



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

DELIBERAZIONE N. 20/6 DEL 12.4.2016

Oggetto: Definizione del nuovo sistema tariffario regionale per i servizi di trasporto pubblico locale terrestre di linea. Legge regionale 7 dicembre 2005, n. 21.

L'Assessore dei Trasporti riferisce che il sistema tariffario attualmente in vigore per il servizio urbano ed extraurbano di trasporto pubblico di linea automobilistico è stato definito rispettivamente dalle deliberazioni della Giunta regionale n. 30/20 del 3.8.2010, n. 30/21 del 3.8.2010 e n. 32/51 del 15.9.2010.

Con la deliberazione della Giunta regionale n. 53/21 del 29.12.2014 sono state recepite invece le tariffe per i servizi ferroviari erogati da ARST S.p.A., vigenti fin dal 2006, epoca in cui il servizio era a cura della Gestione Governativa Ferrovie della Sardegna.

Per quanto concerne i servizi ferroviari erogati da Trenitalia S.p.A., la recente deliberazione della Giunta regionale n. 66/37 del 23.12.2015 ha approvato l'intesa per la stesura del nuovo contratto di servizio e avviato un aggiornamento progressivo delle tariffe. Ad oggi, tuttavia, il sistema tariffario attualmente in vigore segue ancora le tabelle n. 39/15 e n. 40/15, valide rispettivamente per biglietti e abbonamenti, il cui ultimo aggiornamento da parte della Direzione Regionale di Trenitalia S.p.A. risale al 2009.

Ciò detto, l'Assessore desidera ricordare che la legge regionale di riforma del Trasporto Pubblico Locale (TPL) n. 21/2005 impone al sistema TPL obiettivi significativi in termini di conseguimento tendenziale del rapporto dello 0,35 tra ricavi da traffico e costi operativi al netto del costo delle infrastrutture. Per conseguire tali obiettivi si rende necessario non solo un aumento dell'efficienza e dell'efficacia del sistema nel suo complesso, ma anche una più equilibrata e coerente relazione tra costi e ricavi complessivi del servizio.

L'Assessore evidenzia inoltre che, tra i fondamenti della suddetta riforma, vi è la costruzione di un sistema di TPL unitario attraverso il coordinamento e l'integrazione delle reti, delle modalità, dei servizi e delle informazioni di trasporto, attribuendo all'integrazione tariffaria un ruolo decisivo per l'efficace promozione del trasporto pubblico locale.

Al riguardo rammenta che sono state avviate, con le deliberazioni n. 31/18 del 5.8.2014, n. 44/16 del 7.11.2014, n. 1/15 del 13.1.2015 e n. 14/24 del 8.4.2015, le sperimentazioni di integrazione



tariffaria per le aree conurbate di Cagliari e Sassari, la Provincia di Nuoro e la Provincia di Oristano. Le sperimentazioni sono da intendersi come strumento di taratura di un processo obbligato, l'integrazione tariffaria, che si inserisce in un progetto di più ampio respiro che porterà, attraverso le diverse fasi implementative successivamente descritte, alla revisione organica e completa del sistema tariffario e soprattutto all'affermazione di un sistema di tariffazione integrato multimodale e multioperatore di scala regionale (urbano ed extraurbano, automobilistico e ferroviario).

L'Assessore prosegue rimarcando l'importanza dell'integrazione tariffaria quale incentivo per gli utenti all'utilizzo dei sistemi di trasporto collettivo in ambito urbano e suburbano al fine di perseguire l'intermodalità e la riduzione della congestione e, di conseguenza, consentire un uso più equilibrato del territorio nonché il miglioramento della qualità della vita, specie in ambito urbano.

L'ambizioso obiettivo della Regione, continua l'Assessore, è pertanto quello di fornire all'utenza una migliore accessibilità al trasporto pubblico locale e di promuovere un uso più diffuso (nuovi utenti) e più intenso (utenti storici) dei servizi di trasporto attraverso l'individuazione di un nuovo sistema tariffario integrato, che consentirà ai cittadini di accedere indifferentemente a tutte le modalità di trasporto e a tutti gli operatori di trasporto presenti sul territorio regionale.

L'Assessore rappresenta che esistono due principali modelli di riferimento per la realizzazione dell'integrazione tariffaria su scala regionale, che passa nel seguito ad illustrare.

Il primo, il modello tariffario esclusivo, è fondato su titoli di viaggio che, a fronte del pagamento di una tariffa integrata, attribuiscono il diritto di utilizzare in forma integrata e indifferenziata tutti i servizi TPL presenti sul territorio regionale e locale. Il modello esclusivo, prevedendo solo titoli integrati, comporta una vera e propria rivoluzione positiva nell'impostazione dei servizi e delle tariffe attualmente in essere.

Secondo tale modello, l'utente si preoccupa di scegliere la combinazione di trasporto più adeguata alle proprie esigenze di mobilità, combinando le modalità e gli operatori, mentre è il sistema che si preoccupa di assegnargli il titolo di viaggio più idoneo e conveniente e di ripartire equamente tra gli operatori della comunità tariffaria gli introiti che ne derivano.

Viceversa, il secondo modello tariffario, opzionale, è fondato su titoli di viaggio sia non integrati sia integrati che, a seconda del pagamento di una tariffa non integrata o integrata, attribuiscono rispettivamente il diritto di utilizzare solo i servizi di un determinato vettore oppure i servizi di più vettori per i quali esistano un titolo e un'organizzazione integrati. Il modello opzionale, prevedendo titoli integrati come una delle possibili opzioni, si pone come soluzione aggiuntiva del sistema in essere, tendendo sostanzialmente a confermarlo.



Nel modello opzionale, oltre alla scelta della soluzione di trasporto, l'utente si deve preoccupare invece di scegliere anche il titolo di viaggio che ritiene idoneo e meglio rispondente alla combinazione prescelta, mentre il sistema si preoccupa di offrire le soluzioni commerciali più adeguate.

Prosegue l'Assessore evidenziando alcuni punti di forza e debolezza dei due modelli sopra descritti.

Dal punto di vista degli utenti, nel caso del modello esclusivo, i vantaggi sono massimi, avendo la possibilità di accedere indifferentemente a tutti i servizi del sistema integrato e a tariffe mediamente più convenienti rispetto al modello opzionale. Anche dal punto di vista delle aziende di trasporto, il modello esclusivo garantisce vantaggi massimi, con forte incentivazione all'utilizzo del TPL, mentre nel caso opzionale gli incrementi di introiti e di utenza restano incerti.

Dal punto di vista dell'efficienza ed efficacia del sistema di trasporto nel suo complesso, mentre nel modello opzionale si tende a confermare lo status quo con una limitata revisione dei servizi e delle tariffe in essere, con il modello esclusivo il sistema diventa particolarmente attrattivo e incentivante, specie dove evolva verso modelli di fruizione innovativi (ad es. a consumo, con l'introduzione di una "carta trasporti ricaricabile" con tariffa decrescente a seconda dell'utilizzo, con la logica del "più viaggi, meno paghi").

Di contro, mentre nel modello opzionale la complessità di realizzazione è bassa, dovendo definire e disciplinare unicamente nuovi titoli e le relative modalità gestionali, nel caso del modello esclusivo la complessità è elevata, dovendo definire e regolamentare un nuovo assetto del sistema.

Valutando gli elementi sopra descritti, anche alla luce degli elementi di debolezza del modello opzionale emersi nelle sperimentazioni tariffarie in corso, l'Assessore propone di individuare il modello tariffario esclusivo come modello di riferimento per l'integrazione tariffaria su tutto il territorio regionale, ritenuto in grado di poter dare un forte segnale di svolta e rilancio del settore del TPL nel suo complesso, notoriamente in sofferenza anche su tutto il panorama nazionale.

La realizzazione del suddetto modello, continua l'Assessore, essendo particolarmente complessa e delicata, deve essere necessariamente traguardata per passi e orizzonti temporali successivi.

I sistemi tariffari in essere (su strada in ambito urbano ed extraurbano, ferroviari Trenitalia S.p.A. e ARST S.p.A.) presentano, infatti, delle significative disomogeneità tra tipologie di titoli di viaggio offerti, periodi di validità, categorie di utenza, offerta commerciale, etc., tali da non poter essere superate nell'ambito di un'unica manovra ma richiedono la programmazione di due macro-interventi strettamente interrelati tra loro: una manovra di breve termine, cosiddetta di



“armonizzazione”, da realizzarsi nel corso del 2016 e una di medio termine, cosiddetta di “integrazione”, da realizzarsi a partire dal 2017.

Ciò esposto, l'Assessore dei Trasporti illustra nel dettaglio gli interventi previsti con la manovra di breve termine oggetto della presente deliberazione.

La manovra di breve termine mira a razionalizzare, armonizzare e semplificare il sistema in essere, intervenendo su tipologie di titoli di viaggio, tariffe, profili, regole ed uniformando quanto più possibile sistema urbano ed extraurbano. Tale manovra tiene conto del vincolo di mantenere al minimo gli impatti sugli utenti, fatte salve le dinamiche tariffarie di allineamento tra segmenti modali.

L'Assessore sottolinea che l'aspetto fondamentale di questa manovra tariffaria a breve termine, prodromica a quella successiva di integrazione tariffaria esclusiva su tutto il territorio regionale, è pertanto un primo allineamento dei vari sistemi tariffari in essere. Il requisito propedeutico all'integrazione tariffaria è, infatti, la necessaria armonizzazione di tutte le strutture tariffarie delle diverse modalità di trasporto, nei diversi ambiti comunali e intercomunali e tra i diversi operatori di trasporto automobilistico e ferroviario. In particolare, l'armonizzazione riguarda la sostanziale omogeneità sotto i diversi punti di vista relativi a:

- tipologie di titoli di viaggio offerti (portafoglio titoli);
- profili utente;
- regole di utilizzo, validità e arrotondamento;
- tariffe;
- fasce chilometriche.

L'Assessore dei Trasporti passa quindi ad illustrare gli aspetti più qualificanti della prima manovra tariffaria di breve termine:

- razionalizzazione e armonizzazione del portafoglio titoli tra segmenti modali e operatori, che si risolve in 10 tipologie (a fronte delle 24 attuali dei sistemi urbani e delle 45 dei sistemi extraurbani), eliminando i titoli di viaggio poco utilizzati (quali ad es. gli abbonamenti semestrali, la carta bimestrale estiva in ambito urbano), di difficile gestione operativa (quali ad es. gli abbonamenti a numero di corse in ambito extraurbano automobilistico) o considerati non facenti parte dell'assetto del sistema del TPL (titoli con tariffe speciali per collegamenti con aeroporti e porti, servizi extraurbani “no stop”);
- riduzione dei costi gestionali complessivi del sistema attraverso la sopra citata semplificazione del portafoglio titoli offerto;



- miglioramento dell'accessibilità e della fruibilità del TPL per l'utenza (in termini di potenziata flessibilità di utilizzo e di condivisione a livello di nuclei familiari e lavorativi) mediante la conversione dei titoli ordinari nominativi in impersonali e contestuale razionalizzazione dei loro costi di gestione, emissione e vendita da parte delle aziende ("banalizzazione" della rete vendita, semplificazione delle attività di contolleria), a vantaggio anche della semplificazione del portafoglio titoli regionale;
- mantenimento di tariffe preferenziali per le categorie "studenti" e "over65", coerentemente con la politica adottata dalla Giunta regionale volta a combattere la dispersione scolastica e a limitare l'impatto sulla categoria dei cittadini ultrasessantacinquenni;
- ulteriore semplificazione, efficientamento e razionalizzazione amministrativo-gestionale delle procedure di rilascio ed emissione dei profili e dei titoli di viaggio preferenziali mediante l'abolizione dei criteri di differenziazione basati sulle soglie ISEE (studenti e over65), con sconti tariffari mediamente equivalenti a cui si aveva diritto sotto la precedente soglia ISEE, al fine di tutelare le suddette categorie (tenuto anche conto che la recente riforma nazionale ha introdotto regole di calcolo più stringenti e portato ad un ISEE mediamente più elevato);
- razionalizzazione delle regole di arrotondamento delle tariffe, differenziate per soglie di valore economico, e delle regole di applicazione della loro validità temporale;
- tendenziale allineamento dei sistemi urbani ed extraurbani relativamente alle tariffe di prima fascia e ai coefficienti di correlazione tariffaria dei titoli, occasionali e in abbonamento;
- primo avvicinamento tariffario dei segmenti modali del trasporto extraurbano su strada e ferrovia, e tra i vettori ferroviari ARST S.p.A. e Trenitalia S.p.A.;
- uniformazione dei profili tariffari ordinari/impersonali e preferenziali (studenti e over65) nei vari sistemi modali;
- razionalizzazione delle fasce chilometriche extraurbane, uniformando e armonizzando le classi tariffarie tra i sistemi automobilistici e ferroviari;
- incentivazione all'utilizzo del TPL nei periodi non scolastici e non lavorativi (cosiddetti periodi di morbida), forfettizzando la validità dei titoli (non più a numero limitato di corse) ed estendendone la validità ai giorni festivi e ai periodi estivi, ove non prevista.

Al fine di applicare tutti i principi sopra enunciati in una logica tariffaria unitaria in tutto il territorio regionale, con regole omogenee per tutti gli operatori di TPL facenti parte del sistema regionale, l'Assessore procede ad illustrare le direttive tecniche di attuazione del nuovo sistema tariffario regionale, allegate alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale, e ne propone l'approvazione.



Sempre nella prospettiva di fornire una concezione unitaria del sistema di TPL nel suo complesso, precisa l'Assessore, si propone di uniformare, per quanto possibile, nei diversi ambiti e segmenti modali, anche le altre condizioni tariffarie di trasporto (ad es. relative al trasporto bagagli), come meglio specificato nelle direttive allegate.

Premesso quanto sopra riportato, l'Assessore dei Trasporti, ai sensi dell'art. 25, comma 1, della L.R. n. 21/2005, propone di adottare, con decorrenza 1° settembre 2016, il nuovo quadro tariffario regionale per i servizi di trasporto pubblico locale terrestre contenuto nelle tabelle allegate alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale.

L'Assessore evidenzia come, anche in questa fase, i quadri tariffari dei servizi di trasporto urbano nell'area di Cagliari e Sassari, in cui l'offerta è potenziata dal servizio di metropolitana leggera di superficie, saranno distinti rispetto a quelli dei servizi di trasporto urbano nelle altre aree comunali del territorio regionale, come esposto nelle rispettive tabelle.

Infine, dopo aver illustrato gli interventi previsti con la manovra di breve termine, che come precisato ha una valenza esclusivamente di "armonizzazione" del sistema tariffario in essere, nelle more dell'avvio della manovra di "integrazione", l'Assessore ritiene opportuno proseguire il percorso sperimentale già avviato prorogando, sino al 31 agosto 2016, la validità dei titoli di viaggio integrati stabiliti dalla sopra citata deliberazione n. 14/24 dell'8.4.2015.

A partire 1° settembre 2016, continua l'Assessore, in coerenza con quanto proposto per la manovra di breve termine, le sperimentazioni di integrazioni tariffaria in corso verranno invece modificate per recepire i principi qualificanti del nuovo sistema tra cui la conversione degli abbonamenti ordinari nominativi in impersonali e l'abolizione dei criteri di differenziazione basati sulle soglie ISEE per gli abbonamenti preferenziali per studenti e ultrasessantacinquenni. L'Assessore propone pertanto di adottare, con decorrenza 1° settembre 2016 e con validità sino all'entrata in vigore della manovra di medio termine, il nuovo quadro tariffario per le suddette sperimentazioni contenuto nelle tabelle allegate alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale.

La Giunta regionale, udita la proposta dell'Assessore dei Trasporti e constatato che il Direttore generale dell'Assessorato ha espresso il parere favorevole di legittimità sulla proposta in esame

DELIBERA

- di adottare il modello tariffario integrato di tipo esclusivo quale modello di riferimento per la futura integrazione tariffaria dei servizi di TPL su scala regionale;
- di individuare due orizzonti temporali per la realizzazione del modello tariffario integrato del



TPL di tipo esclusivo, prevedendo una manovra di breve termine, di “armonizzazione”, da realizzarsi nel corso del 2016, con le direttive tecniche di attuazione ed i quadri tariffari descritti nei successivi punti, e una manovra di medio termine, di “integrazione”, da realizzarsi a partire dal 2017;

- di approvare le direttive tecniche di attuazione del nuovo sistema tariffario regionale del trasporto pubblico locale terrestre di linea, allegato alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale (Allegato A);
- di approvare il nuovo quadro tariffario regionale per i servizi di trasporto pubblico locale terrestre, allegato alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale (Allegato B);
- di approvare il nuovo quadro tariffario delle sperimentazioni di integrazione tariffaria, allegato alla presente deliberazione per farne parte integrante e sostanziale (Allegato C);
- di prorogare sino al 31 agosto 2016 la validità dei titoli di viaggio di cui alla deliberazione di Giunta regionale n. 14/24 dell'8.4.2015;
- di adottare le direttive tecniche di attuazione e i quadri tariffari di cui agli Allegati A, B e C con decorrenza 1° settembre 2016;
- di dare mandato alla Direzione generale per la Comunicazione della Presidenza per la promozione del nuovo sistema tariffario regionale integrato di TPL terrestre di linea.

Il Direttore Generale

Alessandro De Martini

Il Presidente

Francesco Pigliaru