



QUALI MODELLI PER LA GESTIONE DEL BIGLIETTO UNICO DEL TRASPORTO PUBBLICO IN EMILIA-ROMAGNA?

Massimo Simone, Nemo Consulting srl

Bologna, 3 luglio 2008

Regione Emilia-Romagna
AUDITORIUM - Viale Aldo Moro, 18



CONTENUTI

- TO CLEAR OR NOT TO CLEAR
- CONCETTO ANTICO
- L'ESITO FINALE
- IL VASO DI PANDORA
- STARE A GUARDARE
- QUANDO NO
- POSSIBILI APPROCCI
- POSSIBILI APPLICAZIONI
- UN REBUS
- DA DOVE COMINCIARE
- QUALI CRITERI
- LA PERFEZIONE NON ESISTE
- UN POSSIBILE MODELLO
- CASI DI STUDIO

TO CLEAR OR NOT TO CLEAR

PERCHÉ UN DILEMMA?

LA PERCEZIONE CHE SPESSO SI COLLEGA A QUESTO TEMA PUÒ ESSERE COSÌ SINTETIZZATA: PROVATE VOI A COPRIRE CON UNA COPERTA (I **RICAVI** TARIFFARI) CHE SI ACCORCIA (L'**INTEGRAZIONE** TARIFFARIA) UNA FAMIGLIA (LA **COMUNITÀ** TARIFFARIA) CHE SI ALLARGA!

IL PRIMO PROBLEMA DEL CLEARING, FORSE, PIÙ CHE LA **DIVISIONE** SI RIVELA ESSERE LA **MOLTIPLICAZIONE** , AD ESEMPIO NELLA FORMA DI **GARANZIA DEI RICAVI STORICI!**

NON ESISTE UN BUON CLEARING SENZA UNA **BUONA INTEGRAZIONE, MODALE E TARIFFARIA!**

NON ESISTE UN SISTEMA DI CLEARING COMPLESSO SENZA UN SISTEMA DI BIGLIETTAZIONE SOFISTICATO .

L'INTEGRAZIONE TARIFFARIA E IL **CLEARING** SONO A BEN GUARDARE LE **DUE**

CONCETTO ANTICO

IL CLEARING È UN **CONCETTO ANTICO** E SOLO IN EPOCA RECENTE È ENTRATO IN CONTATTO CON IL TPL

- *NEL CONTESTO DEI FUTURES “ È LA MODALITÀ DI NEGOZIAZIONE ATTRAVERSO LA CLEARING HOUSE (**STANZA DI COMPENSAZIONE**). LA PECULIARITÀ DI ESSERE STANDARDIZZATI, RENDE QUESTI CONTRATTI INTERSCAMBIABILI TRA LORO. CIÒ RENDE POSSIBILE ANNULLARE IMPEGNI DI ACQUISTO O DI VENDITA TRAMITE COMPENSAZIONE....”*
- *NEL CONTESTO DEI SISTEMI DI BIGLIETTAZIONE ELETTRONICA “...**SISTEMA CENTRALE DI GESTIONE E RIPARTIZIONE DEGLI INTROITI (CLEARING)**.”*

(WIKIPEDIA)

L'ESITO FINALE

IL CLEARING IN REALTÀ È COSA BEN PIÙ COMPLESSA DI QUANTO WIKIPEDIA NON POSSA FAR CREDERE.



IL CLEARING FORMA PARTE ESSENZIALE DI UN **INSIEME COORDINATO E SEQUENZIALE DI ATTIVITÀ**, PRESENTI E CARATTERIZZANTI **SISTEMI INTEGRATI** DI EROGAZIONE DEI SERVIZI CUI CONCORRONO IN **CONDIZIONI PARITETICHE** UNA **PLURALITÀ DI SOGGETTI**.

IL VASO DI PANDORA

IL CLEARING (E DI QUI L'INTEGRAZIONE) NEL TPL SIN DALLE SUE ORIGINI HA DESTATO **LEGITTIME PREOCCUPAZIONI**, CHE NE HANNO OSTACOLATO L'AFFERMARSI.

- ❑ COSA CAMBIA NELLA **DINAMICA DEI FLUSSI DI RICAVO**? IN TERMINI DI TEMPI, DI INTERMEDIAZIONE FINANZIARIA E SOPRATTUTTO DI DIMENSIONE DEI FLUSSI
- ❑ COSA CAMBIA NEL LIVELLO DI **INDIPENDENZA DEI DIVERSI GESTORI** (QUANTO A DINAMICA ADATTIVA DEI SERVIZI RISPETTO ALLA DOMANDA, GESTIONE DELLE RELAZIONI CON L'UTENZA E CON LE CONTROPARTI) CHE ENTRANO A FAR PARTE DEL SISTEMA INTEGRATO?
- ❑ UNA VOLTA INSTAURATO (IL CLEARING), **QUALI GARANZIE** SI HANNO CHE I CONTI TORNINO E CHE QUALCUNO LI FACCIA COMUNQUE TORNARE?

QUANDO NO

IN UN SISTEMA INTEGRATO, L'UTENTE SI RIVOLGE INDIFFERENTEMENTE A **QUALUNQUE OPERATORE** NE FACCIA PARTE, PER ACQUISTARE, CONSUMARE, CRITICARE O APPREZZARE I SERVIZI OFFERTI.

IL CLEARING È QUINDI UN “**MALE QUASI NECESSARIO**” DEI SISTEMI INTEGRATI. TUTTAVIA **SE NE PUÒ FARE A MENO**, TOTALMENTE O FORMALMENTE, QUANDO:

- ❑ IL MODELLO DI CONTRATTO DI RIFERIMENTO DELL'AREA È A “**COSTO LORDO**” (NEL CASO LA COMUNITÀ TARIFFARIA SIA REGOLATA DA PIÙ CONTRATTI A COSTO LORDO IL PROBLEMA PERSISTEREBBE COMUNQUE)
- ❑ IL SISTEMA MODALE INTEGRATO È AFFIDATO IN GESTIONE A UN **UNICO SOGGETTO** (IL PROBLEMA POTREBBE COMUNQUE RIPROPORSI AL SUO INTERNO)



❑ TARIFFE E SERVIZI SONO NON STANTE INTEGRATI QUANTO “**SOMMATI**” (IN

POSSIBILI APPROCCI

AL CLEARING SONO POSSIBILI DIVERSI APPROCCI, PIÙ O MENO **ADEGUATI, PRECISI E COSTOSI**, IN DIPENDENZA DEL CONTESTO, DELLE SOLUZIONI SCELTE E DELLE ESIGENZE DI RISULTATO:



APPROCCIO EMPIRICO, OVE A DETERMINATI PARAMETRI STATISTICI (RICAVI ANTE) SONO AFFIANCATE PER CALIBRAZIONE DELLE VARIABILI MISURATE MEDIANTE PERIODICHE RILEVAZIONI SUL CAMPO (INDAGINI CAMPIONARIE)



APPROCCIO MODELLISTICO, OVE IL RIPARTO AVVIENE SULLA BASE DI UN SISTEMA CONDIVISO DI SIMULAZIONE, IN GRADO DI DESCRIVERE ANALITICAMENTE OFFERTA, DOMANDA E CONSUMO DEL SERVIZIO INTEGRATO (PER MODO E OPERATORE, QUANTITÀ DI KM E DI TEMPO TRASCORSO A BORDO DEL SINGOLO MEZZO)



APPROCCIO TECNOLOGICO, OVE AL MODELLO TEORICO È AFFIANCATO UN SISTEMA  MISURAZIONE E RILEVAZIONI

POSSIBILI APPLICAZIONI

IL CLEARING PERMETTE DI CONIUGARE UNA **MOLTEPLICITÀ DI SERVIZI / OPERATORI**, APPARTENENTI A SETTORI MODALI DIVERSI PER QUANTO RICONDUCIBILI AL TPL O PIÙ IN GENERALE ALLA MOBILITÀ E AI SERVIZI COMPLEMENTARI:

- ❑ **TPL & TPL**, AD ESEMPIO NEL CASO DI INTEGRAZIONE TRA URBANO ED EXTRAURBANO SU BASE MONO (GOMMA/GOMMA) O MULTI-MODALE (GOMMA/FERRO/ACQUA)
- ❑ **TPL & PARCHEGGI**, NEL CASO DI SISTEMI DI TRASPORTO COLLEGATI A INFRASTRUTTURE DI INTERSCAMBIO
- ❑ **TPL & ECO-MOBILITÀ**, OVE AL TPL E AI PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO SI AFFIANCHINO SOLUZIONI DI PROMOZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ, QUALI POSSONO ESSERE IL BIKE & RIDE E IL CAR SHARING
- ❑ **TPL & TURISMO**, OVE IL TPL SI COMBINA ED INTEGRA A SERVIZI DI ACCOGLIENZA E INTRATTENIMENTO, QUALI IMPIANTI DI RISALITA, CENTRI

UN REBUS

I CRITERI DI RIFERIMENTO DEL CLEARING DEVONO SODDISFARE UNA MOLTEPLICITÀ NON BANALE DI ESIGENZE E FINALITÀ.

PER TALE RAGIONE LA LORO INDIVIDUAZIONE E CORRETTA PESATURA RAPPRESENTA UN PROBLEMA DI NON SEMPLICE SOLUZIONE:

- ❑ **EQUITÀ**, A OGNUNO IN BASE AI PROPRI LIVELLI DI EFFICACIA, EFFICIENZA, ECC.
- ❑ **OGGETTIVITÀ**, APPLICAZIONE DI CRITERI CERTI E MISURABILI SULLA BASE DI DATI INTEGRATI E COMPLETI
- ❑ **SOCIALITÀ**, VANNO PREMIATE TUTTE LE RELAZIONI SERVITE, ANCHE QUELLE DEBOLI CHE ALTRIMENTI RISULTEREBBERO NON SODDISFATTE O MALAMENTE SERVITE
- ❑ **NON CONFLITTUALITÀ**, DEVE FARE PREMIO L'OBIETTIVO DELL'INTEGRAZIONE E DELL'OFFERTA COMBINATA E COMPLEMENTARE

DA DOVE COMINCIARE

QUALI SONO GLI **ELEMENTI CHE CONCORRONO AL SUCCESSO DI UN SISTEMA INTEGRATO** E CHE POSSONO QUINDI ESSERE TENUTI IN CONSIDERAZIONE PER IMPOSTARE UN **MODELLO DI CLEARING?**

- ❑ **LATO OFFERTA:** IL TPL È CARATTERIZZATO DA QUANTITÀ DI **SERVIZIO** OFFERTO, **COSTI** DI EROGAZIONE E **RICAVI** TARIFFARI
- ❑ **LATO DOMANDA:** UNO SPOSTAMENTO, IN FONDO, È FATTO DI **TEMPO** E DI **SPAZIO** E DELLA COMBINAZIONE DI UNO O PIÙ **MODI** DI TRASPORTO NONCHÉ DI **TARIFFA PAGATA**
- ❑ **LATO SISTEMA MOBILITÀ E TRASPORTO:** LA PRESERVAZIONE E PROMOZIONE DELLA SUA CAPACITÀ DI **REGGERE** NEL TEMPO, DI ESSERE **APERTO** A NUOVI PLAYER E CAPACE DI **ADEGUARSI DINAMICAMENTE** AL MUTARE DELLE ESIGENZE DELLA CITTADINANZA, AMBIENTALI, ENERGETICHE, DI SICUREZZA, ECC.

QUALI CRITERI

IL MODELLO TEORICO DI CLEARING NORMALMENTE **NON SI BASA SU UN CRITERIO UNICO**, IN QUANTO DIFFICILMENTE UN SINGOLO PARAMETRO O UNA SINGOLA VARIABILE SONO IN GRADO DI SODDISFARE TUTTE LE ESIGENZE DI UN SISTEMA SUFFICIENTEMENTE SENSIBILE E DINAMICO, EQUO, OGGETTIVO, SOCIALMENTE ACCETTABILE E NON CONFLITTUALE:

- ❑ **CRITERIO STORICO**, BASATO SUL DATO STORICO DI RICAVO ANTE INTEGRAZIONE
- ❑ **CRITERIO “A CONSUMO”**, BASATO SULLA QUANTITÀ DI SERVIZIO EFFETTIVAMENTE CONSUMATA DAL SINGOLO UTENTE SUL SINGOLO OPERATORE (KM, ORE DI VIAGGIO)
- ❑ **CRITERIO “OFFERTA INTEGRATA”**, BASATO SULLA QUANTITÀ DI SERVIZI MESSI A DISPOSIZIONE DEI SINGOLI OPERATORI NELL’AMBITO E PER IL BENE DEL SISTEMA INTEGRATO (KM INTEGRATI, POSTI-KM INTEGRATI, ORE DI SERVIZIO INTEGRATE)

LA PERFEZIONE NON ESISTE

È BENE IN OGNI CASO NON DIMENTICARE CHE NON ESISTONO MODELLI PERFETTI MA **SOLO INTENZIONI PERFETTE.**

- ▶ DIFFICILMENTE IL SISTEMA POTRÀ RITROVARE UNA POSIZIONE DI EQUILIBRIO CORRISPONDENTE O ANCORATA AL **PUNTO DI PARTENZA**
- ▶ DIFFICILMENTE POTRÀ ESSERE PREVISTO UN “**PARACADUTE**” **TOTALE**, CHE COLMI LE EVENTUALI DIFFERENZE NEL SISTEMA RELATIVAMENTE ALL'ASSETTO DEI RICAVI TARIFFARI PRIMA E DOPO L'INTEGRAZIONE
- ▶ DIFFICILMENTE LA REALIZZAZIONE DI UN SISTEMA DI INTEGRAZIONE TARIFFARIA E QUINDI DI CLEARING POTRÀ BASARSI SU CONSIDERAZIONI UNICAMENTE ECONOMICHE E DI **BREVE PERIODO**
- ▶ DIFFICILMENTE IL SISTEMA POTRÀ ANDARE SUBITO A REGIME E FARE A MENO DI UNA **FORTE OPERA DI REGIA E MEDIAZIONE**

UN POSSIBILE SCHEMA ... "A 3 PUNTE"

UN POSSIBILE MODELLO DI CLEARING, SI RITIENE, POTREBBE ESSERE ARTICOLATO SUI SEGUENTI TRE DISTINTI CRITERI PESATI:

► **COEFFICIENTE STORICO**: UN MINIMO GARANTITO, A COMPENSAZIONE DEL RISCHIO COMMERCIALE E CON FUNZIONE INIZIALE DI CORRETTIVO, AI FINI DEL CONSEGUIMENTO DELL'EQUILIBRIO ECONOMICO. È FISSATO IN PROPORZIONE AI RICAVI ANTE INTEGRAZIONE, ASSUMEREBBE UN PESO PROGRESSIVAMENTE

DECRESCENTE CON LA MESSA A PUNTO E A REGIME DEL SISTEMA INTEGRATO;

► **COEFFICIENTE CONSUMO**, DEI SERVIZI DI TPL INTEGRATI: A PROMOZIONE DELL'EFFICACE ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO E DI IMPATTO PREVALENTE RISPETTO AGLI ALTRI DUE CRITERI. È FISSATO IN PROPORZIONE ALLA

QUANTITÀ DI TRASPORTO (AD ES., IN KM) CONSUMATA DAGLI UTENTI SUL SINGOLO VETTORE (AD ES., TRANSAZIONI CERTIFICATE DAL SBE);

► **COEFFICIENTE OFFERTA**, DI SERVIZI DI TPL INTEGRATI: A PROMOZIONE DELLA CAPILLARIZZAZIONE E SOCIALITÀ DELL'OFFERTA, DI PESO MINORITARIO RISPETTO AL PRECEDENTE E POTENZIALMENTE COSTANTE NEL TEMPO. È FISSATO IN

PROPORZIONE ALLA QUANTITÀ DI SERVIZIO AD ES. BUS-KM E BUS-KM EQUIVALENTI

I CASI NAVIGABILI

IN FORMA SCHEMATICA E CON QUALCHE **FORZATURA** “**PROVOCATORIA**” SARANNO “NAVIGATI” ALCUNI CASI D’APPLICAZIONE DI SISTEMI DI CLEARING IN PRESENZA DI SISTEMI D’INTEGRAZIONE TARIFFARIA.

LA PRESENTAZIONE DI ALCUNI CASI È NECESSARIAMENTE BASATA SU **NOTIZIE INDIRETTE**. MI SCUSERETE PER EVENTUALI IMPRECISIONI E INCOMPLETEZZE.

IN RIGOROSO ORDINE ALFABETICO:

- ▶ **PROVINCIA DI BOLZANO:** TRA SERVIZI URBANI ED EXTRAURBANI, GOMMA E FERRO
- ▶ **PROVINCIA DI BRESCIA:** TRA SERVIZI EXTRAURBANI ED URBANI
- ▶ **REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA:** TRA SERVIZI EXTRAURBANI ED URBANI
- ▶ **COMUNE DI GENOVA:** TRA SERVIZI FERROVIARI METROPOLITANI E URBANI
- ▶ **TORINO (FORMULA):** AREA METROPOLITANA

IL CASO BOLZANO

NELL'AMBITO DI UN MODELLO **GROSS COST**, UNA POSSIBILE APPLICAZIONE DEL CLEARING NELLA SUA ACCEZIONE **FINANZIARIA** .



L'INTEGRAZIONE (E IL CLEARING):

- ▶ RIGUARDA LA **TOTALITÀ DEI TITOLI**
- ▶ COINVOLGE LA **TOTALITÀ DEI GESTORI** CHE OPERANO IN PROVINCIA, FERROGOMMA
- ▶ I TITOLI SONO **VENDUTI DAI GESTORI**, CHE TRATTENGONO I RELATIVI INCASSI
- ▶ UN SISTEMA INFORMATIVO-CONTABILE DELLA PROVINCIA (SII) **MONITORA ANALITICAMENTE VENDUTO E INCASSI PER TITOLO/GESTORE**
- ▶ IL CORRISPETTIVO CONTRATTUALE È VERSATO PARTE DIRETTAMENTE E PARTE MEDIANTE **CONGUAGLIO CON L'INCASSATO**

IL CASO BRESCIA

SIGNIFICATIVO PER PORTATA E VALENZA MA ANCORA RELATIVAMENTE LIMITATO E SEMPLIFICATO NELL'APPLICAZIONE, **STENTA A DECOLLARE.**

L'INTEGRAZIONE (E IL CLEARING):



- ▶ RIGUARDA UN **NUMERO RISTRETTO** DI **CASISTICHE** (ABBONAMENTO STUDENTI)
- ▶ **APPROCCIO OPZIONALE:** SI POSSONO ACQUISTARE TITOLI SIA INTEGRATI SIA NON
- ▶ SI È TRADOTTA NELLA SEMPLICE SOMMA DI UNA **TARIFFA BASE** E DI UNA **ADDIZIONALE**
- ▶ NON COMPRENDE ANCORA L'APPLICAZIONE DI **TITOLI A SCALARE**
- ▶ SOTTENDE NON UNA COMUNITÀ TARIFFARIA MA UNA **CONVENZIONE ANNUALE**

IL CASO REGIONE FVG

MODELLO “OPZIONALE”, POCO ESPORATO DALL’UTENZA, IN FASE DI PROFONDA REVISIONE NEL QUADRO DI UNA COMPLESSIVA RIORGANIZZAZIONE DELLE RETI MODALI LOCALI E REGIONALI.



L’INTEGRAZIONE (E IL CLEARING):

- ▶ È IMPIEGATO DA UN **NUMERO RISTRETTO DI UTENTI**
- ▶ SI È TRADOTTA NELLA **SOMMA SCONTATA DELLE TARIFFE** (URBANA ED EXTRAURBANA)
- ▶ SI RISOLVE IN PREVALENZA NELL’AMBITO DELLO **STESSO BACINO**
- ▶ SI RISOLVE IN PREVALENZA NELL’AMBITO DELLO **STESSO GESTORE**
- ▶ NON SI BASA SU UNA COMPIUTA **COMUNITÀ TARIFFARIA**
- ▶ LA NUOVA GARA SUI SERVIZI PREVEDE UN **LOTTO UNICO REGIONALE**

MULTIMODALE

IL CASO GENOVA

BASATO SU **CRITERI STORICI**, STENTA A SUPERARE QUESTO VINCOLO CHE RISCHIA DI CONDIZIONARNE LA CRESCITA.



L'INTEGRAZIONE (E IL CLEARING):

- ▶ RIGUARDA IL **COMUNE DI GENOVA** E QUALCHE RELAZIONE
- ▶ SI È TRADOTTA NELLA SOSTANZIALE **STABILITÀ DELLA TARIFFA URBANA**
- ▶ IL **TITOLO URBANO È SOLO INTEGRATO**
- ▶ NON PREVEDE L'APPLICAZIONE DI **TITOLI A SCALARE**, AL MOMENTO
- ▶ SOTTENDE NON UNA COMUNITÀ TARIFFARIA MA UNA **CONVENZIONE**
- ▶ NON SONO IMPLEMENTATI SISTEMI DI MISURAZIONE DELL'**EFFETTIVO UTILIZZO**
- ▶ IL RIPARTO È BASATO SUL **DATO STORICO**, DA RINEGOZIARSI...CON
QUALCHE **CRITICITÀ**

IL CASO TORINO

FORMULA, SISTEMA DI INTEGRAZIONE TORINESE AD AREE CONCENTRICHE, SUDDIVISE IN 18 ZONE, PIÙ ALCUNE ESPANSIONI (TRENITALIA, GTT, ...), ESTESO SU UN'AREA DI 40 KM DI RAGGIO.

L'INTEGRAZIONE (E IL CLEARING):



- ▶ OGGI IMPLEMENTATO PER I TITOLI IN **ABBONAMENTO A FORFAIT**
- ▶ IN FASE DI ESTENSIONE ALLE **AUTOLINEE INTERURBANE PRIVATE**
- ▶ **OGNI GESTORE VENDE** I TITOLI INTEGRATI E INCASSA I RELATIVI INTROITI
- ▶ IL RIPARTO È DETERMINATO SULLA BASE DI **ACCORDI COMMERCIALI ANNUALI**
- ▶ IL DATO COMMERCIALE È VERIFICATO MEDIANTE **INDAGINI CAMPIONARIE DI FREQUENTAZIONE** (SEMESTRALI)

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Massimo Simone

Nemo Consulting srl

Mob. +39.328.9604452

m.simone@nemosrl.eu

www.nemosrl.eu

Viale P. Pietramellara, 35 - 40121 Bologna (BO) - Italy

Ph. +39.051.5871743 - Fax +39.051.3371979