

IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN REGIONE LOMBARDIA

LA PROPOSTA DELLA CGIL PER UN NUOVO SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO

Premessa

Il sistema della mobilità in Lombardia soffre a causa di numerose criticità e che sono causa delle note e quotidiane difficoltà a cui è sottoposto il cittadino sia che utilizzi il servizio pubblico che il trasporto privato.

A quanti utilizzano i trasporti pubblici, alle criticità legate al sistema infrastrutturale si sommano quelle di carattere organizzativo e gestionale che ne limitano l'utilizzo e penalizzano utenti e pendolari.

E' evidente che la necessità di promuovere una politica che incentivi il trasporto pubblico sia delle persone che delle merci non si esaurisce unicamente mediante la realizzazione di opere infrastrutturali stradali e ferroviarie e di potenziamento dei mezzi circolanti, ma deve avere, quale componente qualificante ed irrinunciabile, un sistema tariffario moderno e veramente integrato in grado di incentivare l'uso del mezzo pubblico, semplificando l'accesso del cittadino.

Proposta

Conseguentemente a quanto sopra enunciato, riteniamo non più procrastinabile l'attuazione (cosa peraltro già prevista dalla l.r. 1/2002 e dall'art. 2 del regolamento regionale 23 luglio 2002 n°5) nella nostra regione di un nuovo sistema di tariffe integrato esteso all'intero territorio e comprensivo di tutte le diverse modalità di trasporto esistenti (autoferrotranviari urbani, extraurbani, ferroviari e della navigazione laghi).

Caratteristica fondamentale di questo sistema è di poter consentire all'utente di acquistare presso un qualsiasi gestore o rivendita autorizzata del T.P.L. un unico titolo di viaggio (biglietto o abbonamento), valido per qualunque mezzo (treno, bus, metro) e relazione di viaggio possibile su tutta la rete regionale.

Un sistema integrato che venga percepito dai cittadini come se la gestione della mobilità in ambito regionale fosse svolta da un unico operatore.

In questo sistema integrato dovrebbe rientrare anche la possibilità di utilizzare, facilitandone l'accesso agli utenti, anche i parcheggi di interscambio a pagamento.

Questo nuovo sistema dovrà essere fondato sul principio della fidelizzazione dell'utilizzo del mezzo pubblico, prevedendo tariffe più favorevoli per gli abbonamenti rispetto al biglietto ordinario, con ulteriore incentivazione all'utilizzo dei documenti di viaggio d'area rispetto a quelli con validità temporale.

A tal fine proponiamo un sistema tariffario regionale denominato:

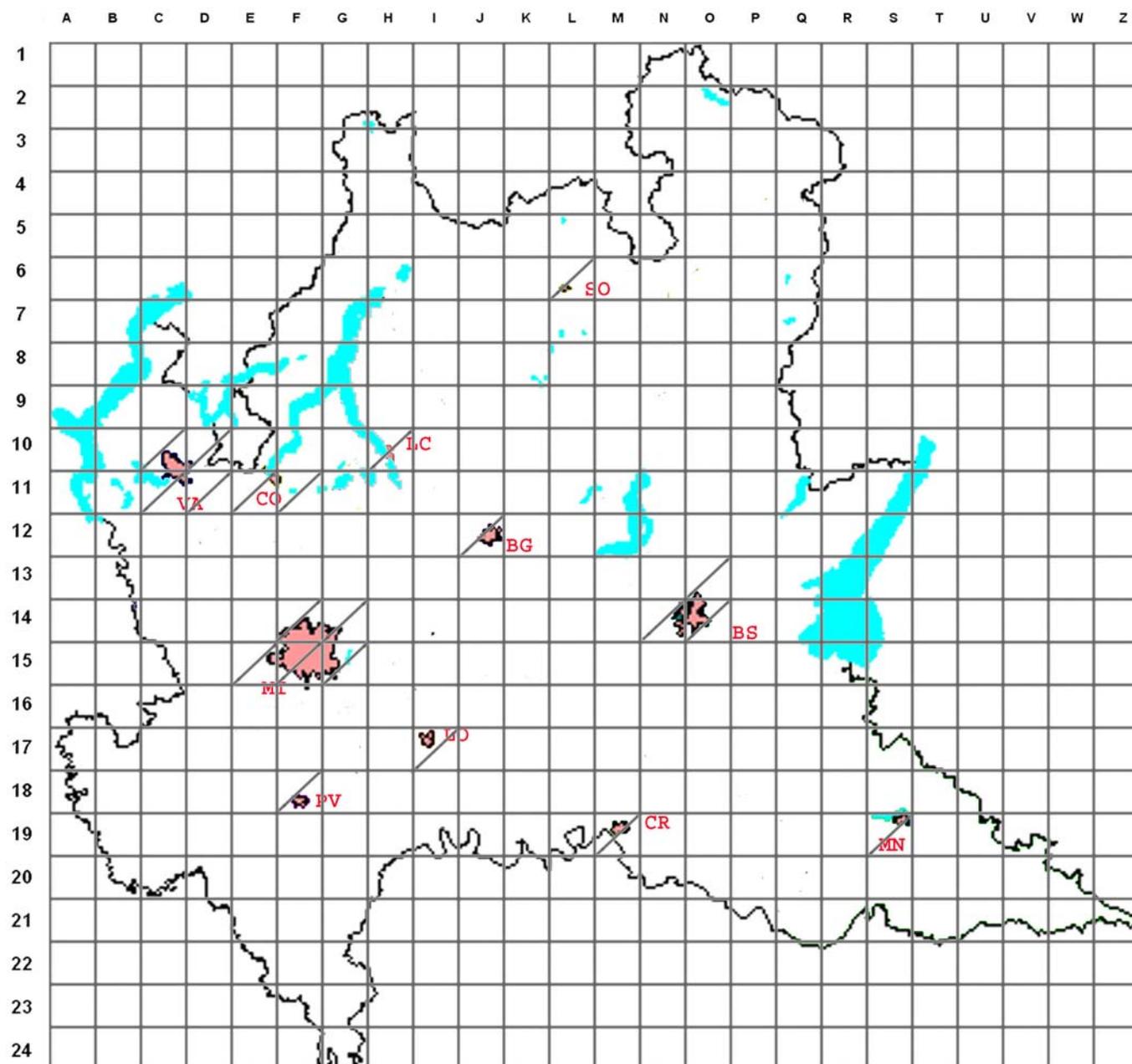
STIL – SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO LOMBARDO

La proposta prevede la suddivisione dell'intero territorio regionale in zone le cui dimensioni dovranno essere decise in ambito provinciale.

Per facilità di interpretazione lo schema sotto riportato prevede la individuazione delle zone con superficie media di circa 10 km² , tenendo conto che le città capoluogo di provincia e Milano sono da considerarsi come singole zone.

PROPOSTA DI SCHEMA DI ZONIZZAZIONE DELLA REGIONE

**(le zone saranno composte da uno o più comuni, a secondo
il bacino di riferimento urbano)**



Il sistema STIL si caratterizza fundamentalmente per una:

- tariffazione integrata sull'intero territorio regionale per tutti i servizi di TPL (autoferrotranviari urbani, extraurbani, ferroviari e della navigazione laghi),
- tariffa unica indipendente dal gestore, determinata con una formulazione semplice basata sul conteggio dei confini zonalı attraversati (con possibilità di eccezioni su tratte/linee predeterminate),
- tariffe differenziate per il raggiungimento delle aree urbane che offrono maggiori servizi di trasporto pubblico, finalizzate a bilanciare gli introiti derivanti dagli interscambi ferro/bus urbano e/o bus extraurbano/bus urbano.

Il sistema STIL, data l'attuale articolazione dei diversi sistemi tariffari in vigore, dovrà prevedere una omogeneizzazione dei documenti di viaggio, dei regolamenti e delle norme d'uso.

Con l'introduzione del sistema STIL vengono introdotti i seguenti principi:

- la tariffa che paga l'utente dipende esclusivamente dal numero delle zone attraversate indipendentemente dal numero di vettori utilizzati (solo autolinea, solo ferrovia, autolinea + ferrovia + metro + battelli ecc.),
- l'introduzione del sistema deve attuarsi evitando che l'aggravio di costi ricada sull'utente. Il nuovo sistema deve prevedere adeguate tecnologie di supporto, alla cui copertura dei costi devono contribuire gli EE.LL.

Il sistema STIL dovrà prevedere un criterio unico di gestione del documento di viaggio così classificati:

- biglietto di corsa semplice giornaliero e/o a tempo
- abbonamento settimanale per 2 viaggi giornalieri x 6gg
- abbonamento settimanale
- abbonamento mensile
- abbonamento annuale

Nelle aree urbane può essere considerata l'adozione, come peraltro già in uso del:

- biglietto ordinario con validità giornaliera
- carnet di 10 corse a costo ridotto ed eventuali ulteriori facilitazioni che gli enti locali preposti dovessero definire,

Tipologia dei documenti di viaggio

OR = Documento di viaggio ordinario

- documento valido per viaggiare in zona urbana (città avente un servizio di TPL) o in una o più zone ordinarie non urbane,

U+ = Documento di viaggio cumulativo tipo A

- documento valido in una zona in cui è operativo un servizio urbano + una con più zone ordinarie non urbane,
- La zona “U+” si riferisce a percorsi la cui origine o destinazione comprende un solo comune avente un servizio urbano compreso nel titolo di viaggio,

U+U+ = Documento di viaggio cumulativo tipo B

- documento valido che prevede nel percorso due zone U+ e/o una o più zone ordinarie,
- La zona U+U+ si riferisce in genere a percorsi la cui origine e destinazione comprende comuni con servizio urbano compreso nel titolo di viaggio,

VT = validità temporale del documento di viaggio

REGIONE LOMBARDIA
"STIL" : SCHEMA TARIFFARIO
TARIFE E VALIDITA' TEMPORALI – VALIDO PER TUTTI I GESTORI DEL T.P.L.

ZONE	BIGLIETTO DI CORSA SEMPLICE						ABBONAMENTO SETT. (2 VIAGGI X 6 GG)					
	OR	VT	U+	VT	U+U+	VT	OR	VT	U+	VT	U+U+	VT
1 (u)	1.00	60'	2.00	70'	3.50	120'	6.70	60'	9.00	70'	15.50	90'
2	1.50	65'	2.50	75'	4.00	125'	8.00	65'	11.00	75'	17.00	100'
3	2.00	70'	3.00	80'	4.50	130'	9.50	70'	12.50	80'	18.50	110'
4	2.50	75'	3.50	85'	5.00	140'	11.00	73'	14.00	85'	20.00	120'
5	3.00	80'	4.00	90'	5.50	150'	12.50	80'	15.50	90'	21.50	130'
6	3.50	85'	4.50	95'	6.00	160'	14.00	85'	17.00	95'	23.00	140'
7	per ogni zona successiva l'incremento è in proporzione						per ogni zona successiva l'incremento è in proporzione					
ZONE	SETTIMANALE			MENSILE								
	OR	U+	U+U+	OR	U+	U+U+						
1 (u)	9.00	12.00	21.00	30.00	45.00	70.00						
2	10.50	13.50	21.50	36.00	51.00	73.00						
3	12.00	15.00	22.00	42.00	57.00	75.00						
4	13.50	16.50	22.50	48.00	63.00	78.00						
5	15.00	18.00	24.00	54.00	69.00	84.00						
6	16.50	19.50	25.50	60.00	75.00	90.00						
7	per ogni zona successiva l'incremento è in proporzione			per ogni zona successiva l'incremento è in proporzione								
ZONE	ANNUALE											
	OR	U+	U+U+									
1 (u)	300.00	450.00	600.00									
2	325.00	475.00	625.00									
3	350.00	500.00	650.00									
4	375.00	525.00	675.00									
5	400.00	550.00	700.00									
6	425.00	575.00	725.00									
7	per ogni zona successiva l'incremento è in proporzione											

Lo schema tariffario proposto si riferisce alla tariffa di 2° classe

STIM – SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO MILANO

Per la sola area metropolitana Milanese, che corrisponde a circa l'60% del TPL Lombardo, si propone di prendere come riferimento l'attuale sistema tariffario in vigore (**SITAM**), allargandone le fasce progressivamente sino a comprendere l'intera regione con un abbonamento valido per viaggi la cui origine e/o destinazione è il capoluogo Lombardo.

		Annuale	Mensile	Settimanale
AREA A	40 Km di raggio dai confini comunali di Milano indicativamente comprende le province di MI – PV – LO - Monza	450.00	60.00	20.00
AREA B	80 Km raggio dai confini comunali di Milano indicativamente comprende oltre all'area A, le province di VA – CO – LC - BG	650.00	70.00	25.00
AREA C	120 Km raggio dai confini comunali di Milano indicativamente comprende oltre alle aree A + B, le province di BS – CR – MN – SO	850.00	90.00	30.00
AREA R	tutta la Regione	999.00	100.00	35.00

Nota informativa sulla costruzione delle tabelle:

Per omogeneizzare ed uniformare i valori delle diverse tariffe ferro/gomma si ritiene opportuno inserire nelle aree urbane anche il comparto ferroviario così come già previsto dal sistema integrato SITAM per l'area milanese.

Nella indicazione delle proposte si sono prese a riferimento le tariffe applicate da ATM Milano e ATB Bergamo.

Tariffe, dimensione delle aree e zone e la validità temporale sono indicative e vanno ovviamente comparate con l'articolazione delle attuali regimi tariffari.

Ripartizione degli introiti tra i diversi gestori

Il sistema che proponiamo consente, in considerazione della determinazione della tariffa in base alle zone di attraversamento, di semplificare l'attuale determinazione della ripartizione degli introiti di riferimento tra i diversi gestori, fermo restando che tal fine, si possano effettuare indagini mediante campionatura dei passeggeri e delle relative origini/destinazioni in un giorno medio significativo su tutti i mezzi e le linee in gestione.

Attuazione

Non è più possibile attendere oltre: i cittadini, gli utenti, il territorio hanno urgenza di un sistema tariffario integrato.

Riteniamo che sia compito della Giunta Regione, oltre che condividere la proposta, attivare, superando i gravi ritardi sinora accumulati, un tavolo avente lo scopo di definire nel più breve tempo possibile –parliamo di pochi mesi- un progetto operativo con il concorso delle Province, dei Comuni titolari di concessioni del TPL, delle aziende in gestione, delle organizzazioni sindacali e di rappresentanza degli utenti.

Siamo convinti che, al di là della complessità nell'omogeneizzare i diversi sistemi tariffari (differenze tariffarie gomma/ferro, criteri di ripartizione degli introiti tra i diversi gestori, diversità di formati e tipologie dei documenti di viaggio, diversità di apparecchiature di obliterazione, diversità dei sistemi di controllo e di accesso sui mezzi, possibilità di acquistare on-line abbonamenti ecc.), se vi è la volontà politica (così come già previsto dalla L.R. 1/2002, in gran parte rimasta inattuata proprio negli aspetti di integrazione tariffaria), e la disponibilità di risorse da parte delle istituzioni, sia possibile arrivare ad una organica proposta che consenta di favorire e incentivare il trasporto pubblico nella nostra regione.