

**Tabella 11: Distribuzione numerosità relazioni O/D per fascia chilometrica e per classe tariffaria Unico Campania**

ID Fascia	Da Km	A Km	U1	U2	U3	U4	U5	U6	U7	U8	U9	U10	U11	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8	E9	E10	E11	UAV	UBN	UCE	USA	TOT
1	0	10	4											1.275	82	2									27	8	60	16	1.474
2	10	20	10	30	1									1.062	2.596	119	2								73	21	18	34	3.966
3	20	30		7	25	4								203	3.259	2.850	168	4							5	45		16	6.586
4	30	40			15	45								38	1.461	4.539	3.223	172	1								17		9.511
5	40	50				15	26							6	352	2.204	4.753	3.194	132	2									10.684
6	50	60				2	36	11							47	775	2.926	5.488	2.410	187	2								11.884
7	60	70					12	42							3	195	1.186	3.869	4.965	2.206	202								12.680
8	70	80						36	13						2	30	321	1.613	3.606	4.449	1.996	126	2						12.194
9	80	90						5	25	1						3	78	527	1.613	3.285	3.970	1.475	195	2					11.179
10	90	100							14	7							18	113	572	1.566	3.527	3.023	1.383	144					10.367
11	100	125							5	57	19						32	209	739	2.480	4.832	5.953	7.785						22.111
12	125	150									41	5							2	9	76	394	1.254	13.251					15.032
13	150	175										14	6								1	10	64	9.856					9.951
14	175	200											7										1	5.649					5.657
15	200	225											1											2.441					2.442
16	225	250																						738					738
17	250	275																						149					149
18	275	300																						6					6
TOT			14	37	41	66	74	94	57	65	60	19	14	2.584	7.802	10.717	12.675	15.012	13.510	12.443	12.254	9.860	8.852	40.021	105	91	78	66	146.611

**Tabella 12: Distribuzione domanda O/D sistematica extracomunale ISTAT 2011 per fascia chilometrica e per classe tariffaria Unico Campania**

ID Fascia	Da Km	A Km	U1	U2	U3	U4	U5	U6	U7	U8	U9	U10	U11	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8	E9	E10	E11	UAV	UBN	UCE	USA	TOT
1	0	10	9.960											49.204	2.480	28									2.413	333	2.461	3.243	70.122
2	10	20	18.211	21.209	49									11.166	26.214	1.075	15								640	1.248	53	5.397	85.277
3	20	30		4.328	5.382	1.985								342	9.468	10.370	580	24							3	300		249	33.031
4	30	40			3.462	5.426								13	755	4.565	3.604	568									2		18.395
5	40	50				1.286	1.886								25	352	1.735	2.161	103	16									7.564
6	50	60				54	3.840	187							3	8	139	1.270	817	205	1								6.524
7	60	70					364	1.299							1	1	15	145	443	573	85								2.926
8	70	80						761	158							5	31	155	269	303	86	2							1.770
9	80	90						205	173	9							4	14	61	214	228	40							948
10	90	100							170	54							1		4	9	134	129	91	43					635
11	100	125							15	319	27									3	16	77	125	215					797
12	125	150									146	12										2	2	193					355
13	150	175										40	17											20					77
14	175	200											25											5					30
15	200	225																											0
16	225	250																											0
17	250	275																											0
18	275	300																											0
TOT			28.171	25.537	8.893	8.751	6.090	2.452	516	382	173	52	42	60.725	38.946	16.399	6.094	4.203	1.536	1.136	753	522	260	476	3.056	1.883	2.514	8.889	228.451

Il passo successivo è consistito nell'analisi della dispersione dei valori della tariffa unitaria (€-cent/Km) di ciascuna relazione Origine/Destinazione in funzione della distanza e, conseguentemente, nella scelta di una funzione approssimante di questa dispersione.

Per la natura intrinseca della struttura tariffaria di Unico si possono individuare gruppi di punti "dispersi" omogeneamente raggruppati in funzione della specifica fascia tariffaria. Ovvero, è ragionevole ritenere che ogni fascia abbia una propria specifica funzione approssimante.

L'analisi è stata sviluppata sia con riferimento all'insieme complessivo dei punti rappresentativi del valore della tariffa unitaria delle singole relazioni O/D, sia con riferimento ai soli punti rappresentativi delle relazioni che pagano una tariffa di tipo "U" (ovvero tutte le relazioni da e verso Napoli), sia, infine, con riferimento ai punti rappresentativi delle relazioni che pagano una tariffa di tipo "E".

Accanto alla valutazione delle dispersioni dei punti delle tariffe unitarie di Unico è stata analizzata anche la dispersione dei punti della struttura tariffaria applicata dalle società di trasporto che, non rientranti nel consorzio Unico, applicano il sistema tariffario regionale chilometrico a fasce.

Nelle successive Figure sono illustrate le dispersioni sopradescritte.

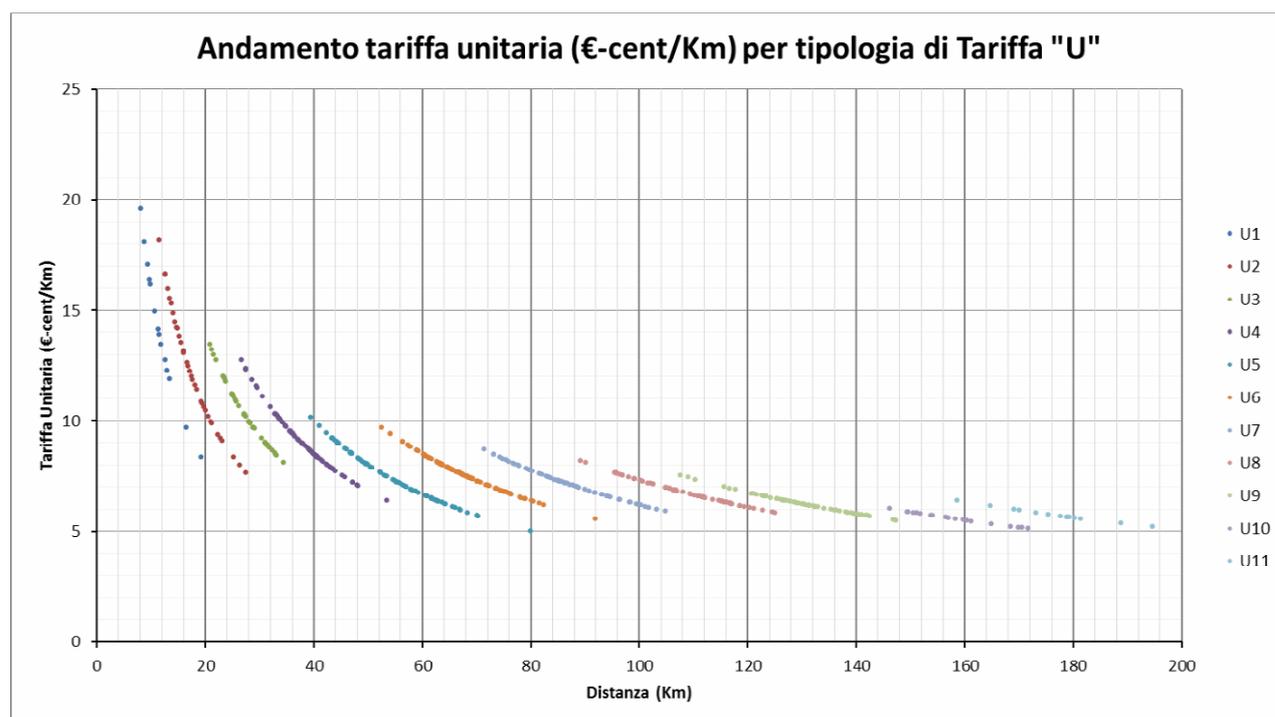


Figura 8: Andamento tariffa unitaria in funzione della distanza per tipologia di Tariffa "U"

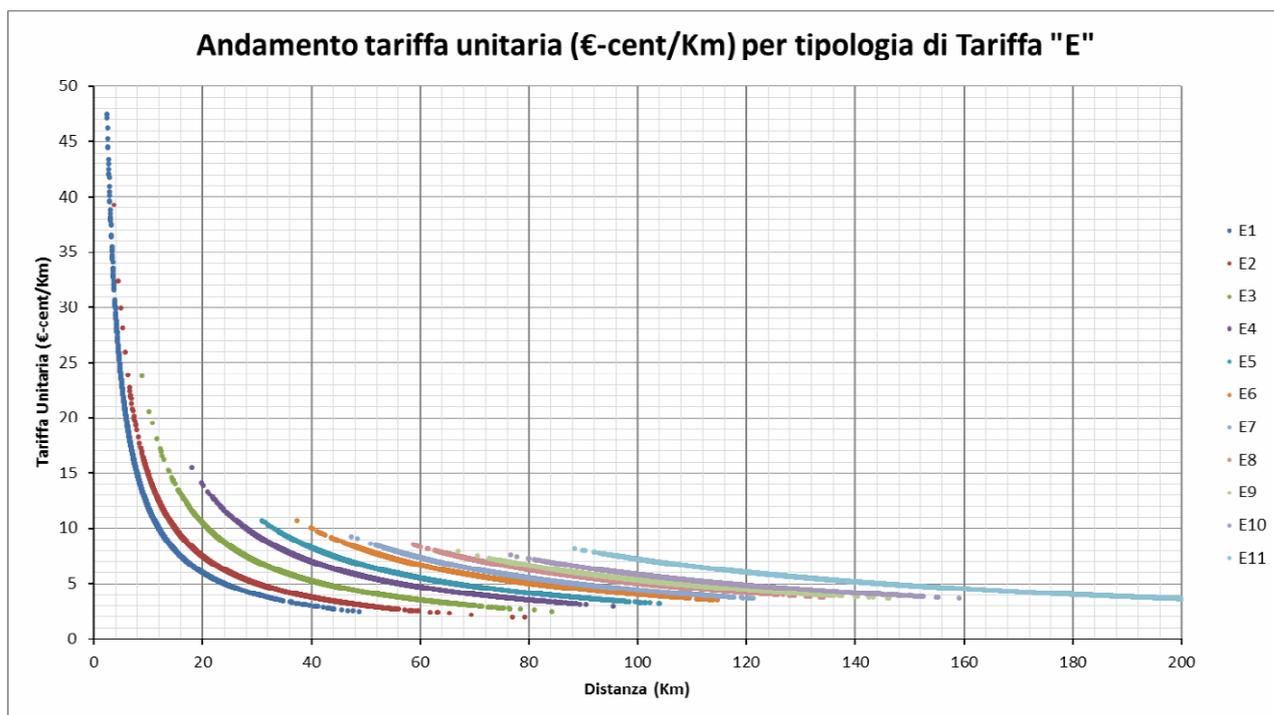


Figura 9: Andamento tariffa unitaria in funzione della distanza per tipologia di Tariffa "E"

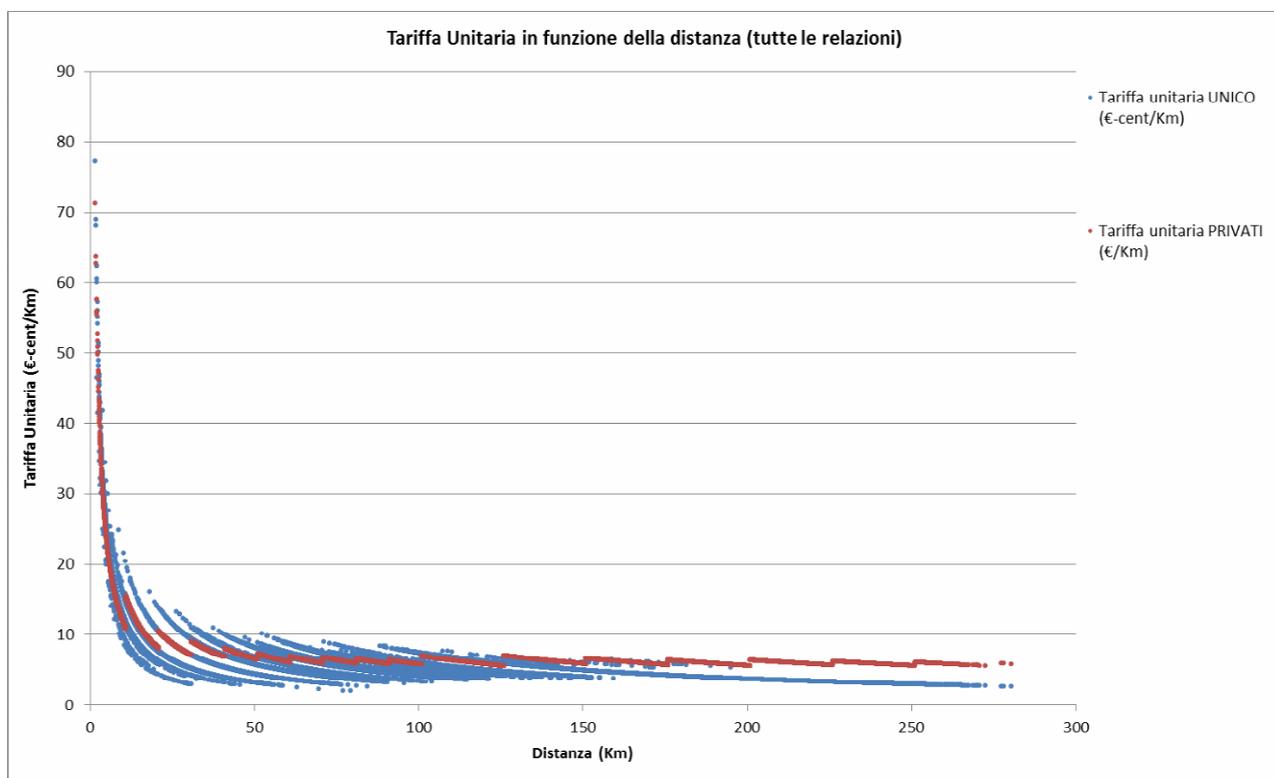


Figura 10: Andamento tariffa unitaria in funzione della distanza - tutte le relazioni tariffa praticata – Struttura Unico Campania e Tariffa Regionale Privati

La funzione che meglio approssima le dispersioni analizzate è di tipo potenza ( $y=a \cdot x^b$ ), decrescente in funzione della distanza.

Nella successiva Figura 11 è riportato l'andamento delle curve approssimanti per ciascun sistema tariffario. L'approssimante Unico è la curva più che ha l'andamento più "basso".

La curva approssimante del sistema tariffario chilometrico dei "Privati" ha valori coincidenti con quelli di Unico per valori di distanza fino a circa 20Km. Dopo il suo andamento è meno decrescente rispetto all'approssimante Unico.

E' riportato anche l'andamento dell'approssimante Unico per le sole tariffe di tipo "U" che, in virtù dei valori tariffari più elevati, è la più "alta" delle curve illustrate. I suoi valori tendono a coincidere con quelli della curva approssimante dei Privati per valori di distanza superiori a 150Km.

Ovviamente, in virtù della numerosità delle relazioni che pagano una tariffa di tipo E rispetto a quelle di tipo U, la curva complessiva di Unico coincide con l'andamento dell'approssimante della dispersione delle tariffe di tipo E.

Nella Tabella 13 sono riportati i valori dei parametri "a" e "b" della funzione potenza rappresentativa di ciascuna curva approssimante.

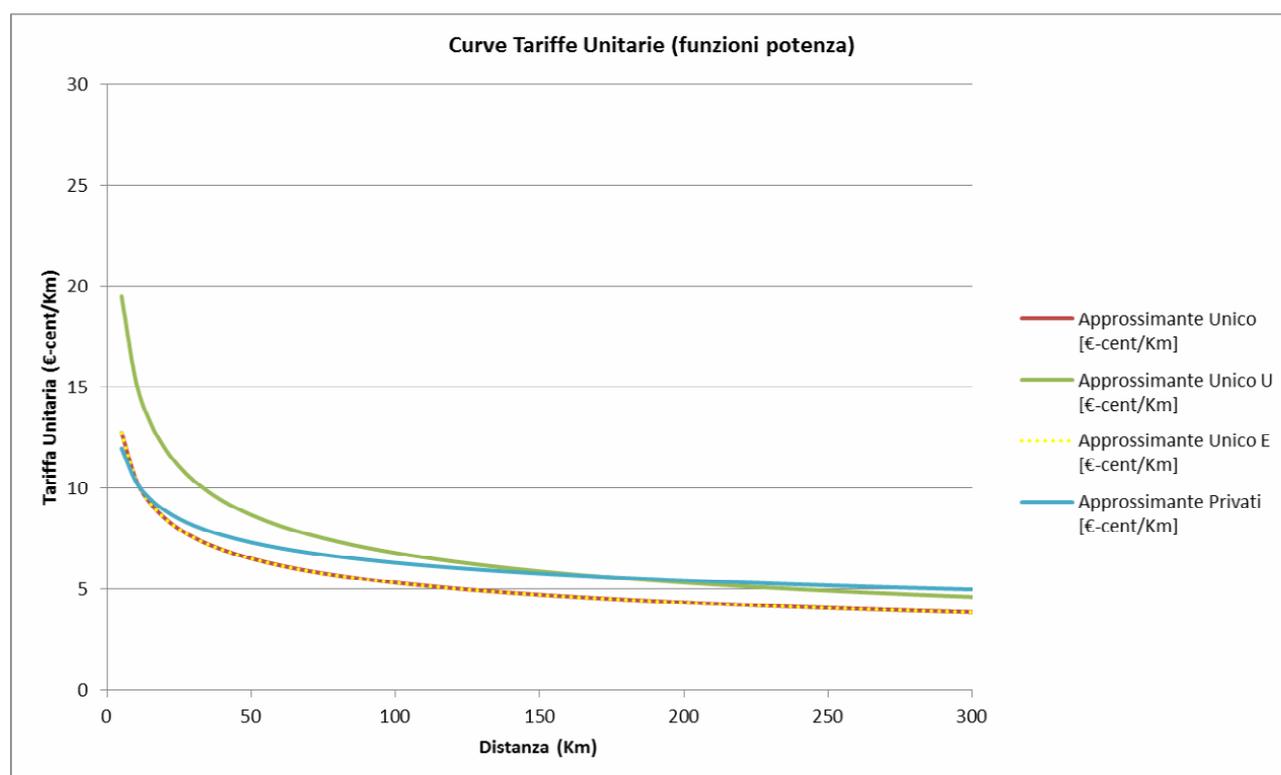


Figura 11: Curve tariffe unitarie

**Tabella 13: Parametri funzioni approssimanti delle dispersioni**

Parametri funzione tariffa unitaria f(distanza)				
$y=a \cdot x^b$				
	Approssimante Unico	Approssimante Unico U	Approssimante Unico E	Approssimante Privati
a=	20,403	34,353	20,367	16,883
b=	-0,292	-0,352	-0,292	-0,214

Per tutti i viaggi che si eseguono sia in ambito regionale che in ambito extraregionale, sono state individuate n. 18 fasce chilometriche di ampiezza 10km fino alla fascia 10 e di 25km per le successive.

La proposta prevede l'introduzione di uno schema tariffario suddiviso tra urbano (comune capoluogo, e altri comuni) ed extraurbano con diversi livelli tariffari per ciascuno di essi.

### 2.3.5 Analisi delle criticità dell'attuale schema tariffario

Il sistema tariffario integrato UnicoCampania ha comportato, in questi anni, degli indubbi vantaggi per il sistema regionale del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento alla facilità di accesso degli utenti alla rete del tpl delle diverse aziende consorziate. Ciò ha determinato un incremento del numero di passeggeri del trasporto pubblico locale ma, al tempo stesso, nei primi anni di applicazione del sistema, la Regione ha dato direttamente, senza analisi di congruità, al consorzio UnicoCampania, un proprio contributo, integrando significativamente i ricavi della aziende consorziate.

A queste considerazioni l'analisi effettuata nei precedenti paragrafi consente di aggiungere diverse ulteriori considerazioni e di evidenziare delle criticità dell'attuale schema tariffario:

- la tariffa integrata non è applicata a tutte le aziende che esercitano servizi di trasporto pubblico locale, in quanto è prevista solo per quelle rientranti nel Consorzio UnicoCampania, che, comunque, rappresentano circa il 90% dei servizi terrestri (i servizi via mare non fanno parte del sistema integrato) effettuati in Regione. Tale aspetto comporta, oltre ad una diversa possibilità di usufruire del TPL da parte degli utenti, anche un disallineamento dei livelli tariffari fra le aziende non consorziate e quelle consorziate;
- non è sempre possibile, per l'utente, scegliere una tariffa diversa da quella integrata, anche se il suo spostamento non necessita di utilizzare altri vettori oltre quello con cui è partito; quindi l'attuale sistema presenta una certa "rigidezza" di offerta;
- i livelli tariffari non presentano una univoca articolazione territoriale: non è infrequente, infatti, che utenti posti alla stessa distanza su rete da un generico Comune, ad esempio il capoluogo, sostengano un costo differente per lo spostamento;
- l'attuale clearing tra le aziende è totalmente basato su indagini statistiche con ciò determinando una insoddisfazione diffusa delle aziende.

Attualmente, inoltre, il "sistema trasporto pubblico" campano presenta alte percentuali di evasione, che contribuiscono a peggiorare l'esistente divario fra costi di produzione del servizio (al netto del corrispettivo regionale) e ricavi da bigliettazione. Ciò induce a ritenere che l'attuale sistema integrato non orienti le aziende a effettuare serrati controlli anti-evasione.

Al tempo stesso, è bene evidenziare come nel passare ad un nuovo sistema che preveda l'introduzione del titolo aziendale bisogna porre massima attenzione al mantenimento di idonei livelli di sicurezza.

### 3 LA NUOVA STRUTTURA TARIFFARIA

Sulla base di quanto indicato dalla **Delibera di Giunta n. 88 del 26/03/2013** che ha *“previsto dal 1° maggio 2014 la cessazione di validità dell’assetto tariffario UnicoCampania ed il contestuale avvio del nuovo sistema tariffario, applicato a tutto il sistema di tpl campano, su base chilometrica da definire nel dettaglio dei diversi titoli e dei diversi livelli tariffari con successivo provvedimento deliberativo di giunta regionale”* e delle precedenti delibere che hanno introdotto il titolo di viaggio aziendale, e sulla base degli indirizzi forniti in questi mesi dall’Assessore Regionale ai Trasporti (introduzione di titoli aziendali; tutela degli abbonati con maggiore fidelizzazione degli utenti; rinvio a successiva regolamentazione delle tariffe agevolate; ampliamento della tariffa integrata), dal Comitato di indirizzo e di monitoraggio dei servizi di tpl, l’ACaM, a valle dell’analisi del quadro conoscitivo e delle criticità riscontrate (cfr paragrafo 2.3.5), ha lavorato ad una nuova proposta tariffaria, finalizzata al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- conservare e migliorare i benefici dell’attuale sistema integrato;
- rimodulare e uniformare lo schema tariffario a partire da una struttura su base chilometrica;
- estendere la tariffa integrata;
- prevedere l’introduzione del titolo aziendale, dando agli utenti l’effettiva possibilità di scegliere una tariffa tarata sull’effettivo utilizzo;
- aumentare la quota degli utenti fidelizzati;
- aumentare il rapporto ricavi/costi;
- combattere adeguatamente l’evasione, sia attraverso un maggiore coinvolgimento delle aziende sia attraverso l’applicazione di nuove tecnologie per l’utilizzo dei mezzi;
- stabilire livelli tariffari equi e congrui, tenendo conto dei livelli tariffari di partenza e dei necessari adeguamenti, della nuova offerta ai cittadini dei titoli aziendali e dei benchmark di livello nazionale;
- creare le precondizioni affinché le procedure di “clearing” possano tendere ad una ripartizione, per quanto possibile, “deterministica”, anche grazie all’applicazione di modelli di ITS al sistema dei trasporti.

Nei nuovi contratti di servizio (quelli in fase di revisione e/o quelli definiti a valle delle procedure di gara) bisognerà garantire l’equilibrio economico delle aziende garantendo, da un lato, la copertura dei costi compreso un ragionevole margine di utile e, dall’altro, evitando sovra-compensazioni.

#### 3.1 DEFINIZIONE DI UNO SCHEMA “CHILOMETRICO”

Nella definizione delle diverse fasce chilometriche ci è basati sulle attuali fasce chilometriche previste per le aziende esterne ad UnicoCampania, che, in linea di massima, appaiono congrue e rispondenti alle necessità del nuovo sistema. Tutte le possibili relazioni OD (origine-destinazione) sono state discretizzate in 16 fasce chilometriche di ampiezza variabile per step successivi all’aumentare della distanza da percorrere:

- 10 fasce con passo di 10 km per distanze fino a 100 km;

- 4 fasce con passo di 25 km per distanze fino a 200 km;
- 1 fascia con passo di 50 km per distanze fino a 250 km;
- 1 fascia, unica, per distanze oltre i 250 km. Quest'ultima fascia, in particolare, è stata considerata per contemplare il massimo spostamento interregionale possibile.

La definizione dei livelli tariffari per le tariffe sovra regionali relative a percorrenze superiori a 100 km, in relazione alla peculiarità del servizio e alla situazione di partenza di tali tariffe, è demandata a futuri approfondimenti da trattare specificamente.

Le uniche aree in cui non è stato applicato uno schema chilometrico sono le aree urbane/suburbane dei comuni capoluogo e delle isole (Ischia, Procida, Capri), per le quali è stato approntato uno schema "a forfait" ovvero "a tempo" che esula dalla determinazione della corrispondente fascia chilometrica. In altre parole, all'interno di tali aree il livello tariffario previsto non scaturisce da una logica puramente chilometrica ma, in relazione alla densità della rete, si tiene conto, in particolare, del tempo di utilizzo e della numerosità dei servizi di TPL offerti.

Dal punto di vista strettamente analitico, il modello tariffario descritto nel presente paragrafo poggia sulla determinazione di una funzione che esprime il valore della tariffa in funzione della distanza. La funzione utilizzata per la nuova struttura tariffaria è stata opportunamente interpolata fra quelle derivanti dall'analisi delle strutture tariffarie attualmente in vigore (cfr paragrafo 2.3.4) tenendo conto, allo stesso tempo, anche di benchmark di carattere nazionale.

Inoltre, da un punto di vista strettamente metodologico, la determinazione del nuovo schema tariffario è stata effettuata a partire da due ipotesi fondamentali, ritenute perciò degli invarianti:

- l'applicazione di un limite superiore alla tariffa base;
- l'applicazione di una tariffa, normalizzata, progressivamente decrescente all'aumentare della fascia chilometrica.

Nei seguenti paragrafi è riportata l'articolazione delle nuove tariffe a seconda della suddivisione territoriale ipotizzata.

### **3.1.1 I titoli di viaggio previsti**

Con l'obiettivo di fornire all'utenza (sia sistematica che occasionale) la massima flessibilità possibile ed un ampio ventaglio di offerte, in relazione alle diverse alternative di spostamento, il nuovo schema contempla anche una specifica dei titoli di viaggio in parte già vigenti allo stato attuale (in quanto previsti dalla su richiamate Delibere di G.R. n.ro 612/2012 e n.ro 88/2013). In particolare è prevista la specifica di nuovi titoli, in aggiunta od in sostituzione a quelli attualmente in vigore, a diversa articolazione temporale (oraria, giornaliera, mensile o annuale) e territoriale (urbana ed extraurbana).

Una particolare attenzione è stata destinata alle isole ed alla possibilità di raggiungerle, oltre a come succede già allo stato attuale, anche con un titolo completamente integrato, sia dal punto di vista modale che temporale.

Nella Tabella 14 è riportata una sintesi dei titoli previsti con la seguente distinzione:

- titolo aziendale: consente di utilizzare qualunque mezzo appartenente ad una singola azienda (ad eccezione del corsa semplice, utilizzabile, per definizione, una sola volta), nell'ambito della sua validità temporale e/o territoriale;
- titolo integrato: consente di utilizzare più di un mezzo, anche appartenenti ad aziende diverse, nell'ambito della sua validità temporale e/o territoriale.

Con riferimento a quanto appena detto, è necessario precisare che alla generica articolazione territoriale prevista, sia essa urbana od extraurbana, non è necessariamente associata la possibilità di usufruire di qualunque tipologia di tariffa adottata, ma questa può essere inibita o consentita a seconda dei titoli, secondo una logica di maggiore protezione nei confronti degli utenti fidelizzati.

Di seguito è riportata la descrizione dei titoli di viaggio previsti:

- corsa singola: con questo titolo, previsto solo a livello aziendale, l'utente può effettuare un singolo spostamento utilizzando un solo mezzo di una sola azienda di trasporto;
- orario: con questo titolo, previsto solo a livello integrato, l'utente può effettuare uno o più spostamenti utilizzando una o più aziende di trasporto nell'ambito della validità temporale e/o territoriale prefissata;
- giornaliero: con questo titolo, previsto sia a livello aziendale che integrato, l'utente può effettuare uno o più spostamenti utilizzando una o più aziende di trasporto (a seconda che il titolo sia aziendale o integrato) nell'ambito della validità temporale e/o territoriale prefissata. Tale titolo ha validità fino alle ore 24:00 del giorno di validazione;
- settimanale: con questo titolo, previsto sia a livello aziendale che integrato, l'utente può effettuare uno o più spostamenti utilizzando una o più aziende di trasporto (a seconda che il titolo sia aziendale o integrato) nell'ambito della validità temporale e/o territoriale prefissata;
- mensile: con questo titolo, previsto sia a livello aziendale che integrato, l'utente può effettuare uno o più spostamenti giornalieri utilizzando una o più aziende di trasporto (a seconda che il titolo sia aziendale o integrato) nell'ambito della validità temporale e/o territoriale prefissata;
- annuale: con questo titolo, previsto sia a livello aziendale che integrato, l'utente può effettuare uno o più spostamenti giornalieri utilizzando una o più aziende di trasporto (a seconda che il titolo sia aziendale o integrato) nell'ambito della validità temporale e/o territoriale prefissata.

La definizione di forme agevolate per l'abbonamento annuale (studenti e categorie a basso reddito) è stata rimandata, su indicazioni dell'Assessore ai trasporti, a successivi approfondimenti.

In accoglimento alle istanze pervenute alla Regione Campania dai vari soggetti coinvolti, la valutazione dell'introduzione del titolo "carnet – 10 viaggi" è stata procrastinata in corrispondenza dell'avvio del sistema di bigliettazione elettronico previsto in futuro. In alternativa, in accoglimento delle istanze pervenute dai soggetti coinvolti, è stato introdotto il "biglietto settimanale".

Inoltre, per ognuno dei titoli di viaggio extraurbani previsti è stata effettuata la seguente differenziazione:

- spostamenti che hanno origine o destinazione nell'area urbana di Napoli (il relativo titolo è identificato con "NA");
- spostamenti che hanno origine e destinazione all'esterno dell'area urbana di Napoli (il relativo titolo è identificato con "AC").

In particolare, bisogna specificare che i titoli integrati “altri comuni”, nella fascia chilometrica di pertinenza, consentono di utilizzare eventuali servizi urbani nei comuni di destinazione (anche dei Comuni capoluogo ovviamente), nell’ambito della validità temporale del biglietto.

Infine, per l’utilizzo di servizi urbani ricadenti in comuni diversi dai capoluoghi di Provincia si applica il relativo titolo, il cui livello è allineato al più basso tra i livelli dei comuni capoluogo di Provincia.

Nella Tabella 14 è riportata una sintesi dei nuovi titoli previsti mentre nella Tabella 15 è riportata la validità temporale dei titoli orari previsti nel nuovo schema.

Tabella 14 – Sintesi dei nuovi titoli previsti

Tipo biglietto	Corsa singola NA		Corsa singola AC		Orario NA		Orario AC		Giornaliero		Settimanale		Mensile NA		Mensile AC		Annuale NA		Annuale AC			
	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr		
URBANO NAPOLI	si	-	-	-	-	si	-	-	si	si	si	si	si	si	-	-	si	si	-	-		
URBANO SALERNO	-	-	si	-	-	-	-	si	si	si	si	si	si	-	-	si	si	-	-	si	si	
URBANO CASERTA	-	-	si	-	-	-	-	si	si	si	si	si	si	-	-	si	si	-	-	si	si	
URBANO AVELLINO	-	-	si	-	-	-	-	si	si	si	si	si	si	-	-	si	si	-	-	si	si	
URBANO BENEVENTO	-	-	si	-	-	-	-	si	si	si	si	si	si	-	-	si	si	-	-	si	si	
URBANO COMUNI NON CAPOLUOGO	-	-	si	-	-	-	-	-	-	si	-	si	-	-	-	-	si	-	-	-	si	-
EXTRAURBANO 1 1 - 10 KM	si	-	si	-	-	si	-	si	-	-	-	-	-	si	si	si	si	si	si	si	si	
EXTRAURBANO 2 11 - 20 KM	si	-	si	-	-	si	-	si	-	-	-	-	-	si	si	si	si	si	si	si	si	
EXTRAURBANO 3 21 - 30 KM	si	-	si	-	-	si	-	si	-	-	-	-	-	si	si	si	si	si	si	si	si	
EXTRAURBANO 4 31 - 40 KM	si	-	si	-	-	si	-	si	-	-	-	-	-	si	si	si	si	si	si	si	si	
EXTRAURBANO 5 41 - 50 KM	si	-	si	-	-	si	-	si	-	-	-	-	-	si	si	si	si	si	si	si	si	
EXTRAURBANO 6 51 - 60 KM	si	-	si	-	-	si	-	si	-	-	-	-	-	si	si	si	si	si	si	si	si	
EXTRAURBANO 7 61 - 70 KM	si	-	si	-	-	si	-	si	-	-	-	-	-	si	si	si	si	si	si	si	si	
EXTRAURBANO 8 71 - 80 KM	si	-	si	-	-	si	-	si	-	-	-	-	-	si	si	si	si	si	si	si	si	
EXTRAURBANO 9 81 - 90 KM	si	-	si	-	-	si	-	si	-	-	-	-	-	si	si	si	si	si	si	si	si	
EXTRAURBANO 10 91 - 100 KM	si	-	si	-	-	si	-	si	-	-	-	-	-	si	si	si	si	si	si	si	si	
EXTRAURBANO 11 101 - 125 KM	si	-	si	-	-	si	-	si	-	-	-	-	-	si	si	si	si	si	si	si	si	
EXTRAURBANO 12 126 - 150 KM	si	-	si	-	-	si	-	si	-	-	-	-	-	si	si	si	si	si	si	si	si	
EXTRAURBANO 13 151 - 175 KM	si	-	si	-	-	si	-	si	-	-	-	-										
EXTRAURBANO 14 176 - 200 KM	si	-	si	-	-	si	-	si	-	-	-	-										
EXTRAURBANO 15 200 - 250 KM	si	-	si	-	-	si	-	si	-	-	-	-										
EXTRAURBANO 16 >250 KM	si	-	si	-	-	si	-	si	-	-	-	-	-									

**Tabella 15 – Validità temporale dei titoli orari**

<b>Fascia tariffaria</b>	<b>Durata NA [min]</b>	<b>Durata AC [min]</b>
URBANO NAPOLI	100	-
URBANO SALERNO	-	90
URBANO CASERTA	-	90
URBANO AVELLINO	-	90
URBANO BENEVENTO	-	90
EXTRAURBANO 1 <11 KM	100	60
EXTRAURBANO 2 11 >= KM <21	120	80
EXTRAURBANO 3 21 >= KM <31	140	100
EXTRAURBANO 4 31 >= KM <41	160	110
EXTRAURBANO 5 41 >= KM <51	180	120
EXTRAURBANO 6 51 >= KM <61	190	130
EXTRAURBANO 7 61 >= KM <71	200	140
EXTRAURBANO 8 71 >= KM <81	210	150
EXTRAURBANO 9 81 >= KM <91	220	150
EXTRAURBANO 10 91 >= KM <101	230	150
EXTRAURBANO 11 101 >= KM <126	240	160
EXTRAURBANO 12 126 >= KM <151	240	160
EXTRAURBANO 13 151 >= KM <176	240	160
EXTRAURBANO 14 176 >= KM <201	240	160
EXTRAURBANO 15 201 >= KM <251	240	160
EXTRAURBANO 16 >=251 KM	240	160

### **3.1.2 Definizione delle aree urbane**

Le aree urbane dei Comuni capoluogo hanno accesso ad una maggiore offerta di servizi di trasporto pubblico e ad una rete di trasporto molto densa, inoltre, sono caratterizzate dalla presenza di poli attrattori di domanda di mobilità particolarmente significativi. Per quanto riguarda i cinque capoluoghi, quindi, in relazione al forte scambio di mobilità intercorrente con alcuni Comuni limitrofi e in relazione alle caratteristiche territoriali di queste aree si propone di prevedere delle aree urbane “allargate” (analogamente a quanto accade oggi per UnicoCaserta, UnicoBenevento, UnicoSalerno e UnicoAvellino), definite a seguito di un’analisi di tipo multicriteriale, a partire da considerazioni di tipo territoriale, di domanda potenziale e di offerta di TPL. In particolare è stato ipotizzato di inglobare all’interno delle stesse i Comuni che vengono intercettati da una circonferenza virtuale che iscrive completamente il

perimetro del Comune capoluogo (tracciata a partire dal centroide di quest'ultimo) e che rispondono contemporaneamente ai seguenti requisiti:

- la percentuale di territorio comunale individuato dalla circonferenza appena descritta deve essere almeno pari al 50% - criterio territoriale;
- la percentuale di addetti e residenti sul totale rientranti nella porzione di territorio comunale individuato dalla circonferenza appena descritta deve essere almeno pari al 75% - criterio di domanda potenziale;
- la distanza dal Comune capoluogo deve essere al massimo pari a 16 km (punto medio fra la prima e la seconda fascia extraurbana)- criterio di rete.

A seguito di tale rimodulazione le aree urbane dei Comuni capoluogo, ossia quelle all'interno delle quali vige una tariffa di tipo urbano, sono risultate le seguenti:

- area urbana Napoli comprendente il solo Comune di Napoli (cfr Figura 12). Tale area è stata così individuata a seguito delle osservazioni ricevute dal Comune e dalla Provincia di Napoli, approvate dal Comitato di indirizzo e di monitoraggio del tpl, tese ad evidenziare la peculiarità del territorio, della densità e dell'offerta di servizi dell'area di Napoli;
- area urbana Salerno comprendente i Comuni di: Cetara, Cava de' Tirreni, Vietri sul Mare, Pellezzano, Baronissi, San Mango Piemonte, Fisciano (cfr Figura 13). Tale area è stata così individuata a seguito delle osservazioni ricevute dal Comune di Salerno ed approvate dal Comitato di indirizzo e monitoraggio del tpl che ha previsto l'inserimento del Comune di Fisciano;
- area urbana Caserta comprendente i Comuni di: Casapulla, Casagiove, Curti, Santa Maria Capua Vetere, San Tammaro, San Prisco, Castel Morrone, Valle di Maddaloni, Maddaloni, San Marco Evangelista, San Nicola La Strada, Capodrise, Marcianise, Recale, Portico di Caserta, Macerata Campania (cfr Figura 14 e Tabella 16);
- area urbana Avellino comprendente i Comuni di: Aiello del sabato, Atripalda, Capriglia Irpina, Cesinali, Contrada, Grottolella, Manocalzati, Mercogliano, Monteforte Irpino, Ospedaletto d'Alpinolo, San Michele di Serino, San Potito Ultra, Summonte (cfr Figura 15 e Tabella 17);
- area urbana Benevento comprendente i Comuni di: Apollosa, Castelpoto, Ceppaloni, Pietrelcina, San Nicola Manfredi, San Giorgio del Sannio, San Martino Sannita, Sant'Angelo a Cupolo, San Leucio del Sannio (cfr Figura 16 e Tabella 18).

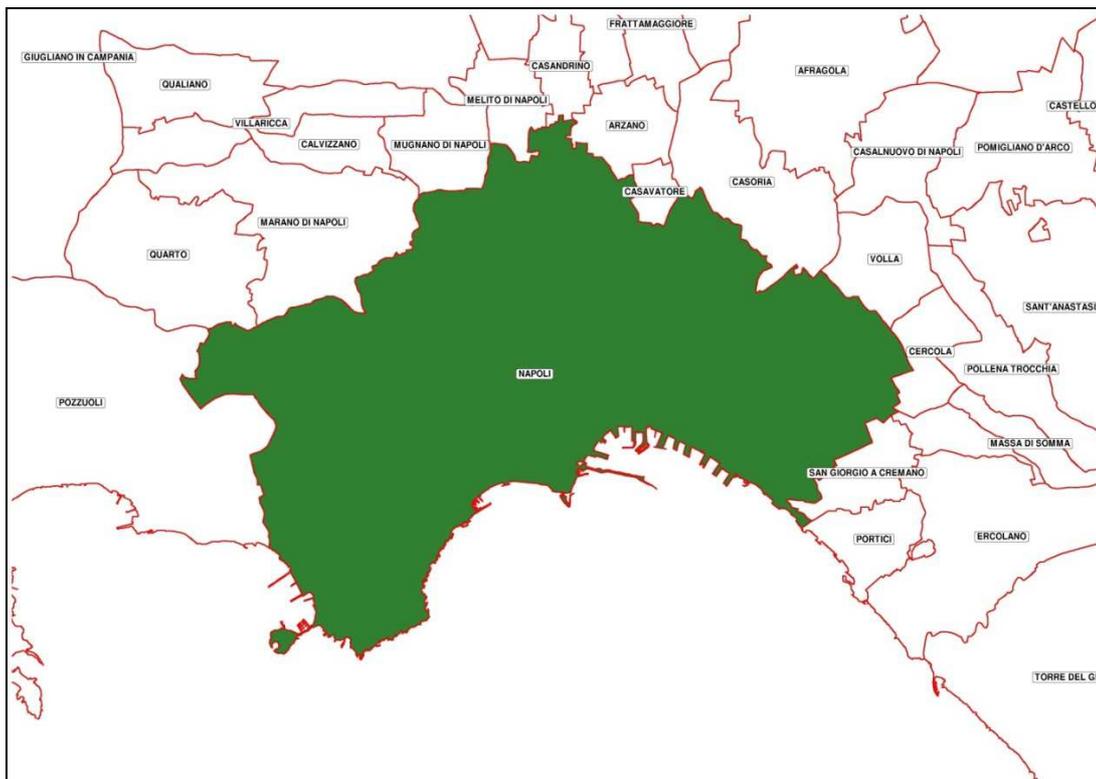


Figura 12: Ampiezza dell'area urbana di Napoli sulla base delle osservazioni pervenute dal Comune e dalla Provincia

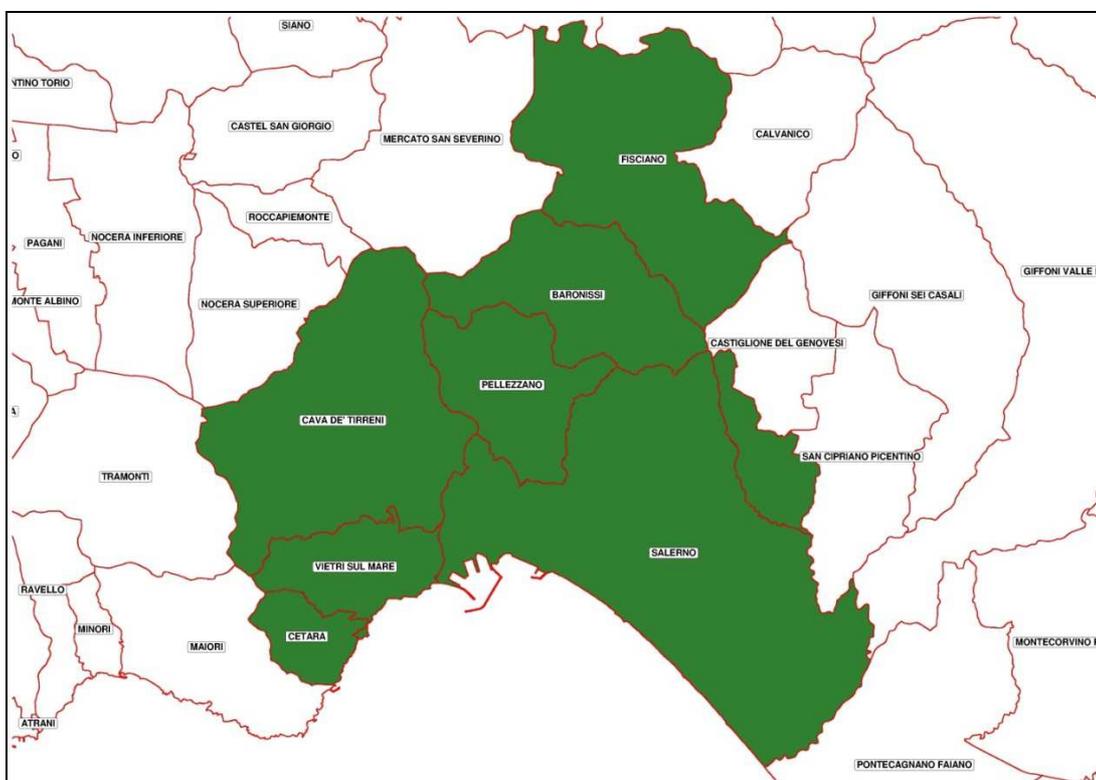


Figura 13: Ampiezza dell'area urbana di Salerno sulla base delle osservazioni pervenute dal Comune

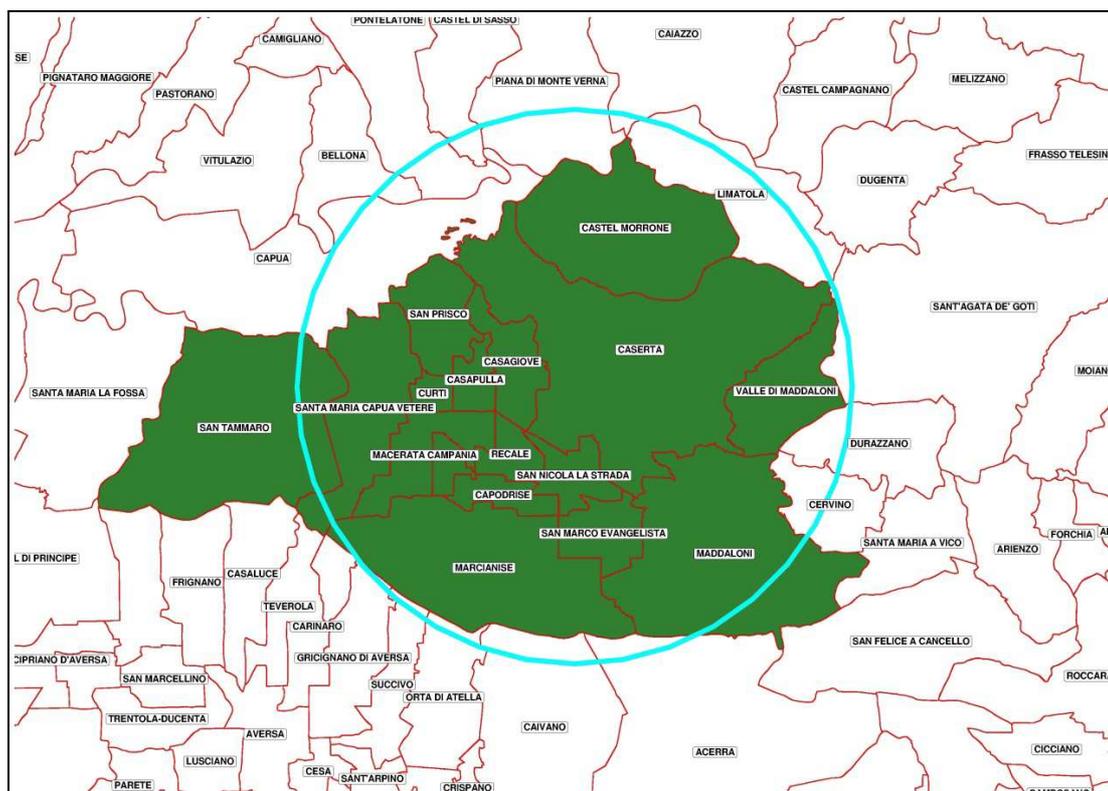


Figura 14 - Area urbana di Caserta – ipotesi raggio vettore

Tabella 16 - Comuni rientranti nell'area urbana di Caserta

Confini comunali iscritti nel raggio vettore - Caserta								
Codice ISTAT	Nome Comune	Area	Res raggio 2001	Add UL raggio 2001	% ADD+RES	% terr	Corona	Dist gomma
61049	MARCIANISE	29,7	39876	12838,7	100%	99%	Seconda	8,9
61078	SAN NICOLA LA STRADA	4,69	18724	3636	100%	100%	Prima	3,9
61013	CAPODRISE	3,45	7508	1387	100%	100%	Seconda	7,0
61067	RECALE	3,2	7147	628	100%	100%	Prima	6,2
61062	PORTICO DI CASERTA	1,9	6733	658	100%	100%	Seconda	7,5
61047	MACERATA CAMPANIA	7,59	10136	870	100%	100%	Seconda	8,2
61083	SANTA MARIA CAPUA VETERE	14,7	30745	9960,11	100%	93%	Seconda	9,1
61032	CURTI	1,68	6998	1053	100%	100%	Seconda	6,9
61021	CASAPULLA	2,89	7866	1438	100%	100%	Seconda	5,7
61081	SAN PRISCO	7,74	10015	1259	100%	100%	Prima	7,6
61018	CASAGIOVE	6,32	14821	3052	100%	100%	Prima	4,9
61026	CASTEL MORRONE	25,2	3988	653	100%	100%	Prima	9,8
61097	VALLE DI MADDALONI	10,8	2556	295	100%	100%	Prima	15,7
61085	SAN TAMMARO	5,4	4303,45	634	98%	15%	Seconda	10,7
61015	CAPUA	17,3	5943,27	693,1	28%	36%	Prima	13,0
61007	BELLONA	1,03	151,31	158,29	5%	9%	Seconda	20,4
61061	PONTELATONE	3,9	208,55	44,8	12%	12%	Seconda	22,4
61024	CASTEL DI SASSO	0,97	58,37	12,64	5%	5%	Seconda	22,0
61056	PIANA DI MONTE VERNA	7,57	233,36	231,77	15%	32%	Seconda	13,6
61009	CAIAZZO	0,48	19,39	0,39	0%	1%	Seconda	16,7
61104	SAN MARCO EVANGELISTA	5,67	5828	2772	100%	100%	Prima	6,5
61028	CERVINO	3,49	1864,62	125,63	36%	43%	Seconda	15,8
61048	MADDALONI	28,4	34992,28	7464,55	94%	78%	Prima	8,3

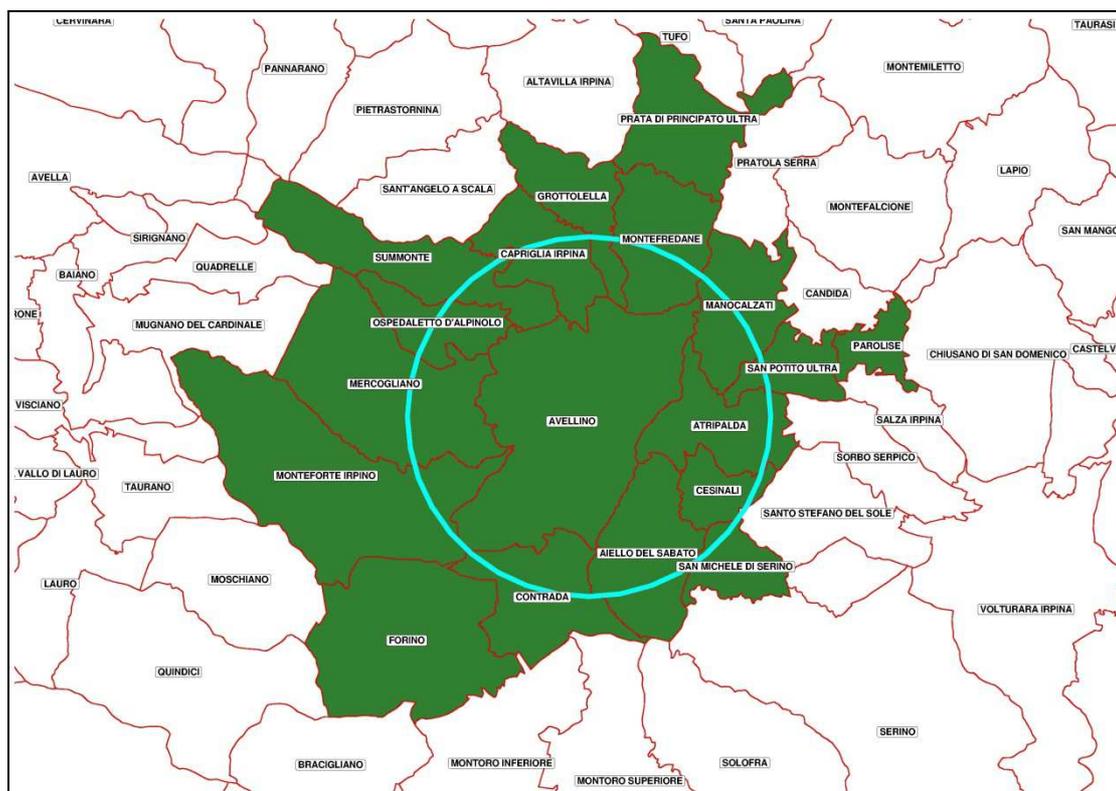


Figura 15 - Area urbana di Avellino – ipotesi raggio vettore

Tabella 17 - Comuni rientranti nell'area urbana di Avellino

Confini comunali iscritti nel raggio vettore - Avellino									
Codice ISTAT	Nome Comune	Area	Res raggio 2001	Add UL raggio 2001	% ADD+RES	% terr	Corona	Dist gomma	
64049	MERCOGLIANO	6,41	11.434	3.809	97%	32%	Prima	6,6	
64067	OSPEDALETTO D'ALPINOLO	3,11	1.143	243	71%	55%	Prima	8,6	
64054	MONTEFORTE IRPINO	2,69	2.735	315	31%	10%	Prima	8,6	
64105	SUMMONTE	2,76	689	50	42%	22%	Prima	10,3	
64018	CAPRIGLIA IRPINA	4,19	1.411	88	61%	56%	Prima	9,1	
64039	GROTTOLELLA	1,18	327	15	17%	17%	Prima	10,7	
64055	MONTEFREDANE	3,43	639	332	29%	37%	Prima	10,2	
64046	MANOCALZATI	3,5	1.053	687	43%	40%	Prima	8,1	
64086	SAN POTITO ULTRA	0,85	246	23	17%	19%	Seconda	8,3	
64069	PAROLISE	0	0	0	0%	0%	Seconda	10,6	
64074	PRATA DI PRINCIPATO ULTRA	0	0	0	0%	0%	Seconda	10,9	
64006	ATRIPALDA	7,32	10.951	2.841	99%	86%	Prima	3,9	
64026	CESINALI	3,33	2.189	267	95%	90%	Seconda	5,2	
64001	AIELLO DEL SABATO	7,95	3.120	291	97%	74%	Prima	5,1	
64084	SAN MICHELE DI SERINO	0,45	69	75	5%	10%	Seconda	9,2	
64029	CONTRADA	3,75	603	75	21%	37%	Prima	7,2	
64034	FORINO	0	0	0	0%	0%	Seconda	10,6	

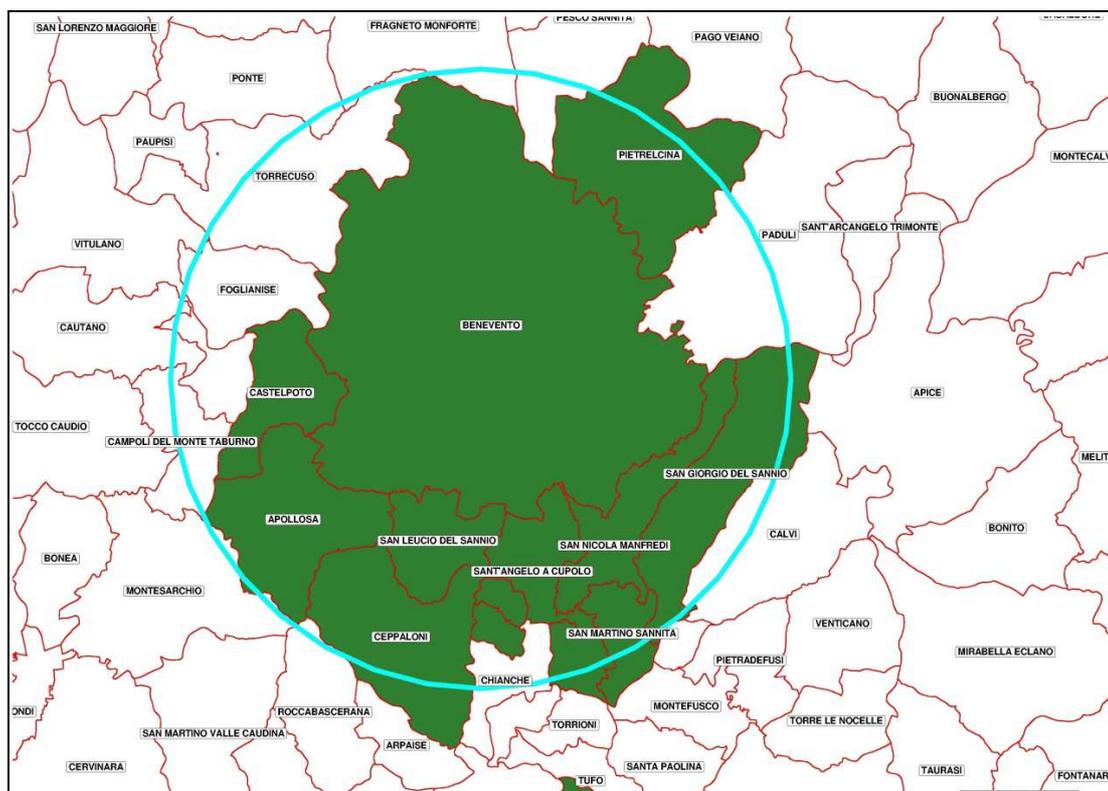


Figura 16 - Area urbana di Benevento – ipotesi raggio vettore

Tabella 18 - Comuni rientranti nell'area urbana di Benevento

Confini comunali iscritti nel raggio vettore - Benevento								
Codice ISTAT	Nome Comune	Area	Res raggio 2001	Add UL raggio 2001	% ADD+RES	% terr	Corona	Dist gomma
62060	SAN LEUCIO DEL SANNIO	9,9	3.159	363	100%	100%	Prima	9,6
62022	CEPPALONI	18,4	2612,19	508,94	79%	78%	Seconda	15,0
62004	APOLLOSA	20,8	2747,11	317,86	100%	99%	Prima	12,3
62018	CASTELPOTO	11,7	1.476	113	100%	100%	Prima	13,4
62014	CAMPOLI DEL MONTE TABURN	4,88	303,82	30,6	19%	50%	Seconda	27,7
62021	CAUTANO	1,08	48,52	0	2%	6%	Seconda	24,2
62077	VITULANO	5,5	239,31	9,17	7%	15%	Seconda	24,6
62030	FOGLIANISE	11,1	3013,9	456,38	89%	95%	Prima	21,2
62076	TORRECUSO	19,7	2261,93	466,09	62%	68%	Prima	20,4
62050	PESCO SANNITA	4	173,52	11,11	7%	17%	Prima	18,9
62052	PIETRELCINA	19,2	2647,37	547,04	89%	68%	Prima	13,1
62045	PADULI	16,6	2539,87	408,26	62%	37%	Prima	14,2
62067	SAN NICOLA MANFREDI	17,8	3219,59	359,33	100%	93%	Prima	11,7
62058	SAN GIORGIO DEL SANNIO	18,9	8737,84	1711,59	92%	85%	Seconda	12,4
62012	CALVI	3,92	942,64	158,96	42%	18%	Seconda	13,3
62065	SAN MARTINO SANNITA	4,1	1122,76	142	96%	67%	Seconda	12,1
62071	SANT'ANGELO A CUPOLO	10,9	4.185	481	100%	100%	Prima	10,4

### 3.1.3 La tariffa urbana

I nuovi livelli tariffari previsti per le aree urbane sono stati definiti a partire da valutazioni di benchmark nazionali e dalla considerazione che la densità infrastrutturale e di servizi presente nell'area urbana di Napoli non è confrontabile con l'analogo dato valido per gli altri capoluoghi: tale considerazione è alla base della scelta di differenziare la relativa tariffa, sia a livello aziendale che integrato, aspetto, tra l'altro, già presente all'attualità.

Nel nuovo schema costruito il biglietto singolo (sia nella versione di corsa semplice aziendale che orario integrato) è stato utilizzato come base di partenza per la definizione degli altri titoli a maggiore validità temporale attraverso l'utilizzo di opportuni coefficienti di espansione/sconti. In particolare:

- per il biglietto giornaliero è stato utilizzato un coefficiente pari a 3 considerando, come base di partenza, il relativo titolo di corsa semplice/orario;
- per il biglietto settimanale è stato utilizzato un coefficiente pari a 3,5 considerando, come base di partenza, il biglietto giornaliero;
- per l'abbonamento mensile è stato utilizzato un coefficiente pari a 28 (25 per le aree urbane degli altri Comuni capoluogo) considerando, come base di partenza, il relativo titolo di corsa semplice/orario;
- per l'abbonamento annuale è stato utilizzato un coefficiente di espansione pari ad 7 (7,5 per gli altri Comuni capoluogo) considerando, in questo caso, come base di partenza il costo dell'abbonamento mensile.

Dal confronto fra i coefficienti utilizzati nel presente documento e quelli adoperati nelle altre realtà italiane (sintetizzati, per comodità, anche nella Tabella 19), si evince che, mediamente, essi sono in linea, sia con riferimento a quello mensile (28 contro 27,20) che a quello annuale (7/7,5 contro 8,11).

Tabella 19 – Confronto fra livelli tariffari in ambito urbano

	URBANO						
	Biglietto singolo a tempo - tratta urbana		Abbonamento mensile urbano	Abbonamento annuale urbano	Costo biglietto normalizzato	Mensile/costo non normalizzato	Annuale /Mensile
	Tariffa	Validità (min)	Tariffa	Tariffa	€		
TORINO	€ 1,50	90	€ 38,00	€ 310,00	€ 1,00	25,33	8,16
MILANO	€ 1,50	90	€ 35,00	€ 300,00	€ 1,00	23,33	8,57
BOLOGNA	€ 1,30	75	€ 36,00	€ 300,00	€ 1,04	27,69	8,33
VENEZIA	€ 1,30	75	€ 30,00	-	€ 1,04	23,08	-
FIRENZE	€ 1,20	90	€ 35,00	€ 310,00	€ 0,80	29,17	8,86
ROMA	€ 1,50	100	€ 35,00	€ 250,00	€ 0,90	23,33	7,14
BARI	€ 1,00	75	€ 35,00	€ 250,00	€ 0,80	35,00	7,14
GENOVA	€ 1,50	100	€ 46,00	€ 395,00	€ 0,90	30,67	8,59
<b>Media</b>	<b>€ 1,35</b>	<b>86,9</b>	<b>€ 36,25</b>	<b>€ 302,14</b>	<b>€ 0,94</b>	<b>27,20</b>	<b>8,11</b>
NAPOLI	€ 1,50	100	€ 42,00	€ 294,00	€ 0,90	28,00	7,00

Lo schema tariffario adottato per le aree urbane è riportato nella Tabella 20 e nella Tabella 22 unitamente al confronto fra il livello tariffario previsto nella presente ipotesi e quello attualmente in vigore. In particolare, dall'analisi delle tabelle è possibile osservare un generale incremento del costo del biglietto orario (ad eccezione del Comune di Avellino, per il quale il costo resta invariato), e dell'abbonamento mensile, con percentuali variabili a seconda degli ambiti e dei titoli considerati; per contro, all'utente è data l'opportunità, non trascurabile, di conseguire un discreto risparmio economico scegliendo un titolo commisurato alla sua reale esigenza di mobilità, come ad esempio può essere quello aziendale nelle varie tipologie previste. Inoltre, dal confronto fra la tariffa prevista per il biglietto integrato orario per l'area urbana di Napoli, riportata nella Tabella 20, e gli analoghi titoli utilizzati nelle altre realtà italiane (cfr Tabella 19) è possibile evincere che tale tariffa dal punto di vista assoluto è

perfettamente allineata alle altre mentre, dal punto di vista del costo normalizzato, risulta essere inferiore alla media fra quelle analizzate, in quanto all'aumento del titolo ad 1,50 € (considerando il massimo valore ipotizzato, valevole per l'area urbana di Napoli) corrisponderà anche un aumento della validità temporale, portata a 100'.

Con riferimento alla tariffazione urbana per i capoluoghi e le relative aree suburbane bisogna precisare che la stessa si applica a tutti gli spostamenti che si svolgono all'interno delle aree urbane (così come definite in precedenza), da intendersi come quelli che si esauriscono all'interno del perimetro dell'area urbana, indipendentemente dalla denominazione del servizio utilizzato.

Con riferimento al biglietto integrato "URB NA", bisogna precisare che, nella fascia oraria dei 100 minuti di validità, consente di effettuare un numero illimitato di spostamenti su bus mentre consente di effettuare un solo spostamento su ognuna delle funicolari ed un solo spostamento su ognuna delle linee su ferro cittadine.

Infine, esclusivamente per i servizi urbani eserciti all'interno dei Comuni non capoluogo, è possibile utilizzare i relativi titoli aziendali (cfr Tabella 22).

Nelle successive Tabella 21 e Tabella 23 sono, invece, riportati i livelli tariffari massimi previsti, calcolati a partire dallo schema tariffario previsto con un incremento percentuale di ogni singola tariffa pari al 15%.

**Tabella 20: Schema tariffario area urbana di Napoli e confronto con i livelli tariffari attuali**

SCHEMA TARIFFARIO - SERVIZIO URBANO NAPOLI			SCHEMA ATTUALE	
TIPOLOGIA TITOLO	TARIFFA AZIENDALE	TARIFFA INTEGRATA	TARIFFA AZIENDALE	TARIFFA INTEGRATA
BIGLIETTO SINGOLA CORSA	€ 1,00	-	-	-
BIGLIETTO ORARIO (100)*	-	€ 1,50	-	€ 1,30
GIORNALIERO	€ 3,50	€ 4,50	-	€ 3,70
SETTIMANALE	€ 12,00	€ 15,80	-	-
ABBONAMENTO MENSILE	€ 35,00	€ 42,00	-	€ 41,20
ABBONAMENTO ANNUALE	€ 245,00	€ 294,00	-	€ 285,10

\*nell'attuale schema tariffario il biglietto orario urbano ha una durata di 90'

**Tabella 21: Schema tariffario area urbana di Napoli – livelli tariffari massimi**

SCHEMA TARIFFARIO - SERVIZIO URBANO NAPOLI		
TIPOLOGIA TITOLO	TARIFFA AZIENDALE	TARIFFA INTEGRATA
BIGLIETTO SINGOLA CORSA	€ 1,40	-
BIGLIETTO ORARIO (100)*	-	€ 1,70
GIORNALIERO	€ 4,10	€ 5,20
SETTIMANALE	€ 14,50	€ 18,20
ABBONAMENTO MENSILE	€ 38,60	€ 48,30
ABBONAMENTO ANNUALE	€ 270,50	€ 338,10

\*nell'attuale schema tariffario il biglietto orario urbano ha una durata di 90'

Tabella 22: Schema tariffario area urbana altri Comuni e confronto con i livelli tariffari attuali

SCHEMA TARIFFARIO - SERVIZIO URBANO ALTRI COMUNI				SCHEMA ATTUALE		
TIPOLOGIA	TARIFFA AZIENDALE	TARIFFA INTEGRATA	COMUNE	TARIFFA AZIENDALE	TARIFFA INTEGRATA	COMUNE
BIGLIETTO SINGOLA CORSA	€ 1,10	-	SA	-	-	-
	€ 1,00	-	CE			
			AV			
			BN			
			-			
BIGLIETTO ORARIO	-	€ 1,30	SA	-	€ 1,30	SA
		€ 1,20	CE		€ 1,00	CE
			AV		€ 1,20	AV
			BN		€ 0,90	BN
			-		altri comuni	€ 1,30
GIORNALIERO	€ 3,30	€ 3,90	SA	-	€ 3,00	SA
	€ 3,00	€ 3,60	CE		€ 2,30	CE
			AV		€ 2,75	AV
			BN		€ 2,00	BN
			-		altri comuni	€ 3,60
SETTIMANALE	€ 11,60	€ 13,70	SA	-	€ 10,80	SA
	€ 10,50	€ 12,60	CE		€ 8,10	CE
			AV		€ 9,90	AV
			BN		€ 7,20	BN
			-		altri comuni	-
ABBONAMENTO MENSILE	€ 27,50	€ 32,50	SA	-	€ 30,90	SA
	€ 25,00	€ 30,00	CE		€ 25,00	CE
			AV		€ 28,30	AV
			BN		€ 20,60	BN
			-		altri comuni	€ 36,10
ABBONAMENTO ANNUALE	€ 206,30	€ 243,75	SA	-	€ 268,20	SA
	€ 187,50	€ 225,00	CE		€ 217,20	CE
			AV		€ 245,80	AV
			BN		€ 178,70	BN
			-		altri comuni	€ 294,30

Tabella 23: Schema tariffario area urbana altri Comuni – livelli tariffari massimi

SCHEMA TARIFFARIO - SERVIZIO URBANO ALTRI COMUNI			
TIPOLOGIA	TARIFFA AZIENDALE	TARIFFA INTEGRATA	COMUNE
BIGLIETTO SINGOLA CORSA	€ 1,30	-	SA
	€ 1,20	-	CE
			AV
			BN
			-
BIGLIETTO ORARIO	-	€ 1,50	SA
		€ 1,40	CE
			AV
			BN
			-
GIORNALIERO	€ 3,80	€ 4,50	SA
	€ 3,50	€ 4,10	CE
			AV
			BN
			-
SETTIMANALE	€ 13,30	€ 15,80	SA
	€ 12,10	€ 14,50	CE
			AV
			BN
			-
ABBONAMENTO MENSILE	€ 31,60	€ 37,40	SA
	€ 28,80	€ 34,50	CE
			AV
			BN
			-
ABBONAMENTO ANNUALE	€ 237,20	€ 280,30	SA
	€ 215,60	€ 258,80	CE
			AV
			BN
			-

### 3.1.4 La Tariffa extraurbana

Come già detto in premessa al presente paragrafo, gli spostamenti extraurbani (cioè quelli che hanno origine e/o destinazione all'esterno delle aree urbane afferenti i cinque capoluoghi) sono stati raggruppati in 16 fasce chilometriche: in particolare, per ognuno dei titoli di viaggio previsti, è stata effettuata la seguente differenziazione:

- spostamenti che hanno origine o destinazione nell'area urbana di Napoli (individuati, di seguito, con la sigla "NA");

- spostamenti che hanno origine e destinazione all'esterno dell'area urbana di Napoli (individuati, di seguito, con la sigla "AC").

Con riferimento a tali categorie bisogna precisare che gli spostamenti che hanno origine e destinazione all'esterno dell'area urbana di Napoli ma che transitano all'interno della stessa (indipendentemente dall'effettuazione o meno dell'interscambio) sono da attribuire alla corrispondente classe tariffaria U (nel caso in cui la distanza tra il Comune di origine e di destinazione sia minore della distanza tra il Comune di origine o di destinazione rispetto a Napoli, si considererà quest'ultima distanza nel calcolo della tariffa).

Per la definizione dei livelli tariffari è stato scelto di utilizzare come titoli di riferimento i vettori "biglietto orario NA" e "biglietto orario AC", cioè quelli che regolano la tariffa per tutti i tipi di spostamento integrati, sia con origine o destinazione all'interno dell'area urbana di Napoli che con origine e destinazione nel restante territorio regionale. La tariffa associata a tali vettori è stata definita sulla base di quanto già detto in premessa (cfr paragrafo 3.1), cioè sulla base di una curva che interpola la funzione associata alle strutture tariffarie attualmente in vigore e sulla base di benchmark di carattere nazionale.

A partire dal vettore così definito sono stati applicati degli opportuni coefficienti di espansione/sconti per definire il valore degli altri titoli.

I livelli tariffari previsti con il presente documento sono riportati nella Tabella 24.

Nella successiva

Tabella 25 sono invece riportati i livelli tariffari massimi previsti, calcolati a partire dallo schema tariffario previsto con un incremento percentuale di ogni singola tariffa pari al 15%.

Tabella 24: Livelli tariffari previsti con il nuovo schema

Tipo biglietto	Corsa singola NA		Corsa singola AC		Orario NA		Orario AC		Giornaliero		Settimanale		Mensile NA		Mensile AC		Annuale NA		Annuale AC	
	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr
URBANO NAPOLI	€ 1,20	-	-	-	-	€ 1,50	-	-	€ 3,60	€ 4,50	€ 12,60	€ 15,80	€ 33,60	€ 42,00	-	-	€ 235,20	€ 294,00	-	-
URBANO SALERNO	-	-	€ 1,10	-	-	-	-	€ 1,30	€ 3,30	€ 3,90	€ 11,60	€ 13,70	-	-	€ 27,50	€ 32,50	-	-	€ 206,30	€ 243,75
URBANO CASERTA	-	-	€ 1,00	-	-	-	-	€ 1,20	€ 3,00	€ 3,60	€ 10,50	€ 12,60	-	-	€ 25,00	€ 30,00	-	-	€ 187,50	€ 225,00
URBANO AVELLINO	-	-	€ 1,00	-	-	-	-	€ 1,20	€ 3,00	€ 3,60	€ 10,50	€ 12,60	-	-	€ 25,00	€ 30,00	-	-	€ 187,50	€ 225,00
URBANO BENEVENTO	-	-	€ 1,00	-	-	-	-	€ 1,20	€ 3,00	€ 3,60	€ 10,50	€ 12,60	-	-	€ 25,00	€ 30,00	-	-	€ 187,50	€ 225,00
URBANO COMUNI NON CAPOLUOGO	-	-	€ 1,00	-	-	-	-	-	€ 3,00	-	€ 10,50	-	-	-	€ 25,00	-	-	-	€ 187,50	-
EXTRAURBANO 1 <11 KM	€ 1,50	-	€ 1,20	-	-	€ 2,00	-	€ 1,60	-	-	-	-	€ 37,50	€ 50,00	€ 30,00	€ 40,00	€ 262,50	€ 350,00	€ 210,00	€ 280,00
EXTRAURBANO 2 11 >= KM <21	€ 2,00	-	€ 1,80	-	-	€ 2,50	-	€ 2,20	-	-	-	-	€ 46,00	€ 57,50	€ 41,40	€ 50,60	€ 368,00	€ 460,00	€ 331,20	€ 404,80
EXTRAURBANO 3 21 >= KM <31	€ 2,60	-	€ 2,20	-	-	€ 3,20	-	€ 2,80	-	-	-	-	€ 59,80	€ 73,60	€ 50,60	€ 64,40	€ 478,40	€ 588,80	€ 404,80	€ 515,20
EXTRAURBANO 4 31 >= KM <41	€ 3,10	-	€ 2,70	-	-	€ 3,90	-	€ 3,40	-	-	-	-	€ 65,10	€ 81,90	€ 56,70	€ 71,40	€ 520,80	€ 655,20	€ 453,60	€ 571,20
EXTRAURBANO 5 41 >= KM <51	€ 3,60	-	€ 3,10	-	-	€ 4,50	-	€ 3,90	-	-	-	-	€ 75,60	€ 94,50	€ 65,10	€ 81,90	€ 604,80	€ 756,00	€ 520,80	€ 655,20
EXTRAURBANO 6 51 >= KM <61	€ 4,30	-	€ 3,70	-	-	€ 5,00	-	€ 4,40	-	-	-	-	€ 86,00	€ 100,00	€ 74,00	€ 88,00	€ 688,00	€ 800,00	€ 592,00	€ 704,00
EXTRAURBANO 7 61 >= KM <71	€ 4,70	-	€ 4,20	-	-	€ 5,50	-	€ 4,90	-	-	-	-	€ 94,00	€ 110,00	€ 84,00	€ 98,00	€ 752,00	€ 880,00	€ 672,00	€ 784,00
EXTRAURBANO 8 71 >= KM <81	€ 5,10	-	€ 4,50	-	-	€ 6,00	-	€ 5,30	-	-	-	-	€ 96,90	€ 114,00	€ 85,50	€ 100,70	€ 775,20	€ 912,00	€ 684,00	€ 805,60
EXTRAURBANO 9 81 >= KM <91	€ 5,40	-	€ 4,80	-	-	€ 6,40	-	€ 5,70	-	-	-	-	€ 102,60	€ 121,60	€ 91,20	€ 108,30	€ 820,80	€ 972,80	€ 729,60	€ 866,40
EXTRAURBANO 10 91 >= KM <101	€ 5,90	-	€ 5,20	-	-	€ 6,90	-	€ 6,10	-	-	-	-	€ 106,20	€ 124,20	€ 93,60	€ 109,80	€ 849,60	€ 993,60	€ 748,80	€ 878,40
EXTRAURBANO 11 101 >= KM <126	€ 7,10	-	€ 6,40	-	-	€ 7,90	-	€ 7,10	-	-	-	-	€ 120,70	€ 134,30	€ 108,80	€ 120,70	€ 965,60	€ 1.074,40	€ 870,40	€ 965,60
EXTRAURBANO 12 126 >= KM <151	€ 8,00	-	€ 7,20	-	-	€ 8,90	-	€ 8,00	-	-	-	-	€ 128,00	€ 142,40	€ 115,20	€ 128,00	€ 1.024,00	€ 1.139,20	€ 921,60	€ 1.024,00
EXTRAURBANO 13 151 >= KM <176	€ 8,80	-	€ 8,00	-	-	€ 9,80	-	€ 8,90	-	-	-									
EXTRAURBANO 14 176 >= KM <201	€ 9,60	-	€ 8,70	-	-	€ 10,70	-	€ 9,70	-	-	-									
EXTRAURBANO 15 201 >= KM <251	€ 11,30	-	€ 10,40	-	-	€ 12,30	-	€ 11,30	-	-	-									
EXTRAURBANO 16 >=251 KM	€ 12,80	-	€ 11,80	-	-	€ 13,90	-	€ 12,80	-	-	-									

Tabella 25: Livelli tariffari massimi previsti con il nuovo schema

Tipo biglietto	Corsa singola NA		Corsa singola AC		Orario NA		Orario AC		Giornaliero		Settimanale		Mensile NA		Mensile AC		Annuale NA		Annuale AC		
	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	
URBANO NAPOLI	€ 1,40	-	-	-	-	€ 1,70	-	-	€ 4,10	€ 5,20	€ 14,50	€ 18,20	€ 38,60	€ 48,30	-	-	€ 270,50	€ 338,10	-	-	
URBANO SALERNO	-	-	€ 1,30	-	-	-	-	€ 1,50	€ 3,80	€ 4,50	€ 13,30	€ 15,80	-	-	€ 31,60	€ 37,40	-	-	€ 237,20	€ 280,30	
URBANO CASERTA	-	-	€ 1,20	-	-	-	-	€ 1,40	€ 3,50	€ 4,10	€ 12,10	€ 14,50	-	-	€ 28,80	€ 34,50	-	-	€ 215,60	€ 258,80	
URBANO AVELLINO	-	-	€ 1,20	-	-	-	-	€ 1,40	€ 3,50	€ 4,10	€ 12,10	€ 14,50	-	-	€ 28,80	€ 34,50	-	-	€ 215,60	€ 258,80	
URBANO BENEVENTO	-	-	€ 1,20	-	-	-	-	€ 1,40	€ 3,50	€ 4,10	€ 12,10	€ 14,50	-	-	€ 28,80	€ 34,50	-	-	€ 215,60	€ 258,80	
URBANO COMUNI NON CAPOLUOGO	-	-	€ 1,20	-	-	-	-	-	€ 3,50	-	€ 12,10	-	-	-	€ 28,80	-	-	-	€ 215,60	-	
EXTRAURBANO 1 <11 KM	€ 1,70	-	€ 1,40	-	-	€ 2,30	-	€ 1,80	-	-	-	-	€ 43,10	€ 57,50	€ 34,50	€ 46,00	€ 301,90	€ 402,50	€ 241,50	€ 322,00	
EXTRAURBANO 2 11 >= KM <21	€ 2,30	-	€ 2,10	-	-	€ 2,90	-	€ 2,50	-	-	-	-	€ 52,90	€ 66,10	€ 47,60	€ 58,20	€ 423,20	€ 529,00	€ 380,90	€ 465,50	
EXTRAURBANO 3 21 >= KM <31	€ 3,00	-	€ 2,50	-	-	€ 3,70	-	€ 3,20	-	-	-	-	€ 68,80	€ 84,60	€ 58,20	€ 74,10	€ 550,20	€ 677,10	€ 465,50	€ 592,50	
EXTRAURBANO 4 31 >= KM <41	€ 3,60	-	€ 3,10	-	-	€ 4,50	-	€ 3,90	-	-	-	-	€ 74,90	€ 94,20	€ 65,20	€ 82,10	€ 598,90	€ 753,50	€ 521,60	€ 656,90	
EXTRAURBANO 5 41 >= KM <51	€ 4,10	-	€ 3,60	-	-	€ 5,20	-	€ 4,50	-	-	-	-	€ 86,90	€ 108,70	€ 74,90	€ 94,20	€ 695,50	€ 869,40	€ 598,90	€ 753,50	
EXTRAURBANO 6 51 >= KM <61	€ 4,90	-	€ 4,30	-	-	€ 5,80	-	€ 5,10	-	-	-	-	€ 98,90	€ 115,00	€ 85,10	€ 101,20	€ 791,20	€ 920,00	€ 680,80	€ 809,60	
EXTRAURBANO 7 61 >= KM <71	€ 5,40	-	€ 4,80	-	-	€ 6,30	-	€ 5,60	-	-	-	-	€ 108,10	€ 126,50	€ 96,60	€ 112,70	€ 864,80	€ 1.012,00	€ 772,80	€ 901,60	
EXTRAURBANO 8 71 >= KM <81	€ 5,90	-	€ 5,20	-	-	€ 6,90	-	€ 6,10	-	-	-	-	€ 111,40	€ 131,10	€ 98,30	€ 115,80	€ 891,50	€ 1.048,80	€ 786,60	€ 926,40	
EXTRAURBANO 9 81 >= KM <91	€ 6,20	-	€ 5,50	-	-	€ 7,40	-	€ 6,60	-	-	-	-	€ 118,00	€ 139,80	€ 104,90	€ 124,50	€ 943,90	€ 1.118,70	€ 839,00	€ 996,40	
EXTRAURBANO 10 91 >= KM <101	€ 6,80	-	€ 6,00	-	-	€ 7,90	-	€ 7,00	-	-	-	-	€ 122,10	€ 142,80	€ 107,60	€ 126,30	€ 977,00	€ 1.142,60	€ 861,10	€ 1.010,20	
EXTRAURBANO 11 101 >= KM <126	€ 8,20	-	€ 7,40	-	-	€ 9,10	-	€ 8,20	-	-	-	-	€ 138,80	€ 154,40	€ 125,10	€ 138,80	€ 1.110,40	€ 1.235,60	€ 1.001,00	€ 1.110,40	
EXTRAURBANO 12 126 >= KM <151	€ 9,20	-	€ 8,30	-	-	€ 10,20	-	€ 9,20	-	-	-	-	€ 147,20	€ 163,80	€ 132,50	€ 147,20	€ 1.177,60	€ 1.310,10	€ 1.059,80	€ 1.177,60	
EXTRAURBANO 13 151 >= KM <176	€ 10,10	-	€ 9,20	-	-	€ 11,30	-	€ 10,20	-	-	-										
EXTRAURBANO 14 176 >= KM <201	€ 11,00	-	€ 10,00	-	-	€ 12,30	-	€ 11,20	-	-	-										
EXTRAURBANO 15 201 >= KM <251	€ 13,00	-	€ 12,00	-	-	€ 14,10	-	€ 13,00	-	-	-										
EXTRAURBANO 16 >=251 KM	€ 14,70	-	€ 13,60	-	-	€ 16,00	-	€ 14,70	-	-	-	-									

### **3.1.5 Confronto fra schemi tariffari su base ISTAT**

Lo schema tariffario previsto è stato valutato sulla base dei dati di domanda disponibili.

L'analisi mira a fornire delle prime informazioni di elasticità del nuovo modello tariffario in relazione ai possibili scostamenti su ciascuna relazione Origine/Destinazione.

Allo stato attuale le informazioni disponibili sono costituite dai dati di domanda forniti dall'ISTAT e relativi all'indagine di mobilità del 2011 che fornisce informazioni in merito al livello e alla struttura della mobilità sistematica extracomunale che si svolge in Campania (spostamenti per motivo studio e lavoro).

Alla matrice degli spostamenti nota è stata "applicata" la matrice delle tariffe dell'attuale schema Unico Campania e successivamente la matrice delle tariffe ottenuta dall'applicazione del nuovo modello tariffario.

Gli spostamenti sono stati successivamente raggruppati per le classi di distanza corrispondenti alle fasce individuate nel nuovo modello tariffario e, per ciascuna fascia, sono stati calcolati gli scostamenti medi e medi percentuali, pesati sulla domanda sistematica, tra la tariffa attuale e quella prevista nelle ipotesi, rispettivamente, che tutti gli utenti utilizzino biglietti di corsa semplice e alternativamente che tutti gli utenti utilizzino biglietti a tariffa integrata.

Le prime analisi sono state svolte sul confronto tra le tariffe dei biglietti di corsa semplice o orari e sugli abbonamenti mensili "aziendali" e integrati.

#### **Biglietti di corsa semplice e biglietti integrati**

Il primo confronto (si veda la Tabella 26), che si basa sull'ipotesi che tutta la domanda sistematica extraurbana utilizzi un titolo di viaggio di corsa semplice, evidenzia che mediamente la tariffa risulta invariata rispetto alla attuale tariffa integrata: lo scarto medio pesato è pari a -0,02€ (ovvero l'1% in meno rispetto alla vigente tariffa Unico Campania). Nel dettaglio, si evince che il 64% della domanda di mobilità ha a disposizione una tariffa minore o al più uguale a quella attuale. Il risparmio medio del costo di viaggio è pari al 10% (equivalente ad un riduzione media, rispetto alle attuali tariffe Unico, di 0,22€).

Viceversa, si evince che il 36% della domanda risulta penalizzata con un aggravio del costo del viaggio del 20% (equivalente ad un incremento medio, rispetto alle attuali tariffe Unico, di 0,33 €). La fascia 2 (spostamenti tra 11 Km e 21 Km) e la fascia 6 (spostamenti tra 51 Km e 61 Km) sono quelle maggiormente "penalizzate". Ciò deriva essenzialmente dalla riduzione della "dispersione" delle tariffe dell'attuale sistema negli intervalli di distanza relativi a queste due fasce.

Spostando l'analisi all'insieme dei titoli di viaggio integrati (si veda la Tabella 27), si evidenzia un incremento medio del costo di viaggio pari al 27% (equivalente ad un incremento medio, rispetto alle attuali tariffe Unico, di 0,48 €).

Nel dettaglio, si evince che il 10% della domanda di mobilità ha a disposizione una tariffa minore o al più uguale a quella attuale. La diminuzione è contenuta nel 3% (pari a 0,08 € di riduzione rispetto all'attuale tariffa integrata).

Viceversa il 90% della domanda risulta penalizzata con un aggravio del costo del viaggio del 19% (equivalente ad un incremento medio, rispetto alle attuali tariffe Unico, di 0,34€). Tutte le fasce fino alla 6 (ovvero per spostamenti fino a 61Km) sono penalizzate dal nuovo sistema tariffario con incrementi medi che possono superare il 40% (si veda ad esempio la fascia 3).

### **Abbonamenti mensili “aziendali” e integrati**

Le medesime considerazioni relative ai biglietti di corsa semplice e ai biglietti integrati sono state svolte anche con riferimento agli abbonamenti mensili aziendali ed integrati. I risultati delle analisi sono riportati rispettivamente nella Tabella 28 e nella Tabella 29.

Con riferimento agli abbonamenti aziendali il confronto tra i due sistemi tariffari mostra una diminuzione del costo medio sostenuto dagli utenti del 13% (equivalente ad una riduzione del costo dell’abbonamento di quasi 8,00€).

La quasi totalità della domanda sistematica ISTAT extracomunale (90%) risulta favorita o non percepisce aggravii con il nuovo modello tariffario, e si avvale di una riduzione della tariffa di abbonamento mensile media pesata di 9,47€ (-17%). Viceversa, il 10% della domanda risulta penalizzata. L’incremento è pari al 18% (corrispondente ad un incremento di 6,11€).

Passando all’analisi dei risultati relativi al confronto degli abbonamenti integrati, è stata calcolato un incremento del costo medio sostenuto per l’acquisto dell’abbonamento integrato pari al 10% (ovvero 3,60€)

Nel dettaglio, si evince che il 14% della domanda di mobilità sistematica risulta favorita con una diminuzione del costo sostenuto del 10% pari a 7,57€.

Viceversa, l’86% della domanda sistematica risulta penalizzata con un aggravio del costo della tariffa di abbonamento mensile media pesata di 5,46€ (+13%).

Tabella 26: Confronto tariffe sistema Unico e nuovo schema tariffario per fascia – Biglietti di corsa semplice (NON INTEGRATI)

ID Fascia	Da Km	A Km	Numero relazioni O/D per fascia	Distrib. %	OD ISTAT 2011 PUBBLICO	Distrib. %	NON INTEGRATO											
							Scarti medi (Chilometrica - Unico) pesati su OD Pubblico [€]	Scarti medi (Chilometrica - Unico) pesati su OD Pubblico %	Numero relazioni O/D per fascia con tariffa Km>Tariffa Unico	Domanda OD ISTAT 2011 Pubblico penalizzata	% Domanda ISTAT penalizzata	Incremento medio (Chilometrica - Unico) pesato su OD Pubblico [€]	Incremento medio (Chilometrica - Unico) pesato su OD Pubblico %	Numero relazioni O/D per fascia con tariffa Km ≤ Tariffa Unico	Domanda OD ISTAT 2011 Pubblico Favorita o neutra	% Domanda ISTAT favorita o neutra	Diminuzione media (Chilometrica - Unico) pesato su OD Pubblico [€]	Diminuzione media (Chilometrica - Unico) pesato su OD Pubblico %
1	0	11	1.750	1,2%	79.138	34,6%	-0,14	-10%	8	333	0%	0,11	13%	1.742	78.805	100%	-0,14	-10%
2	11	21	4.260	2,9%	80.318	35,2%	0,11	9%	3.867	52.766	66%	0,28	19%	393	27.552	34%	-0,23	-11%
3	21	31	6.896	4,7%	31.237	13,7%	0,08	9%	3.277	12.383	40%	0,56	34%	3.619	18.854	60%	-0,24	-8%
4	31	41	9.737	6,6%	16.594	7,3%	-0,01	3%	5.704	7.216	43%	0,43	20%	4.033	9.378	57%	-0,35	-10%
5	41	51	10.756	7,3%	7.655	3,4%	-0,15	-3%	6.868	3.167	41%	0,22	9%	3.888	4.488	59%	-0,41	-11%
6	51	61	12.140	8,3%	6.272	2,7%	0,06	2%	9.014	4.899	78%	0,24	6%	3.126	1.373	22%	-0,58	-13%
7	61	71	12.601	8,6%	2.837	1,2%	-0,29	-5%	9.769	845	30%	0,38	10%	2.832	1.992	70%	-0,57	-11%
8	71	81	12.043	8,2%	1.592	0,7%	-0,32	-5%	5.057	115	7%	0,63	17%	6.986	1.477	93%	-0,39	-7%
9	81	91	11.146	7,6%	1.012	0,4%	-0,49	-8%	5.113	270	27%	0,19	4%	6.033	742	73%	-0,74	-13%
10	91	101	10.312	7,0%	684	0,3%	-0,82	-12%	2.024	13	2%	0,82	19%	8.288	671	98%	-0,85	-12%
11	101	126	21.854	14,9%	667	0,3%	-0,29	-3%	13.448	220	33%	0,64	11%	8.406	447	67%	-0,74	-10%
12	126	151	14.730	10,0%	341	0,1%	-0,25	-3%	1.495	4	1%	1,45	25%	13.235	337	99%	-0,27	-3%
13	151	176	9.726	6,6%	74	0,0%	-0,39	-3%	9.706	17	23%			20	57	77%	-0,69	-7%
14	176	201	5.478	3,7%	30	0,0%	-0,45	-3%	5.470	5	17%	1,30	18%	8	25	83%	-0,80	-8%
15	201	251	3.043	2,1%	0	0,0%			3.043	0				0	0			
16	251	300	139	0,1%	0	0,0%			139	0				0	0			
			<b>146.611</b>		<b>228.451</b>		<b>-0,01</b>	<b>1%</b>	<b>84.002</b>	<b>82.253</b>	<b>36%</b>	<b>0,33</b>	<b>20%</b>	<b>62.609</b>	<b>146.198</b>	<b>64%</b>	<b>-0,21</b>	<b>-10%</b>

Tabella 27: Confronto tariffe sistema Unico e nuovo schema tariffario per fascia – Biglietti orari (INTEGRATI)

ID Fascia	Da Km	A Km	Numero relazioni O/D per fascia	Distrib. %	OD ISTAT 2011 PUBBLICO	Distrib. %	INTEGRATO											
							Scarti medi (Chilometrica - Unico) pesati su OD Pubblico [€]	Scarti medi (Chilometrica - Unico) pesati su OD Pubblico %	Numero relazioni O/D per fascia con tariffa Km>Tariffa Unico	Domanda OD ISTAT 2011 Pubblico penalizzata	% Domanda ISTAT penalizzata	Incremento medio (Chilometrica - Unico) pesato su OD Pubblico [€]	Incremento medio (Chilometrica - Unico) pesato su OD Pubblico %	Numero relazioni O/D per fascia con tariffa Km ≤ Tariffa Unico	Domanda OD ISTAT 2011 Pubblico Favorita o neutra	% Domanda ISTAT favorita o neutra	Diminuzione media (Chilometrica - Unico) pesato su OD Pubblico [€]	Diminuzione media (Chilometrica - Unico) pesato su OD Pubblico %
1	0	11	1.750	1,2%	79.138	34,6%	0,25	19%	1.509	67.801	86%	0,30	22%	241	11.337	14%	-0,02	-2%
2	11	21	4.260	2,9%	80.318	35,2%	0,54	34%	3.915	74.184	92%	0,59	37%	345	6.134	8%	-0,03	-1%
3	21	31	6.896	4,7%	31.237	13,7%	0,68	37%	6.630	28.052	90%	0,78	42%	266	3.185	10%	-0,25	-7%
4	31	41	9.737	6,6%	16.594	7,3%	0,74	30%	9.447	15.870	96%	0,77	31%	290	724	4%	0,00	0%
5	41	51	10.756	7,3%	7.655	3,4%	0,70	22%	10.557	7.526	98%	0,71	22%	199	129	2%	-0,25	-6%
6	51	61	12.140	8,3%	6.272	2,7%	0,76	20%	11.824	5.780	92%	0,84	22%	316	492	8%	-0,20	-4%
7	61	71	12.601	8,6%	2.837	1,2%	0,47	12%	12.328	2.681	95%	0,53	13%	273	156	5%	-0,57	-9%
8	71	81	12.043	8,2%	1.592	0,7%	0,54	11%	11.836	1.412	89%	0,64	13%	207	180	11%	-0,30	-5%
9	81	91	11.146	7,6%	1.012	0,4%	0,45	9%	10.862	774	76%	0,62	12%	284	238	24%	-0,10	-1%
10	91	101	10.312	7,0%	684	0,3%	0,13	4%	10.099	456	67%	0,59	11%	213	228	33%	-0,78	-10%
11	101	126	21.854	14,9%	667	0,3%	0,45	8%	13.503	422	63%	0,89	15%	8.351	245	37%	-0,31	-4%
12	126	151	14.730	10,0%	341	0,1%	0,59	8%	14.725	329	96%	0,62	8%	5	12	4%	-0,20	-2%
13	151	176	9.726	6,6%	74	0,0%	0,59	7%	9.720	57	77%	0,94	11%	6	17	23%	-0,60	-6%
14	176	201	5.478	3,7%	30	0,0%	0,63	8%	5.478	30	100%	0,63	8%	-	-	-	-	-
15	201	251	3.043	2,1%	-	-	-	-	3.043	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	251	300	139	0,1%	-	-	-	-	139	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			<b>146.611</b>		<b>228.451</b>		<b>0,48</b>	<b>27%</b>	<b>135.615</b>	<b>205.374</b>	<b>90%</b>	<b>0,34</b>	<b>19%</b>	<b>10.996</b>	<b>23.077</b>	<b>10%</b>	<b>-0,08</b>	<b>-3%</b>



Tabella 29: Confronto tariffe sistema Unico e nuovo schema tariffario per fascia – Abbonamenti mensili INTEGRATI

ID Fascia	Da Km	A Km	INTEGRATO											
			Scarti medi (Chilometrica - Unico) pesati su OD Pubblico [€]	Scarti medi (Chilometrica - Unico) pesati su OD Pubblico %	Numero relazioni O/D per fascia con tariffa Km>Tariffa Unico	Domanda OD ISTAT 2011 Pubblico penalizzata	% Domanda ISTAT penalizzata	Incremento medio (Chilometrica - Unico) pesato su OD Pubblico [€]	Incremento medio (Chilometrica - Unico) pesato su OD Pubblico %	Numero relazioni O/D per fascia con tariffa Km ≤ Tariffa Unico	Domanda OD ISTAT 2011 Pubblico Favorita o neutra	% Domanda ISTAT favorita o neutra	Diminuzione media (Chilometrica - Unico) pesato su OD Pubblico [€]	Diminuzione media (Chilometrica - Unico) pesato su OD Pubblico %
1	1	11	2,55	8%	1.558	73.634	93%	3,22	9%	192	5.504	7%	-6,48	-15%
2	11	21	5,05	13%	3.984	77.290	96%	5,73	14%	276	3.028	4%	-12,39	-20%
3	21	31	7,03	16%	6.631	28.062	90%	9,06	19%	265	3.175	10%	-10,94	-13%
4	31	41	2,16	4%	5.704	7.216	43%	10,08	16%	4.033	9.378	57%	-3,93	-5%
5	41	51	1,61	3%	6.868	3.167	41%	9,33	12%	3.888	4.488	59%	-3,85	-4%
6	51	61	0,56	1%	9.014	4.899	78%	3,23	4%	3.126	1.373	22%	-8,97	-8%
7	61	71	-4,67	-3%	9.769	845	30%	9,67	11%	2.832	1.992	70%	-10,75	-9%
8	71	81	-8,91	-7%	5.057	115	7%	11,07	13%	6.986	1.477	93%	-10,47	-9%
9	81	91	-8,59	-7%	5.113	270	27%	2,46	2%	6.033	742	73%	-12,61	-10%
10	91	101	-17,80	-12%	2.024	13	2%	9,30	10%	8.288	671	98%	-18,33	-13%
11	101	126	-8,45	-5%	21.774	419	63%	3,16	3%	80	248	37%	-28,07	-17%
12	126	151	-3,23	-1%	14.688	192	56%	10,40	9%	42	149	44%	-20,80	-13%
13	151	176	-13,63	-8%	9.706	17	23%	10,40	9%	20	57	77%	-20,80	-13%
14	176	201	-15,60	-9%	5.470	5	17%	10,40	9%	8	25	83%	-20,80	-13%
15	201	251												
16	251	300												
			<b>3,60</b>	<b>10%</b>	<b>107.360</b>	<b>196.144</b>	<b>86%</b>	<b>5,44</b>	<b>13%</b>	<b>36.069</b>	<b>32.307</b>	<b>14%</b>	<b>-7,57</b>	<b>-10%</b>

### 3.1.6 La tariffa per le isole

Lo schema tariffario oggetto della presente relazione prevede delle sostanziali modifiche anche per quanto riguarda le tre isole maggiori del Golfo di Napoli: Ischia, Capri e Procida.

Dal punto di vista delle fasce tariffarie è stata predisposta *ad hoc* la seguente tipologia:

- ISOLA: il corrispondente titolo consente l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico sulla sola isola (Ischia, Capri o Procida) nell'ambito della propria validità. La presenza di tale titolo è prevista sia a livello aziendale che integrato.

Per definire i livelli tariffari da applicare alle isole è stato scelto di utilizzare come base di partenza il titolo di corsa semplice, sia nella versione aziendale che integrata. La validità temporale del biglietto singolo integrato è di 100'; per le isole dove opera un'unica azienda per biglietto singolo integrato si intende un biglietto a tempo e che, pertanto, differisce dal biglietto di corsa semplice. Sempre per le isole dove opera un'unica azienda gli abbonamenti settimanali, mensili e annuali sono presenti nella sola forma aziendale. Allo scopo di evitare sperequazioni rispetto a quanto previsto per la terraferma, il livello tariffario del titolo orario "ISOLA" è stato allineato a quello previsto per l'area urbana di Napoli.

Per quanto riguarda gli altri titoli previsti (giornaliero, settimanale, mensile ed annuale) sono stati utilizzati gli stessi coefficienti di espansione già previsti per la terraferma.

Rispetto allo scenario attuale, inoltre, una delle principali modifiche contenuta nel nuovo schema riguarda la scomparsa della distinzione fra titoli acquistabili dai residenti e titoli acquistabili da non residenti, nonché l'introduzione di nuove opportunità di viaggio.

I livelli tariffari definiti per le isole sono riportati nella Tabella 30.

**Tabella 30 - Schema tariffario previsto per le isole**

Tipo biglietto	Corsa singola/Orario		Giornaliero		Settimanale		Mensile		Annuale	
	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr	Aziend	Integr
ISOLA ISCHIA	€ 1,20	€ 1,50	€ 3,60	-	€ 12,60	-	€ 33,60	-	€ 235,20	-
ISOLA CAPRI	€ 1,20	€ 1,50	€ 3,60	€ 4,50	€ 12,60	€ 16,00	€ 33,60	€ 42,00	€ 235,20	€ 294,00
ISOLA PROCIDA	€ 1,20	€ 1,50	€ 3,60	-	€ 12,60	-	€ 33,60	-	€ 235,20	-

Per quanto riguarda l'integrazione tariffaria tra i collegamenti marittimi e quelli a terra si rinvia ad un successivo provvedimento l'analisi di dettaglio delle nuove tariffe integrate terra-mare.

### 3.1.7 La matrice delle distanze

Come detto in premessa, la rimodulazione dello schema tariffario attualmente in vigore, oggetto del presente documento, non riguarda esclusivamente i livelli tariffari, ma anche una differente articolazione territoriale, sulla base di un ragionamento puramente chilometrico (ad eccezione della definizione delle aree urbane), seppure a fasce discrete.

L'attribuzione della singola relazione O/D alla fascia tariffaria di appartenenza sarà effettuata sulla base di una matrice quadrata, per definizione simmetrica a diagonale nulla, al cui interno sono contenute

tutte le possibili combinazioni di spostamento fra i comuni della Regione Campania. Le singole celle della matrice rappresentano la minima distanza da percorrere per compiere uno spostamento fra una generica Origine ed una generica Destinazione secondo un modello di rete stradale basato sulla rete dei servizi di TPL. In particolare, per considerare anche le distanze su rete ferroviaria, alcune relazioni OD saranno oggetto di un'analisi di tipo puntuale volta a verificarne la congruenza.

Dal punto di vista schematico, la matrice presenta la forma rappresentata nella Tabella 31.

**Tabella 31 – Schema della matrice delle distanze**

Matrice OD	Comune1	...	Comune i	...	Comune J	...	Comune k	...	Comune n
Comune1	0	...	Dist i1 = Dist i1	...	Dist ij = Dist j1	...	Dist 1k = Dist k1	...	Dist 1n = Dist n1
...	...	0	...	...	...	...	...	...	...
Comune i	Dist i1 = Dist 1i	...	0	...	Dist ij = Dist ji	...	Dist ik = Dist ki	...	Dist in = Dist ni
...	...	...	...	0	...	...	...	...	...
Comune J	Dist j1 = Dist 1j	...	Dist ji = Dist ij	...	0	...	Dist jk = Dist kj	...	Dist jn = Dist nj
...	...	...	...	...	...	0	...	...	...
Comune k	Dist k1 = Dist 1k	...	Dist ki = Dist ik	...	Dist kj = Dist jk	...	0	...	Dist kn = Dist nk
...	...	...	...	...	...	...	...	0	...
Comune n	Dist n1 = Dist 1n	...	Dist ni = Dist in	...	Dist nj = Dist jn	...	Dist nk = Dist kn	...	0

### 3.1.8 Altre disposizioni tariffarie

In accordo a quanto previsto dalla Delibera di Giunta n. 88 del 26/03/2013, con l'entrata in vigore del nuovo schema tariffario è confermata ed estesa anche alla modalità ferroviaria la possibilità di acquisto a bordo del titolo di viaggio, applicando allo stesso un sovrapprezzo massimo del 30% arrotondato ai 0,50 €. Tale possibilità è valida solo per i biglietti di corsa semplice o orari.

Inoltre, con l'entrata in vigore del nuovo schema tariffario è prevista la possibilità di trasportare biciclette sui mezzi di TPL, acquistando un supplemento pari a 2,00 €, da convalidare opportunamente in corrispondenza del trasporto. Il trasporto è gratuito se la bicicletta è pieghevole ed è trasportata chiusa all'interno di una apposita sacca.

I livelli tariffari complessivamente previsti, infine, sono già comprensivi dell'adeguamento al tasso d'inflazione previsto dall'ISTAT fino all'anno 2014.

## 3.2 ATTUAZIONE E PROSPETTIVE FUTURE

L'estensione dell'obbligo di aderire all'integrazione tariffaria comporterà numerose novità rispetto alla situazione attuale, non solo dal punto di vista dello schema tariffario, ma anche da quello "gestionale",

con riferimento alle aziende che attualmente non rientrano nel sistema integrato. Pertanto è consigliabile prevedere delle soglie di ingresso nel sistema integrato o successive fasi di implementazione del processo anche in relazione al prossimo avvio delle gare per il tpl.

Altro aspetto importante dell'attuazione è legato alla possibilità di adottare tariffe "speciali" non previste dal documento approvato, previa autorizzazione della Regione, su proposta delle aziende e/o degli Enti Locali, purché queste non alterino l'equilibrio economico delle aziende e/o le previsioni dei contratti di servizio siglati.

In relazione alla complessità dell'intervento previsto si suggerisce, inoltre, di prevedere una fase di monitoraggio di alcuni mesi al termine della quale si procederà alla valutazione dei risultati ottenuti, in particolare sui ricavi, per stabilire eventuali interventi di modifica/affinamento della struttura tariffaria.

L'aggiudicazione delle gare per l'affidamento dei servizi di TPL per i diversi lotti previsti e la conseguente applicazione di un modello di ITS perfettamente integrato (definito nel dettaglio nei capitolati a base di gara) configureranno un nuovo assetto che consentirà di apportare al sistema ulteriori evoluzioni tariffarie.