



IL CONVEGNO

Integrazione tariffaria nei servizi di trasporto pubblico locale. Modelli e soluzioni per le aree metropolitane e regionali.

Milano – Sala Pirelli, Palazzo Pirelli Regione Lombardia.

Milano, 05 maggio 2014 – ASSTRA Lombardia promuove un evento di approfondimento su un tema strategico per il futuro del trasporto pubblico locale in Regione Lombardia, l'integrazione tariffaria nei servizi di trasporto pubblico locale.

Un tema complesso, “uno dei nodi critici nel contrastato processo di modernizzazione ed innovazione dei servizi di TPL”, come lo definisce **Gianni Scarfone**, Presidente di ASSTRA Lombardia, che può attingere dai casi europei importanti spunti di riflessione e buone prassi da seguire.

Per questa ragione, ASSTRA Lombardia ha commissionato all'Istituto di ricerca della Regione Lombardia “**EUPOLIS**” uno studio sui modelli di integrazione tariffaria, con interessanti analisi di benchmark a livello europeo e delle esperienze in Lombardia. Lo studio, presentato dai Ricercatori Piersandro Trevisan e Fabio Bianchi, si concentra, nella prima parte, sui modelli di integrazione tariffaria esistenti in Europa, focalizzando l'attenzione sulla *governance* delle aree metropolitane che hanno adottato tali modelli; nella seconda parte, ricostruisce alcuni aspetti del sistema di TPL in Lombardia, ed in particolare, si concentra sull'esperienza di Milano, con la parziale integrazione tariffaria del Sistema Integrato Tariffario Area Milanese (SITAM), e dell'area metropolitana di Brescia.

“Lo studio – aggiunge Scarfone – è particolarmente utile anche perché si sofferma sull’analisi delle criticità che ostacolano la realizzazione di sistemi tariffari integrati. Ma, nello stesso tempo, fa emergere con chiarezza i notevoli vantaggi derivanti dall’adozione di tali sistemi. Vantaggi per tutti i soggetti coinvolti. Per i regolatori, che raggiungono un maggior grado di efficacia del sistema; per i cittadini, che possono accedere più facilmente ad un servizio di trasporto pubblico di maggiore qualità; e, infine, per gli operatori, che possono offrire un servizio ottimizzato, quindi più efficiente”.

In particolare, ASSTRA Lombardia rileva – e nella ricerca emerge sia dalla letteratura in materia sia dalla prassi – che devono sussistere alcune condizioni minime affinché si realizzi **un efficace sistema di integrazione tariffaria**. Nel dettaglio:

a) Una suddivisione del territorio in **aree tariffarie omogenee**, con modelli di ripartizione delle zone in funzione del contesto locale e delle **effettive esigenze di mobilità**.

b) Una **tariffazione integrata esclusiva** rispetto ad altre forme di bigliettazione, che comprenda tutti i “modi”, servizi ferroviari compresi, utile a garantire una riduzione degli oneri da parte degli operatori, una maggior semplicità di accesso e una conseguente maggiore convenienza per i cittadini, utilizzatori finali del servizio.

c) Un rinnovato modello di **governance** del settore che risponda alla complessità dei bacini di mobilità individuati, che riduca la frammentazione delle competenze e delle responsabilità, innovi la regolamentazione del mercato e le forme di finanziamento del trasporto pubblico locale.

“Significativi – aggiunge Scarfone – sono gli impatti derivanti dall’adozione di sistemi tariffari integrati che, se non governati, producono per gli operatori, con domanda e pressione tariffaria invariate, una riduzione dei ricavi complessivi ovvero, in alternativa, incrementi tariffari di difficile sostenibilità per gli utilizzatori finali oppure maggiori compensazioni a carico dei soggetti regolatori”.

La ricerca “EUPOLIS”

La ricerca “EUPOLIS” sull’Integrazione tariffaria nel sistema di trasporto pubblico in Regione Lombardia è divisa in quattro Capitoli. Nel **Capitolo 1** si analizza “**Il contesto di riferimento**”: Le aree metropolitane ed agenzie di trasporto; La decentralizzazione; La *governance* metropolitana a livello europeo; Gli enti di pianificazione in ambito metropolitano; I modelli organizzativi del trasporto locale; L’evoluzione storica dei modelli organizzativi; I costi-ricavi e la regolamentazione del trasporto pubblico locale; I livelli di tariffe e sussidi ottimali per il trasporto pubblico locale; La regolamentazione delle tariffe; L’integrazione tariffaria: alcune definizioni. Nel **Capitolo 2**, si affrontano “**I modelli di zonizzazione in ambito europeo**”, dettagliando le quattro strutture di integrazione tariffaria esistenti: Tariffe cooperative – Tariffe a corone – Tariffe a settori – Tariffe ad alveare, e alcuni esempi di integrazione in ambito europeo come Helsinki, Barcellona, Londra, Zurigo (quest’ultimo, il più simile all’area metropolitana Milanese). Il **Capitolo 3** affronta “**Le esperienze sviluppate sul territorio lombardo in tema di integrazione tariffaria prima della riforma**”, con i casi di **Milano e Brescia**. Mentre il **Capitolo 4** è tutto dedicato all’azione di riforma intrapresa da Regione Lombardia verso una tariffazione integrata.

Nelle **Conclusioni della Ricerca**, emergono con chiarezza alcune evidenze.

In primo luogo, appare chiaro come le aree metropolitane (e le aree urbane ad elevata concentrazione), con un’articolata presenza di attività produttive e caratterizzate da fenomeni di residenzialità, siano contraddistinte da un’elevata mobilità. La concentrazione di attività in queste aree comporta che il numero di persone che si spostano regolarmente al suo interno sia elevato ed, in alcuni casi, superiore rispetto a quelle residenti. Si rileva che il territorio del centro egemone (capoluogo) risente dei fenomeni di congestione derivanti dall’elevata mobilità legata alla presenza di attività produttive e dalla residenzialità. **Gli interventi previsti sul territorio dovrebbero pertanto essere considerati nel contesto di una pianificazione complessiva nell’ambito dei piani dei trasporti e della mobilità.** In particolare, i centri egemoni, spesso destinatari di rilevanti interventi nel settore della mobilità cittadina, non possono non tenere in considerazione le influenze che tali interventi hanno sull’intera area metropolitana (o area urbana vasta). Uno spunto potrebbe venire dall’estero dove alcuni Stati europei – al fine di predisporre un piano organico di interventi e

rendere più efficiente il sistema – hanno istituito delle agenzie dedicate alla gestione del trasporto pubblico nelle aree metropolitane in stretta connessione con la definizione di un sistema tariffario integrato.

Inoltre, è opportuno notare come il territorio lombardo sia caratterizzato da sistemi insediativi di tipo policentrico la cui complessità aggrava i problemi di mobilità con l'ulteriore difficoltà a livello di implementazione di un sistema tariffario concentrico attorno ad un solo capoluogo.

A livello europeo esistono alcuni casi di aree metropolitane con centri urbani di dimensioni pari a quello milanese, che hanno sviluppato un sistema tariffario integrato. **Oltre ai modelli più noti di Londra con “Transport for London” e di Parigi con le soluzioni adottate dalla RATP, due esperienze europee che possono fornire spunti utili per la Regione Lombardia, sono il sistema intercantonale con capofila Zurigo e l’area compresa tra la Selandia e la Scania che hanno sperimentato con successo soluzioni che coinvolgono nel processo di integrazione più autorità locali.**

A Zurigo è in vigore, a partire dal 1991, l’integrazione tariffaria gestita dall’agenzia ZVV che comprende l’intero cantone; negli ultimi anni, il bacino di utenza delle città principali di Zurigo e Winterthur ha superato i confini cantonali e gli scambi con gli altri si sono intensificati a tal punto che i governi locali hanno richiesto un’estensione del modello utilizzato dalla ZVV. Grazie agli accordi sottoscritti nel 2009 tra il Canton Zurigo ed i cantoni di Argovia, Turgovia, Sciaffusa e Svitto, è stato possibile introdurre nuovi abbonamenti a zone (Z-Pass) per raggiungere il territorio di Zurigo dalle aree circostanti. Per quanto riguarda il caso dell’integrazione transfrontaliera scandinava, l’elemento che ha condizionato l’implementazione di un sistema tariffario comune è stata la costruzione del Ponte di Øresund che ha collegato la Selandia e la Scania; a partire dal 2001 si è assistito ad un aumento consistente del pendolarismo tra queste località. A seguito della riforma municipale del 2007, la Contea di Copenhagen è passata alla Regione di Hovedstaden e l’agenzia del trasporto pubblico (Movia), governata dalla contea, ha rimodulato la propria offerta ed esteso la zonizzazione tariffaria, includendo l’attraversamento dell’Øresund. L’agenzia regionale di trasporto della Scania (Skånetrafiken), con un sistema tariffario a zone simile a Movia, ha proposto la gestione comune dei servizi e delle tariffe lungo l’Øresund, che si è concretizzato nel 2010 con l’implementazione del sistema JoJo. Da luglio 2011 JoJo è stato esteso a tutta l’offerta di trasporto nell’isola di Selandia e nella regione della Scania, sostituendo le tariffe precedentemente in vigore di Movia, Skånetrafiken e dell’Øresundtåg.

Queste esperienze potrebbero fornire spunti utili per la Regione Lombardia anche in considerazione delle sue peculiarità territoriali ed amministrative.

Uno spunto ulteriore per il processo di riforma può derivare dalla necessità di **coinvolgere maggiormente i servizi extraurbani (ferroviari e su gomma) nel sistema di integrazione tariffaria.**

A livello europeo, l'inclusione dei servizi extraurbani nei progetti di integrazione tariffaria ha portato ad un aumento dell'efficienza dell'intera rete grazie alla definizione di una visione complessiva nella mobilità e ad una pianificazione dei servizi suburbani di collegamento tra periferia e centro dell'area metropolitana.

L'integrazione tariffaria nella normativa regionale. Breve excursus.

Il processo di riforma, iniziato nel 2008 con la sottoscrizione da parte degli enti locali, delle imprese e dei rappresentanti degli utenti del «**Patto del Trasporto Pubblico Locale**» (che prevedeva l'istituzione di sistemi di tariffazione integrata a livello dei bacini) ha avuto un punto di svolta con l'approvazione da parte della Giunta di Regione Lombardia della **DGR IX/2672 del 14 dicembre 2011**, che contiene le linee guida per la modifica della gestione dei titoli di trasporto di competenza sia dell'ente regionale (ovvero ioViaggio e la Carta Regionale di Trasporto) sia degli enti locali in Lombardia.

Nella primavera del 2012 è stata approvata la **Legge Regionale n. 6 del 4 aprile 2012** che stabilisce le linee guida per l'istituzione di cinque agenzie di bacino del trasporto pubblico locale. Le nuove agenzie avranno il compito di gestire l'esercizio associato delle funzioni degli enti locali in materia di programmazione, organizzazione, monitoraggio, controllo e promozione dei servizi di trasporto pubblico locale attraverso risorse messe a disposizione dagli enti partecipanti. Le funzioni delle agenzie sono disciplinate dall'art. 7 comma 13 e riguardano, in particolare:

- la definizione e la programmazione dei servizi di competenza, attraverso la redazione e l'approvazione del programma di bacino, nonché la loro regolazione e controllo;
- l'approvazione del sistema tariffario di bacino;
- la determinazione degli standard gestionali, qualitativi, tecnici ed economici, nel rispetto degli standard minimi definiti a livello regionale;
- l'affidamento dei servizi, per l'intero bacino, con funzione di stazione appaltante.

Per quanto riguarda l'affidamento dei servizi, le agenzie per il trasporto pubblico locale dovranno ricorrere prevalentemente alla procedura ad evidenza pubblica e al modello di remunerazione a costo netto (nel quale il rischio commerciale e i ricavi tariffari sono di competenza del gestore) e, solo per particolari ragioni economiche, queste potranno utilizzare modelli di remunerazione a costo lordo (nei quali il rischio commerciale e i ricavi tariffari sono di competenza dell'ente affidante).

Rimane esclusa dalla competenza delle agenzie di bacino, la programmazione ed il controllo dei servizi su ferro che riguardano esclusivamente il Servizio Ferroviario Regionale, sebbene sia prevista la possibilità all'art. 33 comma 1 di svolgere gare in forma congiunta per i servizi di tpl ed i servizi ferroviari locali ed, indicata, in generale la necessità di una programmazione integrata dei servizi.

Ad ulteriore integrazione del sistema tariffario regionale, la giunta ha istituito con la DGR IX/2743 del 22 dicembre 2011 una nuova serie di titoli di viaggio a livello provinciale (ioViaggio ovunque in Provincia).

Si arriva, dunque, alla recente **DGR X/1323 del 07 febbraio del 2014** che introduce il Regolamento Regionale del **“Sistema Tariffario Integrato Regionale del Trasporto Pubblico” (Art. 44 L.R. 6/2012)**. Il nuovo sistema tariffario prevede un sistema integrato su scala regionale che lascia alle Agenzie l'attuazione a livello di bacino.

Il Sistema Tariffario Integrato Regionale (STIR) è organizzato in 4 sottosistemi.

Articolazione STIR	Descrizione	Competenza
1 Sistemi Tariffari Integrati di Bacino (STIB)	Titoli di viaggio per spostamenti interni ai bacini , con qualsiasi mezzo e modalità	Agenzie per il TPL
2 Tariffa Integrata Regionale (TIR)	Titoli di viaggio a tariffa unica che consentono spostamenti su tutta la regione	Regione (come «lo Viaggio»)
3 Sistema Tariffario Integrato Lineare (STIL)	Titoli di viaggio per spostamenti tra bacini , con qualsiasi mezzo e modalità	Regione (come tariffe TUR lineari)
4 Sistema Tariffario della Navigazione	Titoli di viaggio per i servizi di navigazione regionalizzati (attualmente: lago d'Isèo)	Ente per la Navigazione

ASSTRA e ANAV Lombardia hanno presentato nel corso della elaborazione della DGR un Documento di Osservazioni al “Sistema Tariffario Integrato Regionale del Trasporto Pubblico” (Art. 44 L.R. 6/2012), qui allegato interamente.

Ufficio Stampa ASSTRA Lombardia

Paola Colombelli +39. 3332931776 p.colombelli@servizicec.it

Elisabetta Olivari +39. 3317089 e.olivari@servizicec.it