzo e considerazione del mezzo pubblico.

Dall'altra parte, invece, le misure riguardano la prevenzione finalizzata all'inibire il subentro di nuovi evasori. In tale ottica rientrano misure indirizzate a:

- **Emettere titoli di viaggio anti-contraffazione**: con questo si intende l'impossibilità di rendere i biglietti replicabili. Utile a tale scopo è il sistema di bigliettazione elettronica che rende quasi impossibile la contraffazione del biglietto;

- **Predisporre controlli frequenti:** la presenza, infatti, del personale di verifica all'interno della rete incide non solo sulla percezione del rischio ma anche e soprattutto sulla percezione della sicurezza da parte dell'utenza;
- **Incentivare la cooperazione con la polizia o con altri funzionari di sicurezza:** disporre, infatti, di una collaborazione tra azienda di trasporto e Forze dell'Ordine, può aiutare ad individuare l'identità dell'evasore soprattutto nel caso in cui, come avviene in Italia, il controllore non possiede il potere di fermo;
- **Predisporre la presenza permanente di personale nelle aree residenziali;**
- **Predisporre la presenza del bigliettaio a bordo;**
- **Utilizzare guardie giurate.**

Il controllo deve essere considerato quella misura che ha come effetto principale la "deterrenza": il controllo genera tale effetto se caratterizzato **dalla presenza adeguata di personale adibito al controllo e l'incremento della severità delle pene.**

Per il primo aspetto, ovviamente l'aumento dell'utilizzo di risorse umane da parte dell'azienda comporterebbe un maggior onere di spesa, spetterebbe perciò all'azienda stessa l'individuazione di zone e orari critici da sottoporre a maggior controllo. Per il secondo aspetto relativo alle pene, risulterebbe utile poter contare su una normativa, come in altri paesi europei, in cui l'evasione tariffaria nel trasporto pubblico viene punita penalmente.

Per quanto poi riguarda la comunicazione invece, le campagne antievasione organizzate dalle aziende sono spesso un fondamentale intervento finalizzato alla diminuzione del fenomeno dell'evasione, ricordando infatti che la comunicazione ha in sé le potenzialità per modificare i comportamenti sociali.

“La mancata percezione del danno è conseguenza del difetto di immagine che affligge il TPL.”

In generale l'obiettivo è quello di sensibilizzare l'opinione pubblica sul corretto utilizzo del mezzo pubblico, nel particolare tanti sono i mezzi attraverso cui poter procedere.

E' infatti indispensabile da una parte educare la collettività nella consapevolezza del danno economico a cui sottopongono l'azienda di trasporto, dall'altra spiegare il significato della **valenza civica ed etica** che un gesto del genere rappresenta.

L'utente, complessivamente considerato, deve poter percepire, infatti, la gravità del danno economico che l'evasore causa alla azienda che offre il servizio. Deve poter comprendere che in mancanza di un adeguato ricavo l'azienda si troverebbe nella difficile condizione di non poter offrire un servizio qualitativamente competitivo. Deve poter essere consapevole che il servizio che utilizza abitualmente o sporadicamente potrebbe non trovarsi nelle stesse buone condizioni in mancanza di un ricavo che gli permetta di migliorarsi e di sopravvivere.

Detto questo le campagne antievasione dovrebbero contemporaneamente sottolineare l'assoluto privilegio da parte dell'utenza di poter usufruire del mezzo pubblico anche a fronte di tutte le problematiche ambientali e sociali a cui soprattutto il mezzo pubblico può dare una valida risposta.

Risulta altresì fondamentale utilizzare canali di comunicazione semplici ma suggestivi utilizzando semplici mezzi, come per esempio messaggi audio trasmessi all'interno del mezzo, oppure cartelloni all'interno delle infrastrutture trasportistiche o addirittura veri e propri spot pubblicitari sui giornali, trasmessi alla radio e nelle sale cinematografiche.

Risulta in questa ottica fondamentale, quindi, la vera e propria educazione di una collettività, intesa come attuale o potenziale utilizzatore del TPL. ASSTRA²² ha potuto dimostrare con la sua ricerca sull'evasione tariffaria, che nonostante l'importanza delle campagne pubblicitarie per sensibilizzare l'opinione pubblica sia fuori discussione, la percentuale di utilizzo da parte del campione di aziende indagate è il seguente:

Sono state fatte , negli ultimi tre anni, campagne pubblicitarie tese ad evidenziare la gravità della violazione?

52, % = SI

48% = NO

²² Le aziende di TPL e l'evasione tariffaria, Venezia 24-25 giugno 2008

Sono previsti attualmente progetti educativi nelle scuole?

33% = SI

67% = NO

I tempi per realizzare un cambiamento nei comportamenti e nella considerazione del trasporto pubblico, sono senza ombra di dubbio tempi lunghi.

Le campagne anti evasione dovrebbero essere caratterizzate da messaggi forti, con l'intenzione da una parte di **“umiliare”** chi ha evaso, ma dall'altra di **“lodare”** chi invece ha pagato il biglietto.

E' solo attraverso questa divisione netta di utenti che l'evasore potrebbe sentirsi a disagio di far parte di quella fetta di popolazione illecita e perciò da allontanare, da escludere. L'esclusione infatti rappresenta un sentimento frustrante che come effetto può portare all'omologazione, al voler cioè far parte della maggioranza, che oggi, per fortuna, è rappresentata da chi “ancora” paga il biglietto!

*...“Prima di inventare delle scuse,
chiedi scusa a chi il biglietto ce l'ha”...*

Figura n. 3 - Schema riassuntivo - Lotta all'evasione tariffaria



4.5.4 Quantificazione del fenomeno

La misurazione del fenomeno è influenzata senza dubbio dall'impossibilità di controllo continuo e totale da parte delle aziende di trasporto pubblico e quindi dalla necessità di ricorrere a stime non sempre efficienti o confrontabili nel tempo e nello spazio. Il tasso di evasione, inoltre, oltre a ricoprire il ruolo di misura del fenomeno può essere, con le dovute cautele, un valido indicatore dell'efficienza del sistema di controllo e della strategia. Un tasso di evasione molto ridotto potrebbe, infatti, essere dovuto, non tanto ad un "buon comportamento" dell'utenza, ma ad un sistema di vigilanza non adeguato. Le precedenti osservazioni sottolineano, l'importanza, per ciascuna azienda, del calcolo corretto di tale indicatore.

L'indicatore che alcune aziende, ad oggi, stanno utilizzando, è il tasso di evasione ponderato in base alle diverse zone della rete di traffico. In questo modo è possibile tener conto della diversa incidenza (sia in termini economici che sociali) di un determinato tasso di evasione in una zona con un elevato flusso di passeggeri rispetto ad una zona a ridotta domanda.

$$\text{TASSO DI EVASIONE PESATO} = \sum_{i=1}^n \frac{n^{\circ} \text{ sanzionati}(z_i)}{\text{pass. controllati}(z_i)} * \frac{\text{pass. trasportati}(z_i)}{\text{pass. trasportati}(z)} * 100$$

n zone in cui è suddivisa l'intera rete z con $i=1, \dots, n$

Rispetto al tasso di evasione assoluta, tale indicatore statistico è più corretto, in quanto prende in considerazione anche i flussi di passeggeri relativi alla zona monitorata, aumentando o diminuendo il valore dell'evasione per ogni zona in funzione del coefficiente generato dal rapporto tra passeggeri trasportati e passeggeri medi trasportati.

A supporto del tasso di evasione, come indicatore dell'efficienza del controllo, altri indicatori forniscono informazioni integrative utili ad una politica efficace ed efficiente di controllo e prevenzione all'evasione. Il tasso di ispezione, calcolato come rapporto tra passeggeri controllati e passeggeri trasportati, permette ad esempio di esprimere l'intensità dei controlli, variabile influente nella percezione del rischio di essere controllato da parte degli utenti. Il tasso di ispezione è spesso affiancato da indicatori che esprimono la consistenza del controllo e la produttività del personale, in modo da neutralizzare l'influenza della domanda di trasporto e del numero di controllori coinvolti.

La strategia di controllo, pur essendo un fattore essenziale nell'ambito del piano decisionale dell'azienda, non prescindere dal fattore economico. A fronte di questo vincolo, occorre valutare se realmente il numero di controllori e il livello di ispezione siano davvero determinanti nel limitare il tasso di evasione o se siano necessarie altre politiche, più vantaggiose sotto il profilo economico.

A prescindere dagli elementi congiunturali che caratterizzano ciascuna azienda c'è da dire che si è arrivati ad un'attenzione tale da riconoscere il fenomeno dell'evasione tariffaria un argomento da affrontare a livello nazionale.

Ciò che ha permesso tale cambiamento è stata soprattutto la capacità e volontà di quantificare il fenomeno dal punto di vista economico. Di fronte al dato che esprime il danno economico dovuto all'evasione tariffaria, ciascuna azienda ma anche il settore nel suo complesso sono stati "costretti" ad intervenire.

Da un'indagine svolta a livello nazionale con l'utilizzo della stessa metodologia e le stesse modalità di rilevazione svolte già da anni dal Consorzio UnicoCampania si è arrivati finalmente ad una quantificazione del tasso di evasione a livello nazionale.

Da 28.000 osservazioni corrispondenti ad interviste individuali condotte da 24 aziende italiane che esplicano il servizio di trasporto pubblico locale si sono ottenuti i seguenti risultati:

Tabella n. 13 - Tasso di evasione nazionale anno 2008.

AMBITO DI ESERCIZIO	TASSO DI EVASIONE PESATO	n° Aziende considerate	Ripartizione passeggeri nelle Aziende considerate	Ripartizione passeggeri a livello nazionale
Urbano	19,1%	16	92%	82%
Extraurbano	22,8%	11	8%	18%
TOTALE NAZIONALE	19,3%	27		

Da ciò emerge che il fenomeno dell'evasione tariffaria risulta un problema attuale per molte aziende di trasporto pubblico già coinvolte in un processo di efficientamento che richiede grandi sforzi e disponibilità economiche per rispondere ad una domanda sempre più esigente.

Sulla base del tasso di evasione è stata stimata, a livello nazionale, la perdita annua di introiti causata dall'evasione quantificabile in circa 450 milioni di euro, risorse che invece potrebbero essere impiegate per l'acquisto di 18.000 autobus nuovi finanziando due rinnovi contrattuali.

4.5.5 Individuazione dell'evasore tipo

Le campagne antievasione e i controlli dovrebbero essere studiati e programmati in una prospettiva di risparmio, cercando di utilizzare più possibile risorse già esistenti, come infatti alcune aziende già fanno.

A questo proposito l'individuazione di un "evasore tipo", con delle specifiche caratteristiche potrebbe risultare utile per la comprensione del fenomeno e per la sua risoluzione.

Da una ricerca ASSTRA l'individuazione di variabili socio-economiche del trasgressore come la professione, il sesso, l'età e la nazionalità, hanno portato ad una analisi dettagliata del rapporto tra evasore e tendenza all'evadere che rappresenta condizione essenziale per porre in essere efficaci strategie.

La rilevazione che ha permesso una quantificazione coerente del tasso di evasione tra le varie realtà aziendali e il calcolo di un tasso di evasione nazionale che permetta di quantificare il danno economico prodotto annualmente dall'evasione e dagli evasori ha dato modo anche di raccogliere delle caratteristiche socio-demografiche che permettono una caratterizzazione dell'evasore.

Attraverso l'analisi della relazione tra la variabile evasione e le variabili relative alle caratteristiche dell'utente sono emersi spunti interessanti.

La condizione di disoccupato è associata ad un tasso di evasione più elevato (37,8%) rispetto a quello di casalinga (8%) o di pensionato (6%);

Tabella n. 14 – Distribuzione degli intervistati per professione.

			Evasore		Totale
			0 No	1 Sì	
Prof	1 Studente	Conteggio	6.779	1.016	7.795
		% entro Prof	87,0%	13,0%	100,0%
	2 Casalinga	Conteggio	2.731	236	2.967
		% entro Prof	92,0%	8,0%	100,0%
	3 Impiegato	Conteggio	4.702	247	4.949
		% entro Prof	95,0%	5,0%	100,0%
	4 Libero_prof	Conteggio	1.889	130	2.019
		% entro Prof	93,6%	6,4%	100,0%
	5 Pensionato	Conteggio	2.977	189	3.166
		% entro Prof	94,0%	6,0%	100,0%
	6 Non occupato	Conteggio	747	453	1.200
		% entro Prof	62,3%	37,8%	100,0%
	7 Altro	Conteggio	3.610	692	4.302
		% entro Prof	83,9%	16,1%	100,0%
Totale		Conteggio	23.435	2.963	26.398
		% entro Prof	88,8%	11,2%	100,0%

Ciò ad evidenziare che dove l'evadere non è una scelta, come ad esempio per il disoccupato, è bene promuovere un sistema tariffario che preveda abbonamenti agevolati o che risponda alle esigenze del cliente.

Coloro che si spostano per svago o altro hanno una percentuale di evasione più alta rispetto a coloro che si spostano per lavoro/studio e acquisti. E' verosimile pensare che i primi siano utilizzatori saltuari del trasporto pubblico e quindi più propensi ad evadere rispetto all'utenza fidelizzata.

Tabella n. 15 – Distribuzione degli intervistati per motivo dello spostamento.

			Evasore		Totale
			0 No	1 Sì	
Mot_spo	1 Studio	Conteggio	5.050	647	5.697
		% entro Mot_spo	88,6%	11,4%	100,0%
	2 Lavoro	Conteggio	8.057	583	8.640
		% entro Mot_spo	93,3%	6,7%	100,0%
	3 Acquisti	Conteggio	2.396	252	2.648
		% entro Mot_spo	90,5%	9,5%	100,0%
	4 Svago	Conteggio	3.649	696	4.345
		% entro Mot_spo	84,0%	16,0%	100,0%
	5 Altro	Conteggio	2.624	462	3.086
		% entro Mot_spo	85,0%	15,0%	100,0%
Totale		Conteggio	21.776	2.640	24.416
		% entro Mot_spo	89,2%	10,8%	100,0%

Le donne risultano più virtuose rispetto agli uomini, 11,1% contro un 20,9%.

Tabella n. 16 – Distribuzione degli intervistati per sesso

			Evasore		Totale
			0 No	1 Sì	
Sesso	1 Maschio	Conteggio	10.208	2.695	12.903
		% entro Sesso	79,1%	20,9%	100,0%
	2 Femmina	Conteggio	13.570	1.689	15.259
		% entro Sesso	88,9%	11,1%	100,0%
Totale		Conteggio	23.778	4.384	28.162
		% entro Sesso	84,4%	15,6%	100,0%

Con l'avanzare dell'età la propensione ad evadere diminuisce.

Tabella n. 17 – Distribuzione degli intervistati per età.

			Evasore		Totale
			0 No	1 Sì	
Classe_e tà	1 fino a 30 anni	Conteggio	9.658	2.526	12.184
		% entro Classe_eta	79,3%	20,7%	100,0%
	2 dai 31 ai 55 anni	Conteggio	10.042	1.536	11.578
		% entro Classe_eta	86,7%	13,3%	100,0%
	3 oltre i 55 anni	Conteggio	4.097	345	4.442
		% entro Classe_eta	92,2%	7,8%	100,0%
Totale		Conteggio	23.797	4.407	28.204
		% entro Classe_eta	84,4%	15,6%	100,0%

Da queste caratteristiche di carattere propriamente sociologico è importante sottolineare che la donna più dell'uomo e l'adulto più del giovane reputano probabilmente che il rischio di incorrere in un controllo sia sicuramente maggiore del vantaggio di non pagare.

Rispetto alla variabile nazionalità (italiano/straniero), lo straniero evade di più (26,2%) rispetto all'italiano (13,6%).

Tabella n. 18 – Distribuzione degli intervistati per nazionalità.

			Evasore		Totale
			0 No	1 Sì	
new_naz	1 Italiano	Conteggio	20.658	3.263	23.921
		% entro new_naz	86,4%	13,6%	100,0%
	2 Straniero	Conteggio	3.133	1.114	4.247
		% entro new_naz	73,8%	26,2%	100,0%
Totale		Conteggio	23.791	4.377	28.168
		% entro new_naz	84,5%	15,5%	100,0%

Tale differenziazione può essere spiegata da una difficoltà nell'accedere alle informazione e/o la scarsa integrazione culturale che crea sicuramente maggiori difficoltà nella comprensione del sistema.

Tale analisi permette di costruire campagne di prevenzione e comunicazione e azioni di controllo mirate non solo alla tipologia di utenza ma anche alla tipologia di evasore.

4.6 L'evasione come fenomeno sociale italiano

Il rapporto tra gli italiani e le tasse è sempre stato difficile. Se dunque il sentimento dominante è la paura che una tassazione eccessiva possa erodere il proprio potere d'acquisto, è evidente che nei momenti di crisi economica o, comunque nei momenti in cui tra la collettività prevale la paura dell'impoverimento, la tentazione di non pagare le imposte dovute (qualsiasi esse siano) si fa più consistente.

Se a tutto questo si aggiunge la presenza di un atteggiamento di deresponsabilizzazione diffusa, che in nome della libertà di essere se stessi promuove il diritto a fare ciò che si vuole, risulta comprensibile come l'evasione, a tutti i livelli, sia una forma di adattamento spontaneo alla situazione del nostro Paese.

Del resto, una naturale propensione a non pagare in generale e di non pagare il biglietto nel trasporto pubblico in particolare, unita ad una certa condiscendenza nei confronti di chi trova la via per sfuggire a tale tassazione, risulta anche dall'atteggiamento nei confronti dell'evasione fiscale, che molti italiani non considerano come un reato grave e neppure come uno dei problemi prioritari del paese. Questo è confermato dai dati pubblicati dal Rapporto Censis 2009, in cui risulta che l'evasione registrata nel 2009 è di gran lunga superiore all'anno scorso.

Va detto che quando si parla di evasione quasi sempre ci riferiamo ad una tassazione relativa all'utilizzo di un bene o servizio pubblico. Naturalmente i singoli ambiti nei quali i beni pubblici possono essere ripartiti (dalla scuola alla sanità, dalle autostrade ai mezzi di trasporto pubblico) sono costantemente oggetto di dibattito per quanto concerne la qualità dell'offerta. E quindi il relativo costo sulla collettività.

Tutto ciò inoltre a dispetto di un fattore certo e preoccupante: nel nostro Paese beni pubblici e risorse comuni attraversano un ciclo di progressivo indebolimento, alimentando il differenziale con la disponibilità, relativamente elevata, di beni e risorse private: basti pensare al reddito pro-capite, in linea con quello dei principali Paesi europei, al tasso di motorizzazione privata (con circa 60 auto ogni 100 abitanti siamo ai vertici nel mondo).²³

4.7 Conclusioni

Risulta evidente come le aziende prese in considerazione in questo lavoro, abbiano operato nel senso di una riduzione all'evasione o quanto meno di un maggiore monitoraggio del fenomeno. La comprensione dello stesso nelle sue varie sfaccettature e l'identificazione di contesti particolari, ha condotto a esplorare nuove politiche e strategie mirate e indispensabili.

Ogni azienda di trasporto si comporta e si comporterà presumibilmente nei confronti dell'evasione in modo diverso e adotterà strategie che coincidono con le sue esigenze ambientali, sociali e aziendali per l'appunto.

²³ Censis: rapporto sulla situazione sociale del paese - 2009

Sicuramente osservando le tabelle precedenti, appare in continuo sviluppo la tendenza, da parte delle aziende di TPL, a formare il proprio personale in una prospettiva ampia, dove una sola risorsa possa coprire varie funzioni. Ma risulta anche evidente come l'aumento del controllo a bordo e fuori dal mezzo rappresenti in ogni caso condizione fondamentale per la riduzione del fenomeno, come anche la sorveglianza nelle stazioni e sui mezzi e il controllo congiunto con le forze dell'ordine.

Tutte le varie attività di controllo e di prevenzione al fenomeno dell'evasione nel TPL sono da considerarsi in un'ottica di miglioramento del servizio. E così dovrebbe essere percepito dall'opinione pubblica.

5. Cenni sull'integrazione tariffaria – Casi europei e italiani

5.1 Introduzione

Come anticipato alla fine del precedente capitolo, la politica tariffaria gioca un ruolo fondamentale, ma nonostante ciò non si è certi che essa riesca sempre a conciliare le varie esigenze della collettività associandolo ad obiettivi di carattere economico – aziendale.

Si tratta infatti di esigenze sociali da una parte ed economiche dall'altra. È innegabile infatti che i sistemi tariffari dovrebbero, oltre che garantire un servizio accessibile a tutti, assicurare il raggiungimento dei parametri obiettivo fissati dalla normativa di settore (35% ricavi costi operativi).

La difficoltà in cui vivono le aziende di trasporto è un dato certo oramai. Che i ricavi da traffico non siano sufficienti a contribuire ai costi aziendali è ormai una condizione con cui il settore dei trasporti ha imparato a relazionarsi.

A livello medio nazionale, infatti, non solo si è al di sotto di quasi cinque punti percentuali rispetto all'obiettivo del 35% ma il trend è in continuo calo (-3% dal 2002 al 2007)²⁴. Questo dato non fa altro che ribadire le difficoltà che il comparto del trasporto pubblico locale nel coprire i costi sostenuti con flussi di risorse generate grazie alla propria clientela. L'evoluzione negativa di tale indicatore è sintomo di una tendenza che porta il settore ad essere dipendente sempre più da risorse esogene. È pur vero che *la ratio* che sottende l'esistenza delle compensazioni pubbliche in conto esercizio è quella appunto di "compensare" i costi di un servizio pubblico non commercialmente conveniente, ma d'altra parte non si può prescindere dal mantenere almeno inalterati gli equilibri ed i rapporti tra risorse proprie e risorse pubbliche.

In conclusione la criticità di natura economico-finanziaria che contraddistingue il settore del trasporto pubblico locale, trova spiegazione nella differente velocità di evoluzione dei ricavi da una parte e dei costi dall'altra. Tale tendenza appare così

²⁴ Fonte: ASSTRA

incontrovertibile e tanto consolidata che rappresenta una vera e propria caratteristica strutturale, quasi un segno distintivo di questo comparto economico. Forse solamente una politica tariffaria adeguata, non solo per la collettività, ma anche per l'azienda potrebbe riequilibrare il settore e condurlo verso una più appagante realtà per l'impresa che eroga il servizio.

5.2 Integrazione tariffaria

L'integrazione tariffaria è una condizione essenziale e preliminare affinché l'utilizzo combinato delle diverse modalità di trasporto e l'opportunità di usufruire con lo stesso titolo di viaggio di un servizio offerto da aziende diverse sia valutato come vantaggioso dal punto di vista dell'utente.

Uno degli obiettivi assegnati alla tariffazione è pertanto quello di consentire una migliore ripartizione della domanda tra le diverse modalità di trasporto. Ciò significa dire anche che una migliore combinazione di differenti mezzi può consentire di rispondere più efficientemente alla domanda di mobilità sul territorio.

I Sistemi Tariffari Integrati (STI) nel trasporto pubblico locale (TPL) hanno cominciato a diffondersi in Europa a partire dalla seconda metà degli anni '60, allorché lo sviluppo delle città e la crescente necessità di spostamento da parte dei cittadini/utenti hanno fatto emergere esigenze di razionalizzazione dei network di trasporto, indotte dagli effetti negativi sui costi operativi legati alla coesistenza non coordinata di modi e vettori diversi operanti nella medesima area. Se da una parte l'introduzione di STI può essere ricondotta a problemi di gestione inefficiente del network da parte dei singoli vettori, cioè degli operatori del sistema, d'altro canto non si possono trascurare i costi che l'utenza è costretta a sopportare in assenza di integrazione. Basti pensare al disagio provocato dai trasbordi durante uno spostamento, aggravato dalla necessità di acquistare diversi titoli per effettuare la relazione desiderata, ad un costo generalmente superiore a quello da sostenere in presenza di integrazione tariffaria.

Ma cosa si intende esattamente per '**Sistema Tariffario Integrato**' e quale significato specifico ha l'attributo 'tariffario'? Si tratta 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:

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.

Con riferimento all'ultimo punto, merita una precisazione l'attributo 'tariffario'. Affinché si possa parlare di integrazione tariffaria, è infatti necessario che per tutte le modalità sussistano le medesime condizioni di utilizzo di un determinato titolo (es. se un biglietto consente di viaggiare su autobus per un tempo fino a 60 minuti, lo stesso deve valere per treno, tram, metropolitana, ecc.). Detto in termini pratici, il criterio utilizzato per la determinazione delle tariffe deve essere unico e quindi indipendente dallo specifico modo utilizzato dagli utenti.

Inoltre tutto ciò si lega alla comodità per gli utenti del trasporto pubblico di possedere fisicamente un unico titolo di viaggio, a cui va immediatamente collegato il risparmio in termini di tempo che si genera a seguito dell'acquisto di un documento integrato

Una giustificazione plausibile al vincolo di esclusività di un STI può essere ricollegata all'obiettivo di incentivare la collettività all'utilizzo dei mezzi pubblici in sostituzione dei veicoli privati, con conseguenti benefici in termini di incremento dei ricavi da traffico.

5.3 Sistemi Tariffari Integrati in Europa

All'estero le prime esperienze di integrazione tariffaria risalgono alla fine degli anni '60, nelle principali metropoli europee. Negli anni, tutte le capitali europee sono pervenute all'adozione di sistemi tariffari integrati su scala metropolitana o

regionale supportati da vari esempi di sistemi di bigliettazione elettronica. Si menzionano in particolare i sistemi di Londra, Parigi, Berlino e Madrid.

5.3.1 Londra e la Carta Oyster

Nel luglio del 2000 tutte le società sussidiarie di London Transport, eccetto London Underground, sono state conferite in un nuovo ente chiamato Transport for London (TfL) che gestisce oltre 3 miliardi di passeggeri annui (9,3 milioni di abitanti nell'area). Transport for London è direttamente responsabile della pianificazione e regolazione del trasporto su rotaia mentre London Bus gestisce sia la pianificazione (ad esclusione della definizione delle tariffe di pertinenza di TfL) che il contracting del trasporto su gomma svolgendo il ruolo di stazione appaltante.²⁵ Nel Giugno 2003 TfL ha introdotto una carta a debito pregato "Oyster Card" che rappresenta un abbonamento ricaricabile su interne e nelle stazioni della metro, utilizzabile su tutti i mezzi pubblici. La carta è dotata di un chip, che deve essere fatto passare sui sensori sia in ingresso che uscita dai mezzi in modo da scalare l'importo corretto del viaggio che risulta sempre più vantaggioso rispetto al costo del biglietto o abbonamento ordinario. Attualmente il sistema magnetico Oyster è molto diffuso sulla rete con circa 16.000 lettori in 370 stazioni, 8.000 bus e 2.500 agenzie esterne ed ha raggiunto un elevato grado di utilizzo da parte degli utenti (73% dei viaggi e 60% dei ricavi²⁶). Trasporto of London ha introdotto un sistema tariffario differenziato focalizzato a cogliere la sensibilità della domanda al prezzo in modo da influenzare la distribuzione temporale della domanda. In particolare ha introdotto una fascia "OffPeak" per chi viaggia dalle 9:30 in poi e nei fine settimana, caratterizzata da una riduzione tariffaria: da un minimo del 12% fino ad un massimo del 50% per il prezzo dell'abbonamento giornaliero. Inoltre nell'area di Londra sono state introdotti titoli di viaggio dedicati ai giovani e ai precari.

²⁵ Axteria, La Lombardia nel contesto italiano ed europeo del TPL – Principali evidenze e conclusioni, 26 Marzo 2008.

²⁶ Axteria, La Lombardia nel contesto italiano ed europeo del TPL – Principali evidenze e conclusioni, 26 Marzo 2008.

5.3.2 Parigi

OPTILE è un'associazione di imprese private di trasporto, che servono 1.100 dei 1.300 comuni dell'intera regione della Francia e i relativi 5 milioni di abitanti, assicurando il 60% dell'offerta di TPL urbano ed interurbano fuori l'area metropolitana di Parigi. Gli aderenti ad Optile sono tipicamente imprese familiari che svogono le attività di: trasporto pubblico locale urbano ed interurbano, trasporto scolari, trasporti speciali (trasporto alla domanda, trasporto di persone a mobilità ridotta, ecc.) l'integrazione tariffaria di Parigi ha avuto inizio con l'introduzione della Carta Orange ed è evoluto fino all'integrazione dell'attuale biglietto singolo (Tichet t) che può essere utilizzato su tutte le modalità e con tutte le compagnie.

5.3.3 Berlino

VBB nasce con l'obiettivo di coordinare l'attività delle aziende del trasporto pubblico operanti nella città di Berlino e nella Regione del Brandeburgo (6 milioni di abitanti per 1,2 miliardi di passeggeri), sviluppando sinergie dal lato dell'offerta e migliorando il livello di servizio all'utente. All'interno della pianificazione VBB svolge la funzione di programmazione di esercizio (durata, frequenza, orari), mentre alle Autorità Pubbliche sono affidate la gestione del sistema tariffario, la definizione del livello qualitativo e la progettazione e pianificazione di nuove reti. A livello di commercializzazione VBB gestisce l'integrazione tariffaria (biglietto unico) tra tutte le aziende del network del trasporto pubblico di Berlino.²⁷ Il sistema integrato dei trasporti pubblici di Berlino (BVG) è un modo efficiente per viaggiare in città. La rete dei trasporti è suddivisa in tre zone (A, B e C) per le quali è necessario un solo biglietto, valido nelle linee sotterranee (U-Bahn) e di superficie (S-Bahn) della metropolitana, nonché sui tram e sui battelli che navigano i laghi cittadini. I biglietti integrati possono essere utilizzato su quasi tutte le forme di trasporto (ad eccezione di treni a lunga percorrenza). La maggior parte dei biglietti sono validi per due o tre zone. Generalmente i biglietti sono validi per un

²⁷ Axteria, La Lombardia nel contesto italiano ed europeo del TPL – Principali evidenze e conclusioni, 26 Marzo 2008.

periodo di tempo (da due ore fino a un mese) e può essere utilizzato a qualsiasi ora del giorno e della notte nel loro periodo di validità

5.3.4 Madrid

Nella Comunità di Madrid esiste un sistema di convivenza tra pubblico e privato ben definito: l'area urbana e suburbana di Madrid è gestita operativamente da operatori pubblici tramite affidamento diretto (EMT per il trasporto su gomma, Metro Madrid per il trasporto su ferro). Nell'area extraurbana sono presenti 33 imprese private che vengono coordinate dall'agenzia che gestisce 44 concessioni amministrative.²⁸ EMT gestisce la rete bus di Madrid, che consiste di oltre 150 linee di autobus. La metropolitana di Madrid, la "Metro Madrid" possiede 234 stazioni. Il sistema di tariffazione entro la zona A è conosciuto come MetroMadrid, mentre le linee designate come MetroSur, MetroEste, MetroNorte, MetrOeste e TFM servono aree suburbane fuori dai confini della città di Madrid.

5.4 Sistemi Tariffari Integrati in Italia

All'inizio del 2007 in Italia si contavano 43 forme di sistemi integrati. Di essi solo 13 sono integralmente sostitutivi dei sistemi preesistenti mentre i restanti risultano alternativi ai precedenti che sono quindi rimasti in vigore. In quest'ultimo caso non si può parlare propriamente di sistemi integrati. Tra i 13 sistemi integrati veri e propri si menzionano in particolare i sistemi della Regione Campania, Emilia Romagna e Toscana e i sistemi della Provincia di Torino, Roma e Milano.

5.4.1 UnicoCampania (Regione Campania)

Il Consorzio UnicoCampania coordina e gestisce il Sistema di Tariffazione Integrata nella Regione Campania ed una realtà innovativa in piena espansione. L'obiettivo del Consorzio è quello di offrire agli utenti la massima accessibilità alla rete del trasporto pubblico locale, utilizzando Un Unico Biglietto.

Attualmente il Consorzio UnicoCampania racchiude 14 aziende del trasporto pubblico campano (Acms, Air, Amts, Anm, Circumvesuviana, Ctp, Cti/Ati, Cstp,

²⁸ Ateria, La Lombardia nel contesto italiano ed europeo del TPL – Principali evidenze e conclusioni, 26 Marzo 2008.

EavBus, Metrocampania Nordest, Metronapoli, Sepsa, Sita, Trenitalia). Il Consorzio in questione riesce a movimentare, ogni giorno, più di 1,5 milioni di passeggeri con 25 mila corse bus e 2540 treni, vale a dire, una copertura del 100% per il trasporto su ferro e il 78% di quello su gomma.

La peculiarità del sistema UnicoCampania 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.

I titoli di viaggio disponibili comprendono: il biglietto orario giornaliero e weekend, ed abbonamenti mensili ed annuali.

L'impegno del Consorzio UnicoCampania inoltre si espleta anche nella promozione dell'utilizzo del trasporto pubblico attraverso mirate iniziative di marketing e comunicazione; lotta all'evasione e all'elusione; stampa e distribuzione dei titoli di viaggio affinché l'utenza scelga il mezzo pubblico per la sua comodità e convenienza, oltre che per il rispetto dell'ambiente.

L'obiettivo di UnicoCampania può essere sintetizzato come quello di favorire l'utilizzo del mezzo di trasporto pubblico mediante diverse forme di facilitazione tariffaria e la più significativa è, per l'appunto, la possibilità di utilizzare più mezzi (autobus, tram, metropolitane, treno).

La struttura tariffaria integrata prevede la seguente suddivisione: UnicoNapoli (per spostamenti tra Napoli e 14 comuni limitrofi), UnicoCampania Urbano (per spostamenti tra un qualsiasi comune della regione Campania e Napoli); UnicoCampania Extraurbano (per spostamenti tra due qualsiasi comuni della regione Campania diversi da Napoli e non appartenenti alla medesima area suburbana); UnicoAvellino (per spostamenti tra Avellino e 14 comuni limitrofi); UnicoBenevento (per spostamenti tra Benevento e 13 comuni limitrofi); UnicoCaserta (per spostamenti tra Caserta e 12 comuni limitrofi) e infine UnicoSalerno (per spostamenti tra Salerno e 11 comuni limitrofi).

Le tipologie tariffarie offerte da il sistema integrato Campano tengono conto della segmentazione dell'utenza si abituale che occasionale, in particolare il biglietto si suddivide in Orario, Giornaliero e Week-end e gli abbonamenti in Settimanale, Mensile, Annuale, per Studenti e per Pensionati.

5.4.2 Stimer (Regione Emilia Romagna)

L'integrazione tariffaria ha, da sempre, rappresentato un forte valore per la Regione Emilia-Romagna, soprattutto in risposta alla crescente richiesta degli utenti di poter disporre di un sistema coordinato che unisca le diverse modalità di accesso al trasporto pubblico. Si è trattato quindi di realizzare un sistema di bigliettazione elettronica regionale in grado di incentivare l'uso dei mezzi pubblici attraverso un servizio all'utenza più semplificato e flessibile. E non solo: offrire agli utenti trasparenza, facilitazione e semplificazione nell'accesso e nell'uso del trasporto pubblico stesso. La regione ha perciò avviato il progetto **STIMER** (Sistema Tariffazione Integrata della Mobilità Emilia-Romagna), un sistema di tariffazione integrata dei trasporti a "biglietto unico" basato sulla suddivisione del territorio regionale in zone e su un sistema tecnologico di gestione. "**Sistema**" perché vale per tutti gli operatori, "**integrato**" e della "mobilità " perché i viaggiatori possono usare i diversi modi di trasporto, autobus urbani ed extraurbani, treni regionali e locali, su tutto il territorio della regione, con lo stesso titolo di viaggio, costituito da una card elettronica, pagando il prezzo del biglietto in base alla tratta percorsa e non ai vettori utilizzati.

L'1 settembre 2008 è partita la prima fase di avvio di STIMER e si è dato inizio ad un processo che si è concluso quest'anno (2010), quando il sistema di tariffazione integrata regionale è entrato a regime. Questa prima fase del progetto è stata contraddistinta da tre titoli di viaggio di abbonamento annuale integrato regionale, identificati con nome e logo "**Mi Nuovo**", "**Mi Nuovo studenti**" e "**Mi Nuovo Tutto Treno**".

Nella realizzazione del progetto STIMER sono coinvolti la Regione Emilia-Romagna, gli Enti locali, le Agenzie locali per la mobilità, i Gestori autofiloviari

pubblici e privati del trasporto pubblico regionale ed il Consorzio Trasporti Integrati (Trenitalia SpA, Fer Srl, ACT – Reggio Emilia, ATCM – Modena), che da giugno 2008 eroga il servizio di trasporto ferroviario regionale a seguito dell'aggiudicazione della gara per l'affidamento del servizio.

Come detto in precedenza, STIMER introduce i seguenti principi: l'utente decide zona di origine e di destinazione del viaggio e la tariffa dipende esclusivamente dal numero di zone attraversate, indipendentemente dai vettori utilizzati, inoltre possono essere utilizzati liberamente, senza aggravii aggiuntivi, i servizi di trasporto pubblico nella zona di partenza utili a raggiungere il vettore extraurbano che conduce l'utente nella zona di destinazione e ancora, giunto nella zona di destinazione l'utente può, rimanendo entro un determinato arco temporale, proseguire il viaggio con altro mezzo all'interno della medesima zona senza un ulteriore esborso.

Da ciò deriva l'esigenza di ripartizione degli introiti tra i diversi gestori che contribuiscono al servizio. L'obbligo per l'utente di "validare" il titolo di viaggio ad ogni salita sul mezzo (bus o, per i treni, in stazione) consente di registrare con precisione la sequenza di vettori utilizzati in ogni spostamento. Su tali registrazioni si basano i criteri di ripartizione degli introiti individuati.

5.4.3 Formula (Provincia di Torino)

In Piemonte coesistono diverse realtà di integrazione tariffaria. La più importante di esse è rappresentata dal sistema "FORMULA", che interessa un'estesa area avente come polo centrale la città di Torino. L'integrazione tariffaria Formula è nata il 1° aprile 1996 dall'intesa tra Regione Piemonte, Provincia di Torino, Comune di Torino, ATM e SATTI (oggi GTT), Fs (oggi Trenitalia) per offrire nell'area provinciale torinese un servizio di trasporto efficiente e funzionale alle esigenze della clientela.

Con un solo abbonamento è quindi possibile viaggiare nell'area FORMULA indifferentemente sui mezzi di tutte le Aziende: tram, autobus, metropolitana automatica, treni. Successivamente al 2002 il sistema Formula è stato allargato con l'ingresso di 27 nuove aziende private.

Formula risponde all'esigenza di adeguare l'offerta ad un contesto che va rapidamente mutando: si tratta infatti di soddisfare le esigenze della clientela. Il sistema Formula costituisce il primo passo di innovazione e miglioramento della qualità del trasporto pubblico per dotare il Piemonte di un sistema di trasporto a livello europeo. I vantaggi per la clientela si traducono principalmente in maggiore servizio e opportunità di viaggio, maggiori soluzioni di trasporto in relazione alle proprie esigenze, maggiore semplicità di utilizzo del servizio, maggiore utilizzo del servizio in ogni ora del giorno, in tutti i gironi dell'anno.

Anche i vantaggi che il sistema apporta alle aziende di trasporto sono importanti in quanto consente l'avvio di un processo di revisione globale dei trasporti con la progressiva ottimizzazione della rete, e inoltre perché stimola l'innovazione.

In concreto, con il nuovo abbonamento Formula, non si acquistano percorsi ma zone di mobilità, usufruendo del diritto di viaggiare all'interno delle zone scelte sui mezzi GTT e Trenitalia, senza vincoli di percorso e di frequenza, e con un numero illimitato di corse e fermate intermedi.

L'area interessata all'integrazione comprende Torino e un'area metropolitana circostante, estesa per circa 40 chilometri di raggio, articolata in aree concentriche suddivise in 19 zone contrassegnate ognuna con una lettera. Per quanto riguarda la tariffa, quest'ultima si calcola contando le zone interessate dal percorso scelto (contando anche le zone di partenza e di arrivo). In merito alla ripartizione degli introiti dei titoli di viaggio integrati, la Convenzione prevede la realizzazione di indagini di mercato per stabilire, con i dati raccolti, una ripartizione determinata dalla domanda soddisfatta da ogni Azienda. Il Campione di indagine è determinato sulla base di un universo di riferimento costituito dalla popolazione degli abbonati al sistema integrato Formula.

5.4.4 Metrebus (Provincia di Roma)

Il sistema tariffario integrato denominato "METREBUS" è stato introdotto con la Deliberazione della Giunta Regionale del Lazio n. 8171 del 18/10/1994. Questo sistema permette di viaggiare in modo integrato sui mezzi pubblici su gomma e su rotaia. Si articola in un sistema cittadino, sviluppato per la capitale, ed uno

regionale. Metrobus Lazio, per gli spostamenti più ampi, permette un numero illimitato di viaggi nell'ambito del territorio relativo a ciascuna delle sette zone in cui è stata divisa la regione. Il prezzo del biglietto integrato dipende unicamente dal numero di zone che si attraversano, non dalla quantità dei mezzi che si utilizzano o dalla lunghezza dei percorsi. Come detto sopra, le tipologie di titoli offerti sono riconducibili a due grandi categorie: "Metrebus Roma" e "Metrebus Lazio". Per quanto riguarda la prima i documenti integrati esistenti sono il biglietto integrato a tempo (impersonale) e il biglietto integrato giornaliero (impersonale), oppure abbonamenti quali il settimanale, il mensile e l'annuale. A queste categorie si aggiungono una serie di abbonamenti ridotti per varie tipologie di utenti. Per quanto riguarda Metrobus Lazio la tipologia di biglietti e abbonamenti offerti includono quelli giornalieri, mensili e annuali, tutti nominativi. Come per Metrobus Roma, anche gli abbonamenti per il Lazio ne includono alcuni agevolati, come per esempio per gli studenti.

5.4.5 Sitam (Provincia di Milano)

Il sistema tariffario a zone in vigore nell'area metropolitana milanese è denominato SITAM (Sistema Integrato Trasporti Area Milanese), è gestito dall'ATM e vi aderiscono la maggior parte delle linee di trasporto pubblico su gomma che si muovono nella della Provincia di Milano.

I biglietti e gli abbonamenti interurbani e cumulativi sono a tariffa progressiva, in funzione della distanza da percorrere. A questo scopo Milano è stata divisa in due corone; il territorio circostante a Milano è stato suddiviso in corone circolari concentriche, che progressivamente diventano più ampie e sono identificate via via dai colori giallo, verde, rosso, azzurro, marrone, arancione. Ogni corona è divisa in più parti. Ogni parte così individuata è chiamata in gergo "semizona". Ne deriva che le tariffe richieste per raggiungere una determinata località sono definite in base al numero di semizona attraversate per giungere dalla località di origine alla località di destinazione. In linea generale, il risultato è che le tariffe aumentano man mano che si percorre una distanza maggiore. Seguono questo principio i biglietti ordinari, i settimanali e gli abbonamenti mensili per studenti, che vengono contraddistinti con la stessa progressione di colori utilizzata per le

corone. Altri tipi di documenti interurbani e cumulativi hanno invece tariffe che procedono per “aree”, ossia raggruppamenti di corone. Infatti le corone descritte sopra vengono accorpate per maggior semplicità in aree concentriche, sulla base delle quali, sempre secondo il principio della distanza percorsa, vengono definiti i prezzi degli abbonamenti. Per quanto riguarda la struttura dell’offerta tariffaria “SITAM”, si possono distinguere tre principali tipologie di documenti integrati:

- Documenti Urbani, per chi si sposta in città solo sulle linee urbane di Milano. Per essi è prevista una tariffa piatta comunale, indipendentemente dal numero di linee utilizzate;
- Documenti Interurbani, per chi si sposta solo al di fuori della città, con la possibilità di accedere radialmente anche alle zone suburbane della città;
- Documenti Interurbani Cumulativi, per chi si sposta sia all’interno dell’area urbana che al di fuori della città. La particolarità di questi documenti è che la tariffa non è data dalla somma delle tariffe applicate alle due tipologie di relazioni (urbana + interurbana): la tariffa è calcolata come somma del prezzo del percorso urbano e del prezzo del percorso interurbano “puro”, scontato cioè del costo di accesso in Milano dalla linea interurbana (in pratica, tali documenti consentono di non pagare le sovrapposizioni di percorso).

Infine, all’interno delle categorie sopra descritte si individuano varie tipologie di biglietti e abbonamenti, come per esempio: biglietto ordinario, integrato, carnet, oppure abbonamento giornaliero, settimanale, mensile e annuale.

5.4.6 Pegaso (Regione Toscana)

Il Sistema Tariffario Integrato “PEGASO” è stato introdotto il 1/4/2001. Il progetto nasce come obiettivo della regione Toscana di creare un sistema di integrazione tariffaria ad estensione regionale che coinvolgesse tutti i gestori di TPL presenti sul territorio e le rispettive modalità: ferro e gomma, a livello sia urbano che extraurbano.

L’abbonamento Pegaso consente di utilizzare qualsiasi vettore disponibile che collega due località scelte dal cliente nell’ambito della rete dei trasporti regionali. L’offerta tariffaria prevede anche un abbonamento di tipo combinato, mirante ad

incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico attraverso l'applicazione di sconti variabili tra il 5% ed il 20% della somma dei prezzi degli abbonamenti ordinari.

E' inoltre possibile estendere la validità dell'abbonamento alle reti di trasporto urbano della città di partenza e/o arrivo del viaggio usufruendo di uno sconto sul prezzo ordinario di questi.

Per acquistare l'abbonamento mensile o annuale Pegaso è necessario possedere la Tessera Pegaso (€ 6,00 valida 3 anni) rilasciata dalle aziende di trasporto extraurbano aderenti all'iniziativa . Sull'abbonamento Pegaso è sempre specificata la tratta scelta dal cliente e gli eventuali abbonamenti urbani a cui è abbinato, il numero della tessera Pegaso, il periodo di validità ed il prezzo. Il prezzo dell'abbonamento varia a seconda delle opzioni scelte dal cliente.

Titoli Pegaso

-abbonamento annuale valido 12 mesi solari a partire dal mese di riferimento

-abbonamento mensile valido il mese solare di riferimento

-abbonamento giornaliero valido dalle ore 0.00 alle ore 24.00 del giorno di convalida

Le tariffe Pegaso variano in base allo spostamento richiesto ed al eventuale abbinamento alla tratta extraurbana di uno o due abbonamenti urbani.

Rimane comunque importante ricordare che l'introduzione dei sistemi di integrazione tariffaria in molte regioni d'Italia, ha contribuito e contribuisce tutt'ora a diffondere la cultura secondo cui il mezzo pubblico deve essere considerato una valida risposta ai problemi sociali e ambientali del paese.

6. Allegato Normativa tariffaria regionale nel trasporto pubblico locale

REGIONI	NORMATIVA IN MATERIA DI TARIFFE	
ABRUZZO	L. REG. 12 AGOSTO 1998, N.72 – ORGANIZZAZIONE DELL'ESERCIZIO DELLE FUNZIONI AMMINISTRATIVE A LIVELLO LOCALE	ART. 21 – Funzioni riservate alla Regione: f) definizione dei criteri per l'applicazione della politica tariffaria da parte degli enti destinatari del conferimento di funzioni e) applicazione della politica tariffaria sulla base dei principi e dei criteri stabiliti dalla Regione.
	L.REG. 23 DICEMBRE 1998, N.152 – NORME PER IL TRASPORTO PUBBLICO	ART.1 – FINALITA'. Incentivare la razionalizzazione della mobilità urbana ed extraurbana attraverso l'integrazione intermodale e tariffaria (...) ART. 5 – FUNZIONI DI COMPETENZA REGIONALE. d) definizione dei criteri per l'applicazione della politica tariffaria da parte degli enti delegati e realizzazione, di concreto con gli enti locali e con le aziende di trasporto interessate, sentite le organizzazioni sindacali, di un sistema di integrazione tariffario ART. 6 – COMPETENZA DELLE PROVINCE. g) applicazione della politica tariffaria sulla base dei principi e dei criteri stabiliti dalla Regione. ART. 7 - COMPETENZE DEI COMUNI. f) applicazione della politica tariffaria sulla base dei principi e dei criteri stabiliti dalla Regione; ART. 23 – CRITERI PER LA DEFINIZIONE DEL SISTEMA TARIFFARIO. 1.Nel rispetto dei principi di integrazione ed uniformità tra i diversi sistemi, modi e tipi di trasporto, la Giunta regionale stabilisce i criteri di politica tariffaria, tenuto conto dei costi del servizio e della necessità che, a partire dal 1° gennaio del 2000, sia assicurato il conseguimento del rapporto dello 0,35 tra ricavi da traffico e costi operativi al netto dei costi di infrastruttura. 2.Le tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale sono specificatamente determinate, in armonia con i criteri di cui al primo comma, nell'ambito dei contratti di servizio. Nell'ambito degli aggiornamenti periodici delle tariffe stabilite dalla Giunta regionale, le aziende di trasporto, in relazione alle caratteristiche e consistenza del traffico interessato, possono richiedere alla Giunta regionale l'applicazione o meno degli aumenti stabiliti. Tale deroga deve essere autorizzata dalla Giunta regionale per poter essere applicata.
	L.REG.23 DICEMBRE 1998, N.153 – NORME PER GLI INVESTIMENTI NEL SETTORE TRASPORTI	ART.16 – NORME SULLA INTEGRAZIONE TARIFFARIA. 1.La Giunta regionale, allo scopo di favorire il processo di razionalizzazione e sviluppo del trasporto pubblico locale, procede alla individuazione di un sistema di integrazione tariffaria con adozione di titoli di viaggio che consentano all'utenza di utilizzare diversi servizi di trasporto di persone nel territorio regionale.

REGIONI	NORMATIVA IN MATERIA DI TARIFFE	
BASILICATA	L.REG.27 LUGLIO 1998, N.22 – RIFORMA DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE IN ATTUAZIONE DEL DECRETO LEGISLATIVO DEL 19.11.1997 N.422	ART. 5 – COMPETENZE DELLA REGIONE f) stabilisce le modalità per la determinazione delle tariffe, anche al fine di realizzare l'integrazione tariffaria tra i vari modi di trasporto ART.7 – COMPETENZE DEI COMUNI E DELLE COMUNITA' LOCALI 1.I comuni in relazione ai servizi di T.P.R.L. di propria competenza: determinano d'intesa con la Regione i servizi minimi di propria competenza e le relative tariffe (...) 2.Le Comunità locali nel territorio di propria competenza predispongono e aggiornano, sulla base degli indirizzi regionali i piani urbani del traffico; determinano, d'intesa con la Regione ed in base a quanto stabilito nel proprio statuto, i servizi minimi di propria competenza e le relative tariffe; (...) ART. 8 – PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI Il piano regionale dei trasporti contiene: d) i lineamenti generali di politica tariffaria e di determinazione del costo dei servizi tendenti all'integrazione modale e tariffaria; ART.22 – DETERMINAZIONE DELLE TARIFFE Le tariffe dei servizi di trasporto pubblico di competenza provinciale e regionale sono stabilite dalla tabella allegata alla presente legge. Le suddette tariffe entrano in vigore il 15° giorno successivo alla entrata in vigore della presente legge. Le tariffe fissate nei contratti di servizio potranno essere adeguate annualmente in funzione del raggiungimento del rapporto dello 0,35 tra ricavi da traffico e costi di esercizio.
	L.REG. 19 MAGGIO 2004, N.9 – AGGIORNAMENTO DELLE NORME IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE ED AVVIO DELLE PROCEDURE DI GARA PER L'AFFIDAMENTO DEI SERVIZI	ART. 4 1 – La Giunta è delegata alla revisione ed all'armonizzazione del sistema tariffario (...) finalizzato anche alla istituzione di un sistema tariffario integrato. 1-bis a)Al fine di garantire la coperture finanziaria di eventuali minori introiti da tariffazione, conseguenti all'attivazione del sistema di tariffazione integrata di cui al comma 1, vengono riconosciute alle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico locale ed aderenti al sistema, per l'esercizio finanziario di cui il sistema sarà attivato e per ciascuno dei due successivi esercizi finanziari contributi per i minori introiti certificati, comunque in misura non superiore al 5% dei ricavi da tariffa di cui ai bilanci per l'esercizio 2006 e per un importo massimo complessivo di euro 1.000.000,00, per ciascun esercizio finanziario;

REGIONI	NORMATIVA IN MATERIA DI TARIFFE	
CALABRIA	L.REG.7 AGOSTO 1999, N.23 – NORME PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	ART.3 - FUNZIONI E COMPETENZE DELLE REGIONI La Regione in materia di trasporto pubblico locale: f) stabilisce le modalità per la determinazione delle tariffe, anche allo scopo di completare la realizzazione dell'integrazione tariffaria tra i vari modi di trasporto; ART.10 – PROGRAMMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE G) prevede le modalità di determinazione delle tariffe;
CAMPANIA	L.REG.28 MARZO 2002, N. 3 – RIFORMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E SISTEMI DI MOBILITA' DELLA REGIONE CAMPANIA	ART. 7 – TARIFFE E TITOLI DI VIAGGIO 1 – La Regione, al fine di garantire l'integrazione e l'uniformità fra i diversi sistemi e modi di trasporto, con il supporto dell'agenzia regionale della mobilità, e d'intesa con il Consiglio delle autonomie locali, determina i criteri che regolano il sistema tariffario del trasporto pubblico regionale e locale, definisce la politica tariffaria e le sue modalità di applicazione, stabilisce le diverse tipologie di titoli di viaggio e i corrispondenti livelli tariffari massimi, definisce le azioni di promozione del trasporto pubblico, fondate su incentivi anche tariffari e sulla diffusione dell'informazione. Il livello tariffario da adottare per ogni titolo di viaggio è demandato agli enti locali competenti per la stipulazione dei relativi contratti di servizio. 1 – Gli enti locali possono individuare eventuali beneficiari di agevolazioni tariffarie definendone le relative condizioni e modalità, con oneri a carico dei propri bilanci. ART.17 – LA PROGRAMMAZIONE TRIENNALE DEI SERVIZI MINIMI. Nell'ambito del processo di pianificazione dei servizi per la mobilità (...), la Regione, per i servizi di propria competenza e, ove esistenti, le città metropolitane per i servizi di loro competenza, o gli altri enti locali, (...), approvano programmi triennali di trasporto pubblico locale contenenti: b) le proposte di integrazione modale e tariffaria per i servizi di propria competenza; e) le modalità di determinazione delle tariffe per i servizi di propria competenza
	L.REG. 30 GENNAIO 2008, N.1 – DISPOSIZIONI PER LA FORMAZIONE DEL BILANCIO ANNUALE E PLURRIANNUALE DELLA REGIONE CAMPANIA – LEGGE FINANZIARIA 2008	ART. 39 – NORME IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE 1 – A decorrere dall'esercizio finanziario 2008 le tariffe per il trasporto pubblico di interesse regionale e locale sono, all'inizio di ogni anno, automaticamente adeguate secondo il meccanismo del price cap e comunque in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione nazionale per l'anno di riferimento. Ogni tariffa così adeguata è arrotondata, ove necessario, ai 10 centesimi di euro superiori.

REGIONI	NORMATIVA IN MATERIA DI TARIFFE	
EMILIA - ROMAGNA	L.REG. 2 OTTOBRE 1998, N.30 – DISCIPLINA GENERALE DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE	ART. 2 – PRINCIPI GENERALI E MODALITA' ATTUATIVE – 1 – L'azione regionale in materia di trasporto pubblico regionale e locale si ispira ai seguenti principi generali: f) confronto tra i costi interni ed esterni dei diversi modi di trasporto individuali e collettivi, sulla base dell'unità di prodotto "persona trasportata per chilometro", al fine di rendere possibile ed incentivare la scelta delle modalità di trasporto meno costose per la collettività in termini ambientali, sociali ed economici, anche tramite l'adozione di apposite politiche tariffarie, fiscali e dei prezzi; ART.39 – SISTEMA TARIFFARIO 1 – La Regione persugue l'armonizzazione delle tariffe e dei titoli di viaggio al fine di conseguire, anche attraverso il sistema tariffario, la massima integrazione tra i diversi modi di trasporto. 2 – La Giunta regionale determina i criteri che regolano il sistema tariffario del trasporto pubblico regionale e locale e progressivamente attua la riforma del sistema tariffario caratterizzato dalla zonizzazione del territorio regionale e dall'applicazione di sistemi tecnologici gestionali flessibili e integrati. 3 – la Giunta regionale stabilisce i tipi dei titoli di viaggio e i corrispondenti livelli tariffari di riferimento da applicarsi ai servizi di trasporto pubblico regionale e locale. 4 – le province e i comuni regolano le tariffe autofilotranviarie tenendo conto dei livelli di cui al comma 3 e con riferimento anche al vincolo di mantenimento dell'equilibrio economico delle imprese di gestione. 5-ter.- Comunque, qualora le entrate da tariffe non raggiungano il 35 per cento dei costi dei servizi del bacino provinciale o i costi risultino superiori alle previsioni, province e comuni sono tenuti a integrare le entrate per garantire il pareggio del bilancio sulla base di contratti di servizio e degli accordi sottoscritti.
	L.REG.30 GIUGNO 2008, N.10 – MISURE PER IL RIORDINO TERRITORIALE, L'AUTORIFORMA DELL'AMMINISTRAZIONE E LA RAZIONALIZZAZIONE DELLE FUNZIONI	ART.23 – AMBITO DELLA RIFORMA IN MATERIA DI SERVIZI PUBBLICI. FINALITA' E OBIETTIVI. 1 – La presente legge detta norme generali per la riforma dei servizi pubblici locali di rilevanza economica concernenti i servizi: a) b) c) trasporto pubblico locale. 2 – La Regione Emilia-Romagna persegue le seguenti finalità e obiettivi: a) garantire un costante miglioramento qualitativo e quantitativo dei servizi sulla base dei criteri appositamente definiti periodicamente; e) attuare un sistema tariffario che assicuri l'accessibilità universale dei servizi e garantisca un livello delle tariffe coerente con la qualità e quantità di cui alla lettera a); f) favorire lo sviluppo di un solido e qualificato sistema di imprese operanti nel settore; ART. 24 – FUNZIONI IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2 – La Regione promuove l'introduzione di un unico sistema tariffario integrato sull'intero territorio regionale. A tal fine essa definisce, sentite le Province e i Comuni, le modalità per la necessaria articolazione tariffaria di bacino . (...)

REGIONI	NORMATIVA IN MATERIA DI TARIFFE	
LAZIO	L.REG. 16 LUGLIO 1998, N.30 – DISPOSIZIONI IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	ART.1 – FINALITA' 1 – La Regione promuove lo sviluppo ed il miglioramento del sistema del trasporto pubblico locale, inteso quale trasporto pubblico regionale, provinciale e comunale, riconoscendo al medesimo un ruolo fondamentale per assicurare la mobilità nel proprio territorio, attraverso: g) il rafforzamento dell'integrazione modale e tariffaria, contribuendo alla definizione dei meccanismi incentivanti l'integrazione stessa; i) la promozione, anche attraverso le aziende di trasporto, di campagne istituzionali a livello regionale volte a sensibilizzare i cittadini all'utilizzo del trasporto pubblico ed al rispetto dei beni e dei mezzi impiegati nell'espletamento del servizio. ART. 3 – DISTINZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 1 - I servizi di trasporto pubblico locale, in considerazione delle caratteristiche del percorso , si distinguono in servizi di linea : a) Comunali b) Provinciali c) Regionali. ART.6 – FUNZIONI E COMPETENZE DELLA REGIONE. 1 – La Regione, in materia di trasporto pubblico locale svolge le funzioni e i compiti che richiedono l'esercizio unitario ed in particolare : g) stabilisce, nell'ambito del programma triennale di cui all'art. 18, le modalità per la determinazione delle tariffe; ART.9 – COMPITI DELLE PROVINCE CONNESSI ALL'ESERCIZIO DELLE FUNZIONI CONFERITE 1 – Le Province , (...) provvedono all'esercizio dei seguenti compiti: e-bis) stabilire le tariffe relative ai servizi di cui all'articolo 3, comma 3, sulla base dei principi e dei criteri indicati all'articolo 30-bis. ART. 10 – FUNZIONI CONFERITE AI COMUNI. 1 – relativamente ai servizi di linea comunali di cui all'articolo 3, comma 2 , sono attribuite ai comuni le seguenti funzioni: h) stabilire le tariffe relative ai servizi di cui all'articolo 3, comma 2, sulla base dei principi e dei criteri indicati all'articolo 30-bis ART. 30 bis – ADEGUAMENTI TARIFFARI. (...) l'adeguamento delle tariffe non integrate viene richiesto dalle imprese esercenti agli enti affidanti entro il 30 settembre di ogni anno. L'ente affidante si pronuncia sulla richiesta entro novanta giorni, sulla base delle modalità stabilite dalla Regione ai sensi dell'articolo 6 comma g) (...) 2 – L'ente affidante adegua le tariffe non integrate con il metodo del price cap inteso come limite massimo della variazione di prezzo vincolata per il periodo di durante all'affidamento (...) ART. 33 – ONERE A CARICO DELLA REGIONE 1 – A partire dal 1° gennaio 1999 la Regione si assume l'onere di corrispondere all'impresa affidataria del servizio l'ammontare del minor introito derivante dal rilascio dei titoli di viaggio a tariffa agevolata
	L.REG. 16 GIUGNO 2003, N.16 – MODIFICHE ALLA L. REG. 16 LUGLIO 1998, N.30	ART. 45 – DISPOSIZIONI TRASNSITORI E FINALI. 9 – Per gli anni 2004 e 2005, in deroga a quanto stabilito dall'articolo 30-bis della legge regionale n.30/1998m, come inserito dalla presente legge, gli adeguamenti tariffari sono stabiliti annualmente sulla base del tasso di inflazione programmata fissato dal Governo nell'ultimo documento di programmazione economico-finanziaria.

REGIONI	NORMATIVA IN MATERIA DI TARIFFE	
LIGURIA	L.REG. 9 SETTEMBRE 1998, N.31 – NORME IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.	ART. 1 – FINALITA' 2 – La Regione persegue gli obiettivi (...) avviando iniziative atte a garantire: a) Il miglioramento della mobilità urbana da raggiungere attraverso lo sviluppo di un sistema integrato dei trasporti pubblici di linea e non di linea, l'incremento delle interconnessioni tra trasporti pubblici e trasporti privati; b) l'integrazione tariffaria tra i modi, i tipi ed i vettori del trasporto, anche favorendo l'introduzione di tecnologie innovative; c) il confronto e la concorrenzialità tra le aziende; d) i flussi delle informazioni tra le aziende, tra le aziende e gli enti locali, tra le aziende e i cittadini ART. 3 – PROGRAMMAZIONE REGIONALE. 2 – Il Consiglio regionale (...) approva un programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale. 3 – Il programma triennale individua: a) la rete e l'organizzazione dei servizi; b) i criteri per l'integrazione tra modi di trasporto, in particolare tra ferrovia e gomma; c) le modalità di determinazione delle tariffe; d) i criteri per l'integrazione tariffaria; ... ART. 9 – TARIFFE 1 – Nel rispetto dei principi di integrazione ed uniformità tra i diversi modi, tipi e vettori di trasporto, la Regione stabilisce i criteri di politica tariffaria, tenuto conto: a) dell'utilizzazione del trasporto da parte dell'utente; b) della lunghezza dei percorsi, ove possibile; c) del confort dei servizi offerti, ove possibile; d) dei costi del servizio, a fronte degli obblighi relativi. 2 – A partire dal 1° gennaio 2000, deve essere assicurato il conseguimento del rapporto dello 0,35 tra ricavi da traffico e costi operativi al netto dei costi di infrastruttura. Tale rapporto può variare in relazione a particolari obblighi di servizio individuati nel contratto di servizio. 3 – Le tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale e le agevolazioni tariffarie sono determinate in armonia con i criteri di cui al comma 1 e sulla base di quanto stabilito nel contratto di servizio.

REGIONI	NORMATIVA IN MATERIA DI TARIFFE	
LOMBARDIA	L.REG. 29 OTTOBRE 1998, N.22 – RIFORMA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN LOMBARDIA.	ART. 1 - FINALITA' 1- La Regione Lombardia nell'esercizio delle funzioni amministrative in materia di servizi pubblici di trasporto (...) nel rispetto delle normative comunitarie, assicura il governo della mobilità regionale e locale, garantendo : a) la programmazione della Regione e degli enti locali , promuovendo: 4) l'integrazione tariffaria tra i vari modi di trasporto e lo sviluppo di tecnologie, anche innovative, al fine di migliorare le modalità di utilizzo del mezzo pubblico; 5) l'adozione di sistemi tariffari trasparenti e la difesa delle fasce più deboli; ART. 3 – FUNZIONI DELLE REGIONI 1 – La Regione, in materia di trasporto pubblico regionale e locale, svolge le funzioni ed i compiti di programmazione, indirizzo e gestione che richiedono unitario esercizio a livello regionale. In particolare: g) regola i sistemi di integrazione tariffaria e le modalità di determinazione delle tariffe; ART. 26 – SISTEMI TARIFFARI 1 – La Regione , sentita la consulta (...), disciplina i sistemi tariffari e le modalità di integrazione dei modi di trasporto sulla base dei seguenti principi: a) sistema tariffario regionale elaborato su una tariffa chilometrica crescente secondo classi di distanza ed in base al tempo di validità del titolo di viaggio; b) sistemi tariffari a zone, ovvero forme di integrazione tariffaria tra servizi di trasporto interurbani ed urbani e tra modalità diverse, garantendo una tipologia di titoli di viaggio e di tariffe omogenee nell'ambito dell'area urbana; c) tariffe massime applicabili dagli esercenti i servizi di trasporto; d) conseguimento del rapporto almeno di 0,35 tra ricavi da traffico e costi operativi per ogni area e, per i servizi ferroviari, al netto del costo delle infrastrutture. 2 – L'aggiornamento dei sistemi tariffari viene effettuato annualmente entro il mese di settembre e le nuove tariffe hanno decorrenza dal primo gennaio dell'anno successivo.
	L.REG.12 GENNAIO 2002 N. 1 – INTERVENTI PER LO SVILUPPO DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE	ART. 1 – FINALITA' 1 - La Regione Lombardia incentiva la riorganizzazione e lo sviluppo del trasporto pubblico regionale e locale promuovendo: a) l'integrazione ed il coordinamento tra i diversi modi di trasporto e tra sistemi tariffari anche con l'adozione di sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovati, con l'obiettivo di: 1. ottimizzare i tempi complessivi di viaggio e recuperare competitività rispetto al mezzo privato; 2. introdurre documenti unici di viaggio utilizzabili sui diversi vettori di trasporto pubblico regionale e locale; 3. rilevare i dati di origine e destinazione nonché di frequenza dell'utenza per la programmazione dei servizi e per il riparto degli introiti tariffari tra i diversi vettori; 4. individuare tariffe omogenee nelle aree urbane rispetto alla quantità di servizio erogata b) l'utilizzo di tecnologie innovative, in particolare per lo sviluppo della mobilità negli ambiti a domanda diffusa o debole SISTEMA TARIFFARIO REGIONALE ART.6 – PRINCIPI GENERALI 2 – nell'ambito della riforma del trasporto pubblico regionale e della riorganizzazione del sistema tariffario vigente, la Regione garantisce l'osservanza dei seguenti principi generali: a) l'adeguamento delle tariffe al livello ed alla qualità del servizio di trasporto pubblico erogato, anche con riferimento all'estensione della rete, mediante l'elaborazione di modelli tariffari volti a riequilibrare il prelievo tariffario, nonché l'attuale rapporto tra ricavi e costi tenendo (SEGUE)

REGIONI	NORMATIVA IN MATERIA DI TARIFFE	
		altresì conto delle variazioni del costo della vita e del livello di efficienza e d efficacia dei servizi e dell'obiettivo dell'aumento dell'utenza; b) l'integrazione dei sistemi tariffari, con l'obiettivo di incentivare il coordinamento tra i diversi modi e gestori di trasporto pubblico; c) la semplificazione dei sistemi tariffari nei confronti degli utenti , anche attraverso la promozione di specifici modelli tariffari e di sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi per favorire il processo di utilizzo integrato dei servizi; d) la promozione di livelli tariffari variabili in relazione al tipo di fascia oraria, alla frequenza ed alla continuità d'uso del servizio di trasporto locale, anche mediante l'utilizzo di sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi.
MARCHE	L.REG.24 DICEMBRE 1998, N.45 – NORME PER IL RIORDINO DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE NELE MARCHE	ART. 1 – FINALITA' 1 – La presente legge, (...), disciplina l'esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti alla Regione e agli enti locali e delle altre funzioni esercitate dalla Regione in materia di trasporto pubblico regionale e locale al fine di : a) promuovere lo sviluppo sostenibile del territorio regionale (...) b) realizzare, con il concorso degli enti locali, un sistema integrato della mobilità (...) 2 – Per il raggiungimento degli obiettivi di cui al comma 1, la Regione promuove misure idonee a: b)realizzare la completa integrazione modale e tariffaria tra il sistema ferroviario e la rete automobilistica di trasporto pubblico, con il necessario utilizzo e sviluppo di tecnologie innovative ART. 13 – PROGRAMMA TRIENNALE DEI SERVIZI 1 – Al fine di promuovere il trasporto pubblico locale (...) il Consiglio regionale, su proposta della Giunta regionale, approva il programma triennale dei servizi comprendente: b) l'integrazione di orari , percorsi e tariffe tra i servizi ferroviari e gli altri servizi di trasporto d) le modalità di determinazione delle tariffe, comprese quelle relative ai titoli di viaggio agevolati ART. 24 – SISTEMA TARIFFARIO 1 – la Giunta regionale , tenuto conto del costo dei servizi, disciplina il sistema delle tariffe nell'ambito del programma triennale dei servizi e sulla base dei seguenti criteri: a) sistema tariffario a zone con integrazione tariffaria tra servizi urbani e regionali , (...) b) unicità di tariffa per il titolo di viaggio nell'ambito del territorio comunale urbano e suburbano; c) determinazione delle tariffe massime applicabili da parte delle imprese affidatarie dei servizi; d) raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi fissato nel contratto di servizio e) agevolazioni tariffarie per categorie di utenti socialmente deboli

REGIONI	NORMATIVA IN MATERIA DI TARIFFE	
MOLISE	L. REG.29 SETTEMBRE 1999 , N.34 – NORME SULLA RIPARTIZIONE DELLE FUNZIONI E DEI COMPITI AMMINISTRATIVI TRA LA REGIONE E GLI ENTI LOCALI	ART. 90 – FUNZIONE DELLA REGIONE 1 – La Regione esercita in materia di trasporto pubblico locale i compiti e le funzioni amministrative che attengono ad esigenze di carattere unitario a livello regionale e , in particolare, riguardanti: e) modalità per la determinazione delle tariffe, in vista della integrazione intermodale
	L.REG 24 MARZO 2000, N.19 – NORME INTEGRATIVE DELLA DISCIPLINA IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	ART. 5 – FUNZIONI DELLA REGIONE 1 – La Regione esercita, in materia di trasporto pubblico locale, i compiti e le funzioni che attengono ad esigenze di carattere unitario ed in particolare: f) stabilisce le modalità per la determinazione delle tariffe realizzando l'integrazione tariffaria dei diversi modi di trasporto uniformando , per quanto possibile , il costo dei biglietti e degli abbonamenti per tutti i trasporti urbani regionali, anche tenendo conto delle fasce deboli, nonché l'ammontare delle sanzioni amministrative per i viaggiatori trovati sprovvisti di valido documento di viaggio ART. 7 – COMPETENZE DEI COMUNI 1 - In materia di trasporto pubblico locale sono di competenza dei comuni: f) l'applicazione della politica tariffaria sulla base dei principi e dei criteri stabiliti dalla Regione; h) l'applicazione del sistema delle agevolazioni tariffarie stabilite dalle leggi regionali e nel piano regionale dei trasporti
PIEMONTE	L.REG. 4 GENNAIO 2000, N.1 – NORME IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE , IN ATTUAZIONE DEL DECRETO LEGISLATIVO 19 NOVEMBRE 1997, N.422	ART. 12 – POLITICA TARIFFARIA E DI PROMOZIONE 1 – La Giunta regionale definisce, d'intesa con gli enti locali delegati , la politica tariffaria e le sue modalità di applicazione in coerenza con i principi di integrazione ed uniformità tra i diversi sistemi, modi e tipi di trasporto ed in coerenza con gli obiettivi in materia di rapporto tra ricavi e costi dei servizi fissati dalla presente legge e nel rispetto dei parametri dell'inflazione programmata (...) 1 bis – Le norme per l'eventuale revisione delle tariffe di trasporto pubblico locale devono essere previste nei contratti di assegnazione dei servizi medesimi 2 – Le tariffe dei servizi di trasporto pubblico locale sono indicate , in armonia con i criteri di cui ai commi 1 e 1 bis, nell'ambito dei contratti di servizio ...

REGIONI	NORMATIVA IN MATERIA DI TARIFFE	
PUGLIA	L.REG. 31 OTTOBRE 2002, N. 18 – TESTO UNICO SULLA DISCIPLINA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	ART. 26 – PRINCIPI GENERALI IN MATERIA TARIFFARIA 1 – La Giunta regionale stabilisce , sentite le rappresentanze dell'ANCI, dell' UPI, dell'UNCEM, delle imprese di trasporto , delle organizzazioni sindacali confederali e federali del trasporto e delle associazioni dei consumatori presenti sul territorio, le basi tariffarie chilometriche minime dei servizi di trasporto pubblico interurbani e i prezzi minimi dei biglietti di corsa semplice dei servizi urbani e suburbani con l'obiettivo del raggiungimento del rapporto minimo tra ricavi e costi previsto dalla vigente normativa e di promuovere l'integrazione tariffaria tra i vari servizi 2 – Le basi tariffarie sono, di norma, incrementate annualmente applicando l'indice dell'inflazione reale ... 4 – La Giunta regionale può disporre prezzi più alti di quelli minimi per i servizi di TPRL interurbano. Analoga facoltà compete ai comuni per servizi di propria competenza. 5 – La Giunta regionale e i comuni, secondo le competenze di cui al comma f4, possono autorizzare tariffe più alte alle imprese di trasporto che ne fanno richiesta allo scopo di raggiungere , tenuto conto della elasticità della domanda, il rapporto contrattualmente stabilito tra ricavi e costi dei servizi.(...) ART. 29 – SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO 1 – La Regione promuove l'istituzione di un sistema tariffario integrato che consenta all'utente l'utilizzo di tutti i servizi dei TPRL sul proprio territorio con il pagamento di un unico titolo di viaggio, anche con carte multi servizi. 2 – Per le finalità di cui al comma 1 la Regione promuove la costituzione , anche con la propria partecipazione, di un centro di gestione del sistema tariffario integrato, in forma societaria e consortile con la partecipazione delle imprese di trasporto e di altri soggetti pubblici o privati. L'eventuale quota partecipativa regionale non può superare il trenta per cento. 3 – Fino alla costituzione del centro di cui al comma 2 la Giunta regionale ha facoltà di imporre integrazioni tariffarie tra più imprese di trasporto pubblico con modalità dalla stessa stabilite e sentite le imprese interessate ...

REGIONI

NORMATIVA IN MATERIA DI TARIFFE

ART. 1 – CONTENUTI E FINALITA'

1 – La Regione Toscana, con la presente legge (...)

c)persegue l'ottimizzazione e la razionalizzazione del sistema di trasporto pubblico, realizzando un sistema coordinato e integrato dei servizi, anche tra le diverse modalità di trasporto, a cui corrispondano sistemi tariffari integrati, nonché favorendo il superamento delle barriere che limitano l'accessibilità di tutti i cittadini ai servizi;

ART. 5 – PROGRAMMA REGIONALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO.

TOSCANA

L.REG.31 LUGLIO
1998, N.42 – NORME
PER IL TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE

REGIONI	NORMATIVA IN MATERIA DI TARIFFE	
VENETO	L.REG.30 OTTOBRE 1998, N. 25 – DISCIPLINA ED ORGANIZZAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	ART. 1 – FINALITA' DELLA LEGGE 1 – La Regione, attuazione al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422,...), persegue lo sviluppo ed il miglioramento del sistema del trasporto pubblico regionale e locale nell'ambito del proprio territorio, promuovendo, con il concorso degli enti locali, interventi volti al coordinamento delle modalità di trasporto ed alla realizzazione di un sistema integrato della mobilità e delle relative infrastrutture. 2 – Per il perseguimento delle finalità di cui al comma 1, la Regione: a) conferisce agli enti locali tutte le funzioni e i compiti regionali in materia di trasporto pubblico locale che non richiedano l'unitario esercizio a livello regionale nel rispetto dei principi di sussidiarietà, economicità, efficienza, responsabilità,unicità ed omogeneità dell'amministrazione; b) c) incentiva il miglioramento della mobilità urbana e extraurbana avendo particolare riguardo alle aree caratterizzate da elevati livelli di inquinamento e congestione, attraverso il riassetto e l'integrazione delle reti e dei modi di offerta di trasporto pubblico e la razionalizzazione del traffico privato. d) e) f)introduce contratti di servizio pubblico improntati a principi di economicità ed efficienza, idonei ad assicurare la completa corrispondenza tra oneri per servizi e risorse disponibili, al netto dei proventi tariffari; g) realizza l'integrazione tariffaria tra le diverse modalità di trasporto e favorisce la separazione tra i soggetti cui compete la programmazione e il finanziamento dei servizi e i soggetti incaricati della gestione ART. 7 – FUNZIONI DELLA REGIONE 1 – La Regione, in materia di trasporto pubblico locale: e)stabilisce le tariffe dei servizi minimi anche allo scopo di realizzare l'integrazione tariffaria tra le diverse modalità di trasporto ART. 8 – FUNZIONI DELLE province 1 – Le Province, nell'ambito delle proprie competenze in materia di trasporto: f)stabiliscono le tariffe per i servizi aggiuntivi ART. 9 – FUNZIONI DEI COMUNI 1 – Spettano ai comuni, nell'ambito delle proprie competenze in materia di pianificazione, di assetto e utilizzazione del territorio, le funzioni riguardanti: l)la determinazione delle tariffe dei servizi aggiuntivi ART. 27 – TARIFFE 1 – la Giunta regionale, sentiti gli enti locali interessati, stabilisce i criteri della politica tariffaria dei servizi minimi di trasporto pubblico locale, nel rispetto dei principi di integrazione tra le diverse modalità di trasporto. 2 – Le tariffe sono determinate dalla Giunta regionale prima della stipulazione dei contratti relativi ai servizi minimi 3 – l'aggiornamento delle tariffe può essere effettuato con cadenza annuale, tenuto conto dell'eventuale tasso di'inflazione, di variazioni significative del costo medio di produzione dei servizi, del conseguimento della concorrenzialità del mezzo pubblico rispetto al mezzo privato

REGIONI	NORMATIVA IN MATERIA DI TARIFFE	
FRIULI- VENEZIA GIULIA	L.REG. 20 AGOSTO 2007, N.23 – ATTUAZIONE DEL DECRETO LEGISLATIVO N. 111/2004 IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE, TRASPORTO MERCI, MOTORIZZAZIONE, CIRCOLAZIONE SU STRADA E VIABILITA'	ART. 4 - FINALITA' 1 – Il presente titolo disciplina l'esercizio delle funzioni concernenti la materia del trasporto pubblico regionale e locale da parte della Regione e degli Enti locali, (...) perseguendo i seguenti obiettivi: b)attuare l'integrazione modale e , in particolare, l'integrazione del trasporto ferroviario, automobilistico e marittimo attraverso la creazione di nodi di interscambio, l'integrazione degli orari e la realizzazione di un sistema tariffario integrato strutturato sulla base di tecnologie innovative ART. 6 – INTEGRAZIONE MODALE E TARIFFARIA 1 – La Regione persegue l'obiettivo dell'integrazione modale del trasporto pubblico, dell'integrazione tariffaria e della bigliettazione elettronica, prevedendo che il contratto di servizio obblighi l'affidatario a forme gestionali volte al raggiungimento degli obiettivi prefissati ART. 9 – FUNZIONI DELLA REGIONE 1 – La Regione in materia di trasporto pubblico regionale e locale funzioni e compiti di pianificazione, programmazione e indirizzo e in particolare: c) definisce il sistema tariffario del trasporto pubblico e i suoi adeguamenti
SARDEGNA	L.REG. 7 DICEMBRE 2005, N.21 – DISCIPLINA E ORGANIZZAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN SARDEGNA	ART. 1 – FINALITA' 1 – La Regione, in armonia con i principi sanciti dalle norme nazionali e comunitarie in materia e in attuazione degli impegni internazionali assunti dallo Stato italiano e con l'obiettivo di conseguire il riequilibrio territoriale e socio- economico, persegue la riorganizzazione e lo sviluppo del trasporto collettivo pubblico e nell'ambito regionale, al fine di assicurare un coordinato ed integrato sistema idoneo a garantire, anche attraverso un organico sistema di raccordo con gli scali aerei e navali di collegamento esterno, un efficace diritto alla mobilità dei cittadini. La Regione , inoltre, adotta concrete misure che assegnino al trasporto collettivo un ruolo fondamentale e principale nello sviluppo socio – economico della comunità isolana e assicurino il contenimento dei consumi energetici e la riduzione delle cause d'inquinamento ambientale. ART. 2 MODALITA' DI ATTUAZIONE 1 – La Regione: d) vigila sul mantenimento , a tutela dei diritti della domanda di trasporto, di adeguati standard qualitativi dei servizi e sull'adozione, da parte delle imprese di trasporto, degli adeguamenti tecnologici, delle modalità di gestione dei servizi di mobilità, dei sistemi d'informazione e tariffazione atti a soddisfare anche le esigenze degli utenti disabili ART. 8 – COMPETENZE DELLA REGIONE Spettano in particolare ad essa: c) l'indicazione delle tariffe anche allo scopo di realizzare l'integrazione tariffaria tra le diverse modalità di trasporto. ART. 15 – TARIFFE 1 – La Regione stabilisce la politica tariffaria dei servizi di trasporto pubblico locale, nel rispetto dei principi di integrazione tra le diverse modalità di trasporto, tenuto conto del costo dei servizi, a fronte degli obblighi di servizio e della necessità di assicurare il graduale conseguimento tendenziale del rapporto dello 0, 35 tra ricavi da traffico e costi operativi al netto del costo delle infrastrutture 2 – le tariffe sono specificamente previste negli atti di gara o comunque determinate prima della stipulazione del contratto di servizio. Il loro aggiornamento è effettuato con cadenza annuale, tenuto conto del tasso d'inflazione, di variazioni significative del costo medio di produzione del servizio e del conseguimento dell'obiettivo della concorrenzialità del mezzo pubblico rispetto al mezzo privato

REGIONI	NORMATIVA IN MATERIA DI TARIFFE	
SICILIA	D.P.R. 17 DICEMBRE 1953, N. 1113 – NORME DI ATTUAZIONE DELLO STATUTO DELLA REGIONE SICILIANA IN MATERIA DI COMUNICAZIONI E TRASPORTI	ART. 1 1 – La Regione siciliana esercita, nell'ambito del proprio territorio, tutte le attribuzioni degli organi centrali e periferici dello Stato nelle materie concernenti le comunicazioni e i trasporti regionali di qualsiasi genere 2 – La Regione siciliana esercita nell'ambito del territorio tutte le attribuzioni degli organi periferici dello Stato in materia di motorizzazione, con l'esclusione delle competenze dei centri prova Autoveicoli (...) ART. 4 1 – Sono da considerarsi regionali tutti i servizi pubblici di comunicazione e di trasporto, di persone e di merci, di interesse regionale e locale 2 – essi riguardano l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, navali ed aerei che operano in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite e ad accesso generalizzato, con qualsiasi modalità o tecnologia espletati ed in qualsiasi forma affidati, con esclusione dei servizi pubblici di trasporto nazionale, quali risultano tassativamente individuati dalla normativa statale di settore.
TRENTINO ALTO ADIGE (PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO)	L.PROV. 2 DICEMBRE 1985 N. 16 – DISCIPLINA DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO DI PERSONE	ART. 1 - AMBITO DI APPLICAZIONE DELLA LEGGE 1 – sono soggetti a concessione o ad autorizzazioni tutti i servizi di comunicazione e di trasporto di persone e di merci, di linea e di non linea, di interesse provinciale 2 – la concessione riguarda l'insieme dei servizi, affidati ad imprese di trasporto, da svolgersi secondo le modalità previste nell'orario provinciale ART. 3 – PROGRAMMA ANNUALE DI INTERVENTO NEL SETTORE DEI TRASPORTI PUBBLICI DI PERSONE 1 – La Giunta provinciale approva annualmente, su proposta dell'assessore provinciale competente in materia e sentito il parere del comitato provinciale per i trasporti pubblici su strada, il programma di intervento nel settore dei trasporti pubblici di persone. 2 - il programma si compone di tre parti: a) una relazione generale sullo stato dei trasporti pubblici di persone. La relazione comprende: il rendiconto annuale della spesa pubblica nel settore per destinazione della stessa, l'evoluzione dell'offerta e della domanda dei servizi, l'analisi delle modalità di utilizzo del trasporto pubblico da parte degli utenti sulla base delle informazioni derivanti dalla gestione del sistema tariffario provinciale, l'evoluzione dei dati significativi della gestione delle imprese di trasporto, b) un quadro della politica di settore e degli interventi dell'amministrazione, che comprende le linee di politica tariffaria. ART. 13 – TRIFFE DEI SERVIZI DI TRASPORTO 1 – Le tariffe dei servizi di trasporto sono stabilite con deliberazione della Giunta provinciale 2 – le tariffe si distinguono in : a) tariffe ordinarie: si applicano agli utenti che acquistano titoli di viaggio al portatore; b) tariffe preferenziali: si applicano agli utenti residenti o che svolgono attività lavorativa o di studio nella provincia c) tariffe speciali: si applicano a categorie di utenti , stabilite in leggi provinciali o con deliberazione della Giunta 3 ... 4 - le tariffe sono stabilite sulla base della distanza coperta . la rete dei servizi con le distanze effettive tra le fermate da frazionamento tariffario e con i limiti delle eventuali zone tariffarie è approvata con decreto dell'Assessore provinciale 4 bis – le tariffe dei servizi di trasporto pubblico sono adeguate all'inizio di ogni anno solare al tasso di inflazione programmato

REGIONI	NORMATIVA IN MATERIA DI TARIFFE	
TRENTINO ALTO ADIGE <u>(PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO)</u>	L. PROV.9 LUGLIO 1993, - 16 – DISCIPLINA DEI SERVIZI PUBBLICI DI TRASPORTO IN PROVINCIA DI TRENTO	ART. 21 – TARIFFE 1 – La Giunta provinciale, sentito il comitato tecnico consultivo dei trasporti , approva annualmente le tariffe, ordinarie ed agevolate, nonché i titoli di viaggio dei servizi pubblici di trasporto extraurbani. 2 – la determinazione delle tariffe dei servizi pubblici di trasporto deve essere idonea ad assicurare il grado di copertura dei costi fissato nell'accordo di programma ed è effettuata attenendosi ai seguenti principi: a) concorrenzialità del mezzo pubblico rispetto al mezzo privato b) classificazione degli utenti secondo le tipologie di agevolazione tariffaria a ciascuno applicata c) valutazione dello stato di bisogno degli utenti d) omogeneizzazione delle tariffe fra i diversi sistemi di trasporto e semplificazione ai fini di una più agevole conoscibilità ed economicità di applicazione
VALLE D'AOSTA	L.REG.1 SETTEMBRE 1997, N. 29 – NORME IN MATERIA DI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO DI LINEA	ART. 1 - FUNZIONI DELLE REGIONI 1 – la presente legge disciplina i servizi di trasporto pubblico collettivo di persone e di cose di interesse regionale e locale effettuati, normalmente, in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenza e tariffe prestabilite e offerta indifferenziata. ART. 20 - SISTEMA INTEGRATO DI GESTIONE TARIFFARIA 1 – la Regione promuove la creazione di un sistema integrato di gestione tariffaria e dei dati relativi all'esercizio dei servizi. 2 – il sistema, di cui al comma 1, avvalendosi delle più avanzate tecnologie informatiche, deve consentire principalmente: a) l'istituzione di un sistema tariffario univoco ed indipendente dal mezzo di trasporto utilizzato, b) l'utilizzo da parte dell'utente di un unico titolo di viaggio che permetta di usufruire di più mezzi di trasporto ; c) la gestione integrata dei dati statistici ed economici di interesse regionale d) il trattamento automatizzato delle fatture relative alle tariffe agevolate ART. 22 - TARIFFE 1 – (...) la Giunta regionale stabilisce e modifica, ove occorra , nel corso dell'anno, le tariffe ordinarie e agevolate, nonché i documenti di viaggio dei servizi pubblici di trasporto urbano, extraurbano 2 – le tariffe ordinarie sono stabilite in relazione alla distanza percorsa 3 – la Giunta regionale è autorizzata a stabilire condizioni particolari per l'acquisto, l'utilizzazione, l'obliterazione e il controllo dei documenti di viaggio 4 – le tariffe sono indicate nella fase procedurale che precede la stipulazione del contratto di servizio e possono successivamente essere aggiornate, con scadenze annuali tenuto conto a) dell'eventuale inflazione ; b) variazioni significative del costo medio di produzione del servizio c) del perseguimento della concorrenzialità del mezzo pubblico rispetto al mezzo privato d) della necessità di omogeneizzazione e semplificazione