

**Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del bacino della
Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia**

Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità

Conferenza Locale del Trasporto Pubblico

Milano, 7 maggio 2018

STIBM – INDICE DEI CONTENUTI

- ① DEFINIZIONE
- ② VINCOLI NORMATIVI
- ③ INCOERENZE SISTEMI TARIFFARI IN ESSERE
- ④ OBIETTIVI D'INTEGRAZIONE TARIFFARIA
- ⑤ MODELLO TARIFFARIO ALLO STUDIO

STIBM - DEFINIZIONE

- Il Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità di Milano, Monza-Brianza, Lodi e PV (d'ora innanzi, "**STIBM**") rappresenta uno degli elementi qualificanti del ciclo di programmazione collegato al Programma di Bacino. In esito alla Conferenza Locale del Trasporto Pubblico del 31/10/2017, lo STIBM è stato sottoposto a un processo definitorio articolato e complesso, inteso a coniugare, superare e garantire secondo i casi, in una logica sinergica e di sistema
 - ① **vincoli e obiettivi** del quadro normativo regionale (in primis, Regolamento n. 4/2014)
 - ② **incoerenze** dei sistemi tariffari in essere (in primis, SITAM), in se stessi, Vs il Regolamento e tra di loro (esigenze di armonizzazione e razionalizzazione oltre che d'integrazione)
 - ③ **accesso indifferenziato** a servizi e operatori sul territorio (in ambito urbano / extraurbano, su strada / metro / ferro - passante)
 - ④ **equità tariffaria** rispetto a quantità e qualità del trasporto offerto e consumato (articolazione polimetriche ossia tariffe Vs distanze e volumi viaggiati Vs densità e alternative di offerta, ...)

STIBM – VINCOLI NORMATIVI

- ❑ L'analisi comparativa del Reg. 4/2014 rispetto al contesto d'intervento (MI/MB/LO/PV) ha fatto emergere
 - **Incoerenze e disallineamenti**, riconducibili a (oltre 14) casistiche così categorizzabili
 - ① **Portafoglio** titoli (mancanza carnet e giornaliero, difformità profili tariffari, ...)
 - ② **Polimetriche** tariffarie (difformità delle politiche di sconto e dei coefficienti di correlazione tra famiglie di titoli)
 - ③ **Regole** tariffarie (diversità regole di accesso e fruizione dei servizi, di arrotondamento delle tariffe, ...)
 - **Indirizzi ed esigenze stringenti**, riconducibili tra gli altri agli ambiti seguenti
 - ① adozione di sistemi **zonali** per spostamenti di bacino e lineari (STIL) per quelli interbacino
 - ② adozione di soluzioni tariffarie agevolanti l'integrazione con la modalità **ferroviaria**
 - ③ perseguimento di obiettivi di **efficacia e di efficienza**, di equilibrio della gestione, d'incremento di viaggiatori e introiti
 - ④ **semplificazione** massima dei sistemi per la comprensione del viaggiatore

STIBM – INCOERENZE DEI SISTEMI TARIFFARI IN ESSERE

□ L'analisi del sistema tariffario in essere (zonale alveolare e ad aree concentriche, nel caso del SITAM, lineare nei casi restanti), oltre alle lamentate discordanze rispetto al quadro regolatorio regionale, ha fatto emergere problematiche, distonie e incoerenze sul piano dell'equità e della logica tecnico-tariffaria, tra le altre ...

- ① **complessità di lettura e comprensione** del sistema e di ricostruzione della tariffa
- ② **tariffe differenziate e disallineate** rispetto a una stessa relazione di trasporto, in quanto condizionate non tanto dalla reale distanza chilometrica tra l'origine e la destinazione dello spostamento quanto
 - 1.1 dai **vettori** coinvolti
 - 1.2 dalla morfologia della **linea** e da esigenze di **organizzazione** del servizio
 - 1.3 dalla **soluzione** di viaggio (combinazione di modalità e tipologie di trasporto)
 - 1.4 dalla incoerenza tra **rappresentazione** tabellare e cartografica
- ③ **suddivisione in più zone** del territorio di uno stesso Comune

STIBM – OBIETTIVI D'INTEGRAZIONE TARIFFARIA

L'integrazione tariffaria del TPL presa a riferimento (che in prospettiva potrà estendersi ai servizi complementari e ad accesso "collettivo/condiviso") si concretizza, innanzitutto, nella possibilità di **fruire delle diverse modalità di trasporto pubblico in forma integrata**, combinata e coordinata, contribuendo ad alleggerire i flussi veicolari sulle arterie stradali principali e a risolvere le connesse problematiche di congestione e impatto ambientale, favorendo e spingendo gli utenti ...

- ① a **utilizzare i servizi automobilistici interurbani per accedere ai nodi ferroviari** di porta e di cintura, i cui parcheggi d'interscambio auto-treno risultano spesso saturati nella loro capacità sin dalle prime ore del mattino
- ② a **utilizzare la modalità ferroviaria combinata con quella urbana anche per gli spostamenti occasionali**, per i quali oggi non sussistono soluzioni tariffarie adeguate (biglietto di corsa semplice o carnet integrati ferro-gomma/metro)
- ③ a **utilizzare, singolarmente e in forma integrata, i servizi metro e ferro/passante per corse multi-tratta**, il sistema in essere non permettendo oggi d'effettuare più di un singolo accesso ai suddetti sistemi nell'ambito della stessa corsa o nella combinazione di una corsa di andata e di ritorno, nell'arco di validità temporale del biglietto

STIBM – OBIETTIVI D'INTEGRAZIONE TARIFFARIA (segue)

Le soluzioni d'integrazione tariffaria allo studio nell'ambito della definizione dello STIBM e del Programma di bacino, consentendo l'accesso con un unico titolo/tariffa ai servizi su strada e su ferrovia in ambito sia urbano sia extraurbano, permettono di conseguire ulteriori **fondamentali obiettivi**

- ① razionalizzazione della **ripartizione della domanda di mobilità pubblica sulla rete** TPL e sulle diverse modalità di trasporto
- ② ottimizzazione del **coefficiente di carico della rete**, sia nelle fasce orarie di punta sia nelle fasce orarie di semi-punta / morbida
- ③ risoluzione dei diversi **colli di bottiglia e delle situazioni di sovrasaturazione** oggi lamentati a carico della rete di trasporto e della rete stradale primaria, con particolare riguardo ai nodi (e parcheggi) d'interscambio e di accesso al centro cittadino

STIBM – IL MODELLO ALLO STUDIO

L'architettura tariffaria individuata per lo STIBM è costituita da una **struttura tariffaria a CORONE concentriche** rispetto a un **sistema gravitazionale POLICENTRICO** (Comuni capoluogo) in grado di

- ① risolvere le **distonie** in essere (*ogni Comune è interamente assegnato a una corona, distanze e tariffe sono computate sulla base di una distanza convenzionale reale o prossima alla stessa, ...*)
- ② risultare di **semplice comprensione** per gli utenti (numero limitato di zone e di attraversamenti,...)
- ③ favorire un'**armonizzazione e un'integrazione "soft" col sistema tariffario ferroviario** (*somiglianza delle polimetriche e logiche a corone rispetto a quelle lineari a fasce-km*)
- ④ risultare coerente con un **sistema di trasporto e di mobilità** a sviluppo prevalentemente **radiale**

Tale struttura

- ottimizzata in virtù delle tecnologie di **bigliettazione elettronica** in fase d'implementazione
- combinata con "**borsellini**" e curve tariffarie di "**miglior prezzo**" (*la tariffa pagata è sensibile alla ripetitività dello spostamento e alla quantità di trasporto consumata nell'unità di tempo*)

garantisce la necessaria **flessibilità del sistema** e la sua adattabilità e premialità **rispetto alle esigenze della domanda sia sistematica sia occasionale sia potenziale**