



## GIUNTA PROVINCIALE

Il 22 FEBBRAIO 2011 alle ore 09:30 si riunisce nella sala delle proprie sedute la Giunta provinciale, presieduta dal Presidente della Provincia EMILIO SABATTINI con l'assistenza del Vice Segretario Generale FERRUCCIO MASETTI.

Sono presenti 9 membri su 9, assenti 0. In particolare risultano:

SABATTINI EMILIO	Presidente della Provincia	Presente
GALLI MARIO	Assessore provinciale	Presente
MALAGUTI ELENA	Assessore provinciale	Presente
ORI FRANCESCO	Assessore provinciale	Presente
PAGANI EGIDIO	Assessore provinciale	Presente
SIROTTI MATTIOLI DANIELA	Assessore provinciale	Presente
TOMEI GIAN DOMENICO	Assessore provinciale	Presente
VACCARI STEFANO	Assessore provinciale	Presente
VALENTINI MARCELLA	Assessore provinciale	Presente

Il Presidente, constatata la presenza del numero legale, pone in trattazione il seguente argomento:

Delibera n. 59

PATTO DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE. APPROVAZIONE DELLA MANOVRA TARIFFARIA PER IL 2011 PER LA PROVINCIA DI MODENA

Oggetto:

PATTO DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE. APPROVAZIONE DELLA MANOVRA TARIFFARIA PER IL 2011 PER LA PROVINCIA DI MODENA

Il decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni in legge 30 luglio 2010 n. 122, e in particolare il comma 2, dell'art. 14 della suddetta legge, ha imposto alle Regioni italiane pesanti tagli al trasporto pubblico locale per il 2011 e anni successivi, mettendo a rischio direttamente i servizi ai cittadini e l'intero sistema del trasporto pubblico.

Considerato che nel confronto con il Governo tutte le Regioni hanno convenuto che il trasporto pubblico locale rappresenta una priorità tra i servizi da garantire ai cittadini e che pertanto risulta assolutamente necessario contenere lo stato di emergenza insorto.

La Regione Emilia - Romagna di fronte a tale emergenza ha attivato un percorso che ha portato all'avvio di un Tavolo istituzionale di lavoro per il trasporto pubblico locale, a cui hanno partecipato tutti gli attori del sistema del trasporto pubblico regionale e locale, che ha portato alla formulazione del "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2011-2013" (di seguito "Patto") tra la Regione Emilia-Romagna, Province, Comuni capoluogo e con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, Anci e Upi Emilia-Romagna, Agenzie locali per la mobilità, Società e Imprese di TP, Associazioni di categoria, Imprese ferroviarie, Sindacati confederali e del settore dei trasporti, Associazioni di utenti, consumatori e pendolari (Crufer).

Il suddetto Patto sancisce gli impegni e le principali azioni delle singole parti per superare tale crisi, incentrate sul reperimento delle necessarie risorse, politiche tariffarie e riduzione dei costi; impegni volti ad assicurare al sistema del trasporto pubblico un adeguato quadro di riferimento per il triennio 2011-2013, che tiene conto della dinamica dei costi, dei ricavi, della produttività ed efficienza del servizio, nonché di politiche di razionalizzazione dei servizi per una reale integrazione modale e tariffaria.

In sede di Conferenza Stato Regioni a fine dicembre 2010, il Governo si è impegnato a stanziare ulteriori risorse per il TPL nel 2011 per ridurre l'incidenza dei tagli. A tutt'oggi però non è dato conoscere quante saranno le risorse destinate all'Emilia-Romagna (e quindi a Modena) e da quando saranno disponibili. Queste risorse, anche qualora erogate, recupereranno solo una quota marginale dei tagli, e sono comunque previste per il solo 2011.

Tutto ciò premesso e tenuto conto che:

- La Conferenza provinciale delle Autonomie Locali della provincia di Modena con odg del 6/12/2010 ritenendo la salvaguardia e la qualificazione del trasporto pubblico locale uno degli obiettivi prioritari della organizzazione sociale modenese ed uno degli strumenti essenziali sia per il conseguimento degli obiettivi ambientali in più sedi definiti (Patto dei Sindaci, ecc..) che di quelli riferiti ai bisogni dei cittadini e per favorire una mobilità sostenibile, si è riconosciuta ed ha aderito al suddetto Patto;
- La Conferenza provinciale delle Autonomie Locali della provincia di Modena è consapevole del fatto che per difendere il livello di servizio erogato, nonostante i tagli nei finanziamenti governativi, andranno perseguiti sia una puntuale riorganizzazione del servizio stesso, sia miglioramenti del livello di operatività economico-finanziaria nell'ambito gestionale del TPL (a iniziare da processi di aggregazione che conducano a condizioni industriali di maggiore robustezza, tramite razionalizzazione della spesa, sinergie nei processi produttivi, uso più razionale del personale e dei mezzi), sia il ricorso ad adeguamenti tariffari, perseguendo l'obiettivo del rapporto del 35% fra ricavi del traffico e contributo pubblico;

- La Regione Emilia-Romagna con Delibera n. 2055/2010, che si allega al presente atto e ne costituisce parte integrante e sostanziale, ha definito i dettagli della politica tariffaria concertata nel Patto per il TPL, oggetto di recepimento da parte degli EE.LL. territorialmente competenti per quanto riguarda i titoli urbani, prevedendo tra l'altro:
- 1) corsa semplice per i servizi urbani: livello di prezzo di riferimento € 1,20;
  - 2) possibilità di incrementare il prezzo dei biglietti di corsa semplice venduti a bordo da un minimo di € 0,30 ad un massimo di € 0,50. L'Ente locale competente può anche autorizzare incrementi superiori a quelli indicati;
  - 3) abbonamento mensile e annuale per i servizi urbani: incremento del prezzo non oltre il 3% fatto salvo il recupero di quota parte dell'inflazione maturata dall'ultima manovra tariffaria, con arrotondamento in eccesso all'euro superiore;
  - 4) abbonamento Mi Muovo Mese: il livello di prezzo di riferimento della quota mensile che permette l'accesso all'intera rete dei servizi urbani presenti nelle città capoluogo e nei comuni con più di 50.000 abitanti è indicato in tre livelli: € 18,00 oppure € 20,00 oppure € 25,00;

La Regione Emilia-Romagna, con lettera dell'Assessore alla Mobilità del 24/1/2011, ha confermato le ragioni che hanno portato a sottoscrivere il già citato "Patto" e ha invitato le realtà locali a procedere nella sua attuazione.

Il presente atto non comporta impegno di spesa, né diminuzione o accertamento di entrata o variazione del patrimonio.

Il dirigente responsabile del servizio interessato ha espresso parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica in relazione alla proposta della presente delibera, ai sensi dell'articolo 49 del Testo Unico degli Enti locali.

Per quanto precede,

ad unanimità di voti favorevoli, espressi nelle forme di legge,

**LA GIUNTA DELIBERA**

- 1) di prendere atto delle modifiche ai parametri caratteristici del sistema tariffario Stimer che concorrono alla definizione delle tariffe extraurbane di corsa semplice a decorrere dal 01/03/2011;

<b>RER</b>	
parametri corsa semplice extraurbana	
Parametro	Parametri Stimer dal 1/3/2011
A	€ 1,20
B	€ 0,80
b <sub>mz</sub> (viaggi oltre la 5° zona)	€ 0,60

Le tariffe per la corsa semplice extraurbana approvate diventano quindi:

<b>Proposta</b> corsa semplice extraurbana	Attuale	Tariffe dal 1/3/2011
1 zona	€ 1,00	€ 1,20
2 zone	€ 1,70	€ 2,00
3 zone	€ 2,40	€ 2,80
4 zone	€ 3,10	€ 3,60
5 zone	€ 3,80	€ 4,40

---

6 zone	€ 4,50	€ 5,00
7 zone	€ 5,10	€ 5,60
8 zone	€ 5,65	€ 6,20

- 2) di mantenere invariato il prezzo degli abbonamenti mensili dei servizi extraurbani;
- 3) di mantenere invariato il prezzo degli abbonamenti annuali, sia interi che studenti, dei servizi extraurbani;
- 4) di dare atto che, come stabilisce il “Patto del TPL”, approvato con delibera della Regione Emilia Romagna n. 1898/2010, che allegata al presente atto ne costituisce parte integrante e sostanziale, gli adeguamenti tariffari sono attuati “al fine di contenere l’impatto delle riduzioni dei contributi sui servizi minimi”. La manovra tariffaria concorrerà quindi anche alla difesa dei servizi locali del TPL secondo modalità che gli E.L. definiranno in sede di Comitato permanente per la mobilità. La manovra tariffaria ed ulteriori azioni e risorse devono conseguire l’obiettivo di non ridurre oltre il 2% i servizi TPL;
- 5) di dare mandato all’Agenzia per la mobilità e il trasporto pubblico di Modena affinché provveda alla puntuale definizione della manovra tariffaria in armonia con quanto previsto dal presente Atto e dal Contratto di servizio in essere con il Gestore del servizio di trasporto pubblico;
- 6) di dare atto che la presente manovra tariffaria riassume gli aumenti tariffari legati all’inflazione previsti dal Contratto di servizio in essere tra aMo e il Gestore del servizio TPL nel periodo 2011-2013.
- 7) di rendere il presente atto immediatamente eseguibile.

---

Della suesposta delibera viene redatto il presente verbale

Il Presidente  
EMILIO SABATTINI

Il Vice Segretario Generale  
FERRUCCIO MASETTI

**GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA**

**Questo giorno** Lunedì 06 **del mese di** Dicembre  
**dell' anno** 2010 **si è riunita nella residenza di** via Aldo Moro, 52 BOLOGNA  
**la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:**

1) Errani Vasco	Presidente
2) Saliera Simonetta	Vicepresidente
3) Bianchi Patrizio	Assessore
4) Bortolazzi Donatella	Assessore
5) Freda Sabrina	Assessore
6) Gazzolo Paola	Assessore
7) Lusenti Carlo	Assessore
8) Marzocchi Teresa	Assessore
9) Melucci Maurizio	Assessore
10) Mezzetti Massimo	Assessore
11) Muzzarelli Gian Carlo	Assessore
12) Peri Alfredo	Assessore
13) Rabboni Tiberio	Assessore

**Funge da Segretario l'Assessore** Muzzarelli Gian Carlo

**Oggetto:** PATTO PER IL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE IN EMILIA-ROMAGNA PER IL TRIENNIO 2011-2013.

**Cod.documento** GPG/2010/2242

**Num. Reg. Proposta: GPG/2010/2242**

-----  
**LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

Visti:

- il D.Lgs. n.112/98 "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni ed agli Enti Locali, in attuazione del capo primo della L.15 marzo 1997, n.59";
- il D.Lgs. n.422/97 e successive modificazioni e integrazioni;
- la Legge regionale 2 ottobre 1998, n. 30, che reca "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale", e successive modifiche e integrazioni, che definisce le modalità attuative in materia, ispirandosi ai principi generali di cooperazione tra i livelli di governo statale, regionale e degli enti locali nel rispetto delle reciproche autonomie, di sussidiarietà e liberalizzazione, di economicità, sicurezza, qualità ambientale, efficienza ed efficacia nella gestione delle reti e dei servizi, di integrazione dei diversi operatori pubblici e privati;
- l'"Atto di indirizzo triennale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale per il triennio 2011-2013", redatto ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 2 ottobre 1998, n. 30, deliberato dalla Giunta regionale con atto n. 1357 del 20/9/2010, previo parere positivo espresso dal Consiglio Autonomie Locali il 9/9/2010, e trasmesso all'Assemblea legislativa per la definitiva adozione;
- il decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni in legge 30 luglio 2010 n. 122, e in particolare il comma 2, dell'art. 14;

Preso atto che la citata legge 122/2010 e in particolare il comma 2, dell'art. 14 ha imposto alle Regioni italiane pesanti tagli governativi per il 2011 e dal

2012 e anni successivi, insostenibili per il territorio, mettendo a rischio direttamente i servizi ai cittadini e l'intero sistema del trasporto pubblico;

Considerato che nel confronto con il Governo tutte le Regioni hanno convenuto che il trasporto pubblico locale rappresenta una priorità tra i servizi da garantire ai cittadini e che pertanto risulta assolutamente necessario contenere lo stato di emergenza insorto;

Dato atto che la Regione Emilia - Romagna di fronte a tale emergenza ha proceduto con il metodo del confronto attivando un percorso che ha portato all'avvio di un Tavolo istituzionale di lavoro per il trasporto pubblico locale, riunitosi nelle date del 28/09, 3/11 e 25/11/2010, a cui hanno partecipato tutti gli attori del sistema del trasporto pubblico regionale e locale, al fine di pervenire alla formulazione di un'ipotesi di soluzione concordata tra tutte le parti coinvolte, nell'ottica di mantenere da un lato l'equilibrio economico del sistema e dall'altro un'efficace risposta alle esigenze di mobilità dei cittadini;

Dato atto altresì:

- che il suddetto Tavolo partendo dall'analisi dell'attuale situazione di crisi si è dato lo scopo di individuare, in coerenza con le linee guida e i principi già enunciati nell'Atto di indirizzo triennale 2011-2013 in fase di approvazione da parte dell'Assemblea Legislativa, gli impegni e le principali azioni delle singole parti per superare tale crisi, incentrate sul reperimento delle necessarie risorse, politiche tariffarie e riduzione dei costi;
- che attraverso la definizione delle risorse finanziarie regionali disponibili per lo svolgimento dei servizi minimi ha promosso la condivisione, in data 25 novembre 2010, del "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2011-2013", di seguito denominato Patto, tra la Regione Emilia-Romagna, Province, Comuni capoluogo e con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, Anci e Upi Emilia-Romagna, Agenzie locali per la mobilità, Società e Imprese di TP, Associazioni di categoria, Imprese ferroviarie, Sindacati confederali e del settore dei trasporti, Associazioni di utenti, consumatori e pendolari (Crufer);

Preso atto:

- che i contenuti del sopracitato Patto, Allegato A parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, si articolano sui diversi punti nei quali le parti concordano in merito alla definizione dei reciproci impegni;
- che i reciproci impegni assunti sono volti ad assicurare al sistema emiliano - romagnolo un adeguato quadro di riferimento per il triennio 2011-2013, che tiene conto della dinamica dei costi, dei ricavi, della produttività ed efficienza del servizio, nonché di politiche di razionalizzazione dei servizi per una reale integrazione modale e tariffaria;
- che la fase di concertazione si è completata in data 25 novembre 2010, a cui seguirà la sottoscrizione del Patto;
- che gli assensi manifestati dalle parti interessate sono depositati agli atti della struttura regionale competente;

Ritenuto pertanto di dare mandato all'Assessore alla Programmazione Territoriale, Urbanistica, Reti di Infrastrutture Materiali e Immateriali, Mobilità, Logistica e Trasporti per la sottoscrizione del Patto autorizzandolo altresì ad apportare al testo eventuali modifiche non sostanziali che si rendessero necessarie, per raggiungere il buon fine del medesimo;

Considerato che, conseguentemente all'approvazione del presente atto, con propri provvedimenti, sarà cura fornire gli indirizzi di dettaglio della politica tariffaria concertata e relativi ai criteri, livelli tariffari di riferimento e modalità di viaggio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale che saranno oggetto di recepimento da parte degli Enti Locali territorialmente competenti;

Richiamate le seguenti proprie deliberazioni, esecutive ai sensi di legge:

- n. 1057 del 24 luglio 2006, concernente "Prima fase di riordino delle strutture organizzative della Giunta regionale. Indirizzi in merito alle modalità di integrazione interdirezionale e di gestione delle funzioni

- trasversali" e s.m.;
- n. 1663 del 27 novembre 2006 "Modifiche all'assetto delle Direzioni Generali della Giunta e del Gabinetto del Presidente" e s.m.i;
  - n. 1720 del 4 dicembre 2006 concernente "Conferimento degli incarichi di responsabilità delle Direzioni Generali della Giunta regionale";
  - n. 2416 del 29 dicembre 2008 concernente "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/2008. Adeguamento e aggiornamento della delibera 450/2007" e s.m.;
  - n. 1173 del 27 febbraio 2009 concernente "Approvazione degli atti di conferimento degli incarichi di livello dirigenziale (decorrenza 1.08.2009)";

Visto il Decreto del Presidente della Giunta regionale n. 101 del 10/05/2010 avente ad oggetto "Nomina dei componenti della Giunta regionale e specificazione delle relative competenze" e n. 130 del 3/06/2010 di modifica ed integrazione allo stesso;

Dato atto del parere allegato;

Su proposta dell'Assessore a "Programmazione territoriale, urbanistica. Reti di infrastrutture materiali e immateriali. Mobilità, logistica e trasporti";

A voti unanimi e palesi

d e l i b e r a

per le motivazioni espresse in premessa che qui si intendono integralmente riportate

1. di prendere atto che in data 25 novembre 2010 si è conclusa la fase di concertazione relativa al "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2011-2013";
2. di approvare lo schema di Patto sopracitato, Allegato A parte integrante del presente provvedimento;
3. di dare mandato all'Assessore alla Programmazione Territoriale, Urbanistica, Reti di Infrastrutture Materia-

li e Immateriali, Mobilità, Logistica e Trasporti" per la sottoscrizione del sopracitato Patto autorizzandolo altresì ad apportare al testo eventuali modifiche non sostanziali che si rendessero necessarie, per raggiungere il buon fine del medesimo;

4. di recepire, per quanto di competenza, i contenuti e gli impegni del suddetto Patto;
5. di dare atto che, conseguentemente all'approvazione del presente provvedimento, con proprie successive deliberazioni, sarà cura fornire gli indirizzi di dettaglio della politica tariffaria concertata e relativi ai criteri, livelli tariffari di riferimento e modalità di viaggio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, oggetto di recepimento da parte degli Enti Locali territorialmente competenti;

Il presente atto verrà pubblicato nel Bollettino telematico della Regione Emilia-Romagna.

Regione Emilia-Romagna

Assessorato Programmazione Territoriale, Urbanistica,  
Reti di Infrastrutture Materiali e Immateriali

Direzione Generale Reti Infrastrutturali, Logistica  
e Sistemi di Mobilità

SCHEMA DI PATTO PER IL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE  
E LOCALE  
IN EMILIA-ROMAGNA  
PER IL TRIENNIO 2011-2013

Bologna , li 25 novembre 2010

Il presente "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2011-2013" (d'ora in poi chiamato semplicemente "Patto") è stipulato fra le parti sotto indicate, che si danno reciproco riconoscimento dei rispettivi ruoli e funzioni e si impegnano, nelle rispettive autonomie, a perseguire il buon esito di quanto più avanti stabilito:

TRA

- Regione Emilia-Romagna
  
- Provincia di Piacenza
- Provincia di Parma
- Provincia di Reggio Emilia
- Provincia di Modena
- Provincia di Bologna
- Provincia di Ferrara
- Provincia di Ravenna
- Provincia di Forlì-Cesena
- Provincia di Rimini
  
- UPI Emilia-Romagna
  
- Comune di Piacenza
- Comune di Parma
- Comune di Reggio Emilia
- Comune di Modena
- Comune di Carpi
- Comune di Bologna
- Comune di Imola
- Comune di Ferrara
- Comune di Ravenna
- Comune di Faenza
- Comune di Forlì
- Comune di Cesena
- Comune di Rimini
  
- ANCI Emilia-Romagna
  
- ALMA e AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITÀ:
- Tempi di Piacenza
- SMTP di Parma
- ACT di Reggio Emilia
- AMO di Modena
- SRM di Bologna
- AMI di Ferrara

- AMBRA di Ravenna
- ATR di Forlì-Cesena
- AM di Rimini
  
- SOCIETÀ DI GESTIONE DEL TP REGIONALE E LOCALE:
  
- Consorzio Trasporti Integrati
- Trenitalia SpA - Direzione regionale Emilia-Romagna
- FER Srl
  
- Tempi SpA di Piacenza
- TEP SpA di Parma
- Autolinee dell'Emilia SpA di Reggio Emilia
- TIL SpA di Reggio Emilia
- ATCM SpA di Modena
- ATC SpA di Bologna
- ATM SpA di Ravenna
- AVM SpA di Forlì-Cesena
- TRAM Servizi SpA di Rimini
  
- CONFSERVIZI
- FITA-CNA regionale
- CONFARTIGIANATO
- LEGACOOP SERVIZI - COMITATO REGIONALE EMILIA-ROMAGNA
- CONFCOOPERATIVE
- ANAV regionale
- CAIPET Emilia-Romagna

CONFEDERAZIONI SINDACALI REGIONALI:

- CGIL
- CISL
- UIL
- USB
- CONFSAL

SINDACATI TRASPORTI REGIONALI:

- FILT - CGIL
- FIT - CISL
- UIL Trasporti
- FAISA - CISAL
- FAST - CONFSAL
- UGL
- USB - Lavoro Privato

COMITATO DEGLI UTENTI DEL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE -  
CRUFER

COMITATI CONSULTIVI UTENTI DELLE PROVINCE DI:

- Piacenza
- Reggio Emilia
- Modena
- Bologna
- Ferrara
- Forlì - Cesena
- Rimini

#### PREMESSO

che tutti i soggetti del trasporto pubblico regionale e locale, nel porre l'utente al centro del sistema, mantengono inalterato l'impegno sul fronte del miglioramento della qualità dei servizi, della messa a regime del sistema di tariffazione integrata regionale, della riqualificazione del servizio, al fine anche di migliorare la ripartizione modale e aumentare l'utilizzo del trasporto stesso, evitando tagli lineari del servizio e utilizzando il personale in attività connesse alla rete e alla gestione della mobilità sostenibile;

#### RILEVATO

come i pesanti tagli governativi imposti alle Regioni italiane con il decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito con modificazioni in legge 30 luglio 2010 n. 122, e nello specifico, in particolare con il comma 2, art. 14 del decreto medesimo, impongano, onde evitare il collasso del sistema, di accelerare e accentuare quei processi virtuosi che riguardano la manovra tariffaria e il suo adeguamento nel corso del triennio, funzionale anche a qualificare un'adeguata offerta di servizi all'interno di politiche di razionalizzazione dei servizi stessi, in un quadro di integrazione modale e tariffaria e nell'ambito di un riordino istituzionale che porti alla completa attuazione della L.R. n. 10/2008;

#### CONTESTUALMENTE SI CONVIENE

sull'opportunità dell'industrializzazione del settore, che può costituire una concreta azione "anticiclica", in grado di contrastare gli effetti della crisi economica con la stessa rilevanza delle tematiche di coesione sociale, di difesa del welfare e di utilizzo degli ammortizzatori sociali.

RITENUTO PERTANTO CHE:

- lo sforzo finanziario che la Regione metterà in campo nel triennio 2011-2013, che compenserà quasi l'80% del taglio governativo all'interno del bilancio regionale, è stato operato al fine di contenere la riduzione del servizio offerto all'utenza e dovrà essere accompagnato dal mantenimento dell'impegno degli Enti Locali e da un trend di adeguamento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi pari almeno al 35%;
- il recupero dell'inflazione programmata sarà soprattutto destinato alla copertura degli oneri conseguenti ai rinnovi dei CCNL degli autoferrotranvieri;
- nel quadro del superamento delle difficoltà contingenti, al fine di ricercare soluzioni di contenimento dei costi anche mediante diverse modalità organizzative dei servizi, salvaguardandone peraltro i livelli qualitativi, sia rilevante il ruolo che sarà svolto dagli operatori privati, i quali dovranno essere coinvolti dalle politiche industriali in essere.

RIMARCATO CHE

il miglioramento del livello di operatività economico-finanziaria del TPL non possa in alcun modo prescindere da fattori esterni alle aziende, a iniziare dal processo di aggregazione che conduca a condizioni industriali di maggiore robustezza, tramite razionalizzazioni della spesa, sinergie nei processi produttivi, uso più razionale del personale e dei mezzi;

RIMARCATI ALTRESÌ

gli effetti virtuosi che la predisposizione dei piani di bacino e dei piani urbani del traffico, di cui circa metà dei Comuni chiamati alla redazione è tuttora priva, e il loro relativo aggiornamento, potranno fornire in termini di razionalizzazione dei percorsi, creazione e protezione di corsie riservate al TPL, controllo della sosta e degli accessi alle ZTL, parcheggi di interscambio, ricerca di mezzi alternativi all'auto privata o al mezzo pubblico tradizionale, laddove esso non risulti economicamente

sostenibile (bus a chiamata, ricorso a taxi o noleggio, car e bike sharing, ecc.);

VISTO

l'Atto di indirizzo triennale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale, redatto ai sensi dell'art. 8 della legge regionale 2 ottobre 1998, n. 30, deliberato dalla Giunta regionale con atto n. 1357 del 20/9/2010, previo parere positivo espresso dal Consiglio Autonomie Locali il 9/9/2010, e trasmesso all'Assemblea legislativa per la definitiva adozione;

RITENUTO OPPORTUNO

ricorrere ai contributi previsti dalla L.R. n. 1/2002 per favorire i processi industriali di aggregazione dei gestori e l'implementazione della tariffazione regionale "Mi Nuovo";

RICHIAMATI

in particolare i capitoli 3, 4 e 5 dell'Atto di indirizzo triennale suddetto;

le Parti interessate concordano su tutto quanto sopra espresso e si impegnano così come segue:

**A) La Regione si impegna** a mettere a disposizione del sistema del trasporto pubblico regionale e locale le sotto riportate risorse per il triennio 2011-2013:

*A-1 Risorse correnti per il servizio ferroviario regionale*

	Anno 2011	Anno 2012	Anno 2013
Corrispettivi	126.233.032	128.126.527	130.048.425

*A-2 Risorse correnti per il TPL*

	Anno 2011	Anno 2012	Anno 2013
Contributi servizi minimi	212.771.124	215.962.691	219.202.131
Contributi CCNL (*)	34.610.744	34.610.744	34.610.744

(\*) Detti contributi sono riferiti alle leggi 47/2004, 58/2005 e 296/2006, sono stimati sulla base dei dati consuntivi 2009 e comprendono anche la parte del personale ferroviario con contratto autoferrotranvieri.

Si evidenzia che i contributi per i "servizi minimi" e i corrispettivi per il servizio ferroviario regionale previsti nelle tabelle sopra riportate comprendono i livelli di inflazione programmata prevista in ragione del 4,5% nel triennio.

Qualora si rendesse necessario ricorrere alla sostituzione di treni a domanda debole con autoservizi sostitutivi, previo confronto sui criteri con i Comitati degli utenti e le Organizzazioni sindacali, i servizi medesimi saranno concertati con le Agenzie e coordinati con quelli dei gestori del TPL, e come tali remunerati; la Regione si impegna altresì ad attribuire i servizi ferroviari autosostituiti ai bacini di competenza.

La Regione, inoltre, ribadisce che il tema dei rinnovi dei contratti collettivi nazionali di lavoro sia mantenuto nell'alveo naturale della contrattazione fra le parti, senza ulteriore aggravio finanziario. In relazione ai processi industriali e aggregativi in atto, si dovranno salvaguardare i livelli occupazionali, prevedendo ogni possibile gradualità di intervento.

La Regione si impegna altresì ad attivare confronti con le Organizzazioni sindacali per:

- Conseguire un'accelerazione dei processi di aggregazione con una caratterizzazione che preveda un adeguato presidio del territorio e un'integrazione dei servizi comuni;
- Valutare criteri tariffari incentivanti all'utilizzo dei servizi di TPL.

La Regione si impegna infine a condividere con i firmatari del presente Patto la definizione di linee guida sull'ottimizzazione dell'integrazione delle forme di mobilità pubblica e privata nell'ambito delle stazioni ferroviarie esistenti nel proprio territorio.

**B) Gli Enti locali si impegnano a:**

- Confermare, per quanto possibile, per il triennio 2011-2013 le contribuzioni medie destinate al TPL nel periodo 2007-2010;
- Adeguare, a decorrere da gennaio 2011, le tariffe ai "valori obiettivo" fissati con D.G.R. n. 637/2008,

peraltro già previsti negli Accordi di Programma 2007-2010;

- Intervenire con proprie risorse aggiuntive, qualora sia ritardato il suddetto adeguamento tariffario;
- Adottare, a decorrere da gennaio 2011, i nuovi titoli di abbonamento integrato Stimer "Mi muovo mese" e, limitatamente a Bologna, l'abbonamento annuale integrato con uso urbano della ferrovia;
- Adottare, entro il 2012, i titoli integrati Stimer di corsa semplice per la completa messa a regime del sistema;
- A predisporre i piani di bacino e i piani urbani del traffico, anche al fine del controllo della sosta e degli accessi alle ZTL, della creazione di parcheggi di interscambio, della protezione delle corsie riservate al TPL per elevarne la velocità commerciale;

Al fine di contenere l'impatto delle riduzioni dei contributi sui "servizi minimi", gli Enti locali si impegnano inoltre ad affiancare gli adeguamenti, già previsti per i servizi extraurbani dalla citata DGR n. 637/2008, con incrementi tariffari dei titoli urbani di uso occasionale (corsa semplice, ecc.) del 20%, e incrementi più contenuti per gli abbonamenti urbani, mentre, per quanto riguarda i servizi extraurbani, incrementi sull'importo della prima zona (quota "A") del 20% per i titoli di corsa semplice e incrementi più contenuti per gli abbonamenti. In ogni caso, si ricercherà ogni possibile soluzione di fidelizzazione della clientela.

Al fine, inoltre, di contrastare l'evasione tariffaria, si conviene per una rimodulazione delle sanzioni amministrative, dando mandato alla Regione di intervenire sul piano legislativo.

Saranno avviati al più presto da Province e Comuni capoluogo confronti territoriali per bacino con i soggetti che vi operano (Agenzie, Gestori, Organizzazioni sindacali, Comitati utenti) per:

- Individuare le priorità nel piano di bacino integrato per qualificare la rete (ferro e gomma) e accrescere l'affidabilità e la qualità del TPL;
- Verificare tempi e forme di attuazione del sistema Stimer per favorire la fidelizzazione degli utenti, nonché politiche attive mirate a particolari categorie di utenti per un maggiore utilizzo del TPL.

**C) Le Agenzie locali per la mobilità si impegnano**, quale strumento operativo degli Enti Locali, a razionalizzare e ottimizzare i servizi e a perseguire, ove possibile, i più efficaci ed efficienti livelli di integrazione modale e tariffaria. In tale ambito le Agenzie stesse potranno procedere ad autorizzare riduzioni di percorrenze dei servizi minimi del bacino non oltre il 3%. Tale riduzione non determinerà pertanto una corrispondente diminuzione dei contributi previsti. Limitatamente al caso di fusioni o aggregazioni dei gestori, la riduzione dei servizi potrà essere incrementata di un ulteriore 2%.

In ogni caso si dovrà tenere conto del livello "minimo" di accessibilità al territorio, e a tal fine si potrà far ricorso a forme alternative e flessibili di mobilità.

**D) I Gestori del TPL si impegnano a:**

- Ricercare ogni possibile percorso di maggiore efficienza ed efficacia, così come indicato in tema di governance nell'Atto di indirizzo in tema di aggregazioni e processi di industrializzazione;
- Perseguire, per quanto possibile, il mantenimento dell'età media del parco veicoli, anche mediante la sostituzione o quanto meno l'accantonamento dei mezzi più obsoleti e inquinanti, secondo modalità che potranno essere previste all'interno degli Accordi di programma 2011-2013;
- Completare l'avvio delle tecnologie di tariffazione elettronica e di infomobilità entro il 2012;
- Intensificare i controlli ai fini del contenimento dell'evasione tariffaria;
- Avviare confronti con le Organizzazioni sindacali sui propri piani industriali.

**E) Le Aziende ferroviarie si impegnano** ad adottare ogni utile iniziativa per garantire l'efficienza, la razionalizzazione e il miglioramento dei livelli di qualità dei servizi.

**F) Le Organizzazioni Sindacali si impegnano** a concorrere, con adeguate relazioni industriali, al miglioramento dell'efficienza del sistema.

Conseguentemente alla sottoscrizione del presente Patto sarà cura della Regione fornire indirizzi di dettaglio riguardo alle manovre tariffarie e alle regole relative alle modalità di viaggio.

Letto, condiviso e sottoscritto.

Bologna, lì

● **Per la Regione Emilia-Romagna** -----

● **Per le AMMINISTRAZIONI PROVINCIALI:**

UPI EMILIA-ROMAGNA -----

● **Per le AMMINISTRAZIONI COMUNALI:**

ANCI EMILIA-ROMAGNA-----

● **Per le AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITÀ:**

ALMA-----

● **Per le SOCIETÀ DI GESTIONE DEL TP REGIONALE E LOCALE:**

Confservizi -----

CAIPET Emilia-Romagna -----

Consorzio Trasporti Integrati-----

● **LE CONFEDERAZIONI SINDACALI REGIONALI E I SINDACATI  
TRASPORTI REGIONALI:**

CGIL -----

CISL -----

UIL -----

USB -----

CONFSAL-----

FILT - CGIL -----

FIT - CISL -----

UIL Trasporti-----

FAISA - CISAL-----

FAST-CONFSAL -----

USB - Lavoro Privato-----

● **IL COMITATO CONSULTIVO UTENTI FERROVIARI (CRUFER)**-----

-----

● **I COMITATI CONSULTIVI UTENTI DELLE PROVINCE DI:**

Piacenza -----

Reggio Emilia -----

Modena -----

Bologna -----

Ferrara -----

Forlì - Cesena -----

Rimini -----

REGIONE EMILIA-ROMAGNA  
Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Paolo Ferrecchi, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE RETI INFRASTRUTTURALI, LOGISTICA E SISTEMI DI MOBILITA' esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008, parere di regolarità amministrativa in merito all'atto con numero di proposta GPG/2010/2242

data 03/12/2010

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

omissis

---

L'assessore Segretario: Muzzarelli Gian Carlo

---

Il Responsabile del Servizio  
Segreteria e AA.GG. della Giunta  
Affari Generali della Presidenza  
Pari Opportunita'

**GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA**

**Questo giorno** Lunedì 20 **del mese di** Dicembre  
**dell' anno** 2010 **si è riunita nella residenza di** via Aldo Moro, 52 BOLOGNA  
**la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:**

1) Errani Vasco	Presidente
2) Saliera Simonetta	Vicepresidente
3) Bianchi Patrizio	Assessore
4) Bortolazzi Donatella	Assessore
5) Freda Sabrina	Assessore
6) Gazzolo Paola	Assessore
7) Lusenti Carlo	Assessore
8) Marzocchi Teresa	Assessore
9) Melucci Maurizio	Assessore
10) Mezzetti Massimo	Assessore
11) Muzzarelli Gian Carlo	Assessore
12) Rabboni Tiberio	Assessore

**Funge da Segretario l'Assessore** Muzzarelli Gian Carlo

**Oggetto:** PATTO DEL TPL: INDIRIZZI E DISPOSIZIONI IN MATERIA DI TARIFFE E REGOLE DI VIAGGIO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE.

**Cod.documento** GPG/2010/2366

**Num. Reg. Proposta: GPG/2010/2366**

-----  
**LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

Vista la propria deliberazione n. 1898/2010 con la quale è stato approvato il "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale per il triennio 2011-2013";

Preso atto che:

- con tale provvedimento, attraverso l'analisi dell'attuale situazione di crisi derivante dai pesanti tagli governativi al settore per il 2011 e dal 2012 e anni successivi, è stata individuata un'ipotesi di soluzione concordata tra tutte le parti coinvolte, Regione, Province, Comuni capoluogo e con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, Anci e Upi Emilia-Romagna, Agenzie locali per la mobilità, Società e imprese di trasporto pubblico, associazioni di categoria, imprese ferroviarie, sindacati confederali e del settore dei trasporti e comitati utenti, nell'ottica di mantenere da un lato l'equilibrio economico del sistema e dall'altro un'efficace risposta alle esigenze di mobilità dei cittadini;
- gli impegni e le principali azioni delle singole parti per superare tale crisi assicurano al sistema emiliano - romagnolo un adeguato quadro di riferimento per il triennio 2011-2013, e tengono conto della dinamica dei costi, della produttività ed efficienza del servizio, individuando politiche tariffarie e di razionalizzazione dei servizi per una reale integrazione modale e tariffaria;
- in data 13 dicembre 2010 è stato sottoscritto dagli attori direttamente coinvolti nel processo il suddetto "Patto per il TPL";

Richiamato il punto B) del "Patto per il TPL" che individua gli impegni in capo agli Enti locali;

Vista la propria deliberazione n. 637 del 5 maggio 2008 la quale:

- approva la nuova rimodulazione delle zone tariffarie del territorio regionale, introduce "zone tecniche" coincidenti con i servizi urbani delle 10 città capoluogo e dei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, e che le medesime "zone tecniche" determinano nel calcolo della tariffa regionale un ulteriore attraversamento di confine di zona, in origine e/o in destinazione del viaggio, in caso di accesso ai servizi di trasporto pubblico urbano ivi presenti;
- stabilisce l'attivazione, a decorrere dal 1 settembre 2008, del graduale percorso di avvicinamento all'applicazione di Stimer per il periodo 2008-2010 sull'intero territorio regionale, valido per tutti i soggetti titolari dei ricavi tariffari di TPL dei servizi autofiloviari e ferroviari regionali e locali, attraverso la definizione della "tariffa obiettivo" dei diversi titoli di viaggio extraurbani/plurizonali come meglio descritti negli Allegati A e B parti integranti della medesima deliberazione n. 637/2008;
- introduce i **nuovi abbonamenti annuali integrati regionali, denominati MI MUOVO ANNUALE e MI MUOVO Studenti**, a carattere forfettario, personali, nominativi e incedibili, con validità di 365 giorni a partire dalla data di emissione, rilasciati per una determinata relazione di viaggio plurizonale ferroviaria (zona di origine viaggio/zona di destinazione viaggio) e con l'ulteriore possibilità di accesso, a scelta dell'utente, alle relazioni monozonali sull'intera rete dei servizi urbani di origine e/o di destinazione, "zone tecniche", senza limitazione di corse, delle dieci città capoluogo e delle città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, nonché di altri Comuni minori, sede di servizi urbani, secondo le scelte degli Enti Locali competenti;

Preso atto che:

- sono stati effettuati i necessari collaudi di funzionalità delle strumentazioni tecnologiche che hanno riguardato l'architettura fisica della piattaforma del sistema Stimer, con simulazioni attraverso l'utilizzo dei diversi supporti (card magnetiche e contactless) e dei dati geografici (zone) utilizzati per la matrice O/D;

- a seguito di tali operazioni il sistema ha visto già da novembre 2009 e nel corso del 2010 l'avvio della tariffazione zonale e le prime applicazioni tecnologiche e su card elettronica nei bacini di Ravenna, Bologna, Ferrara e Parma;
- nel bacino di Modena il sistema Stimer è in vigore già dal 1995 e dal 1 giugno 2007, nel bacino di Forlì - Cesena è stata avviata la zonizzazione territoriale;
- per l'avanzamento dei lavori e in coerenza con l'impegno espresso ai punti B) e D) del Patto per il TPL, nel 2012 è prevista l'estensione del sistema ai restanti bacini dell'Emilia-Romagna e ai vettori ferroviari ivi operanti per la completa messa a regime del sistema stesso;

Considerato che, conseguentemente all'approvazione del "Patto per il TPL", e degli impegni sottoscritti dalle singole parti, volti anche al contenimento dei tagli sui servizi da garantire ai cittadini emiliano - romagnoli, risulta necessario fornire gli indirizzi di dettaglio della politica tariffaria concertata e in particolare i criteri, i titoli di viaggio e i livelli tariffari di riferimento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale che saranno oggetto di recepimento da parte degli Enti Locali territorialmente competenti, così come previsto al punto 5) del dispositivo della propria deliberazione n. 1898/2010;

Ritenuto di definire, ai sensi dell'art. 39 della L.R. 30/98 e successive modifiche, riguardante condizioni e criteri per la definizione del sistema tariffario del trasporto pubblico locale della Regione Emilia-Romagna, le seguenti disposizioni quale indirizzo regionale per le politiche tariffarie da adottare **da gennaio 2011, dai competenti Enti locali** nei diversi territori regionali per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale:

**1. SERVIZI URBANI (Zona Tecnica - relazioni monozonali)**

- a. **CORSA SEMPLICE A VALIDITÀ TEMPORALE:** valida fino a 60 minuti, obliterabile, per l'utilizzo di più autobus all'interno dello stesso itinerario di viaggio all'interno dell'area urbana della città:  
**livello di prezzo di riferimento: euro 1,20;**
- b. **CORSA SEMPLICE A VALIDITÀ TEMPORALE** superiore a 60 minuti, da definire a cura degli Enti locali, con le

medesime caratteristiche del titolo indicato al precedente punto a):

**livello minimo di prezzo di riferimento: euro 1,20;**

- c. Il prezzo dei titoli di viaggio di corsa semplice venduti in vettura può essere incrementato **da un minimo di euro 0,30 ad un massimo di euro 0,50**. L'ente locale competente può anche autorizzare incrementi superiori a quelli indicati;
- d. **ABBONAMENTO MENSILE e titoli plurimensili (semestrali, annuali etc.)**: i prezzi dei titoli di viaggio **sono incrementati non oltre il 3%**, fatto salvo il recupero di quota parte dell'inflazione maturata dall'ultima manovra tariffaria con arrotondamento in eccesso all'euro superiore;
- e. I livelli tariffari di altri titoli di viaggio aziendali (carnet pluricorse, biglietti giornalieri, titoli promozionali etc.) validi all'interno dei servizi urbani (zone tecniche), possono essere incrementati sulla base delle specificità territoriali e sono determinati dal Comune competente;

Valutato che per una piena integrazione tariffaria regionale si rende necessario gestire tutti gli spostamenti regionali integrati effettuati con bus o treno in ambito urbano ed extraurbano attraverso il sistema integrato a zone "Mi Nuovo";

Ritenuto necessario precisare che:

- nella fase transitoria e fino alla completa messa a regime dell'intero sistema, le diverse tipologie di abbonamenti mensili e annuali saranno offerti con **una tariffa di tipo forfettario**;
- nell'**Allegato 1 "Titoli e regole di viaggio del sistema tariffario integrato regionale "Stimer"/"Mi Nuovo"**, parte integrante del presente provvedimento, sono individuate le specifiche tecniche e di dettaglio del medesimo sistema;

Considerato che per l'ulteriore avvicinamento alla messa a regime del sistema di bigliettazione elettronica e dell'integrazione tariffaria, e per le specifiche esigenze delle aree urbane, si rende opportuno prevedere l'introduzione, **da gennaio 2011, sulla base delle conferme e**

**determinazioni che saranno assunte dai Comuni competenti, dei seguenti titoli di viaggio regionali integrati:**

- **Mi Nuovo Mese**, l'abbonamento mensile integrato, di carattere forfettario, personale, nominativo e incedibile, con validità dal 1° giorno del mese e termine all'ultimo giorno del mese. Permette ai passeggeri del servizio ferroviario regionale in possesso di un abbonamento mensile di 1° e di 2° classe, rilasciato per una sola relazione di viaggio plurizonale ferroviaria (zona di origine viaggio/zona di destinazione viaggio)svilupata entro i confini tariffari regionali, di accedere alle relazioni monozonali, senza limitazione di corse, sull'intera rete dei servizi urbani di origine e/o di destinazione, "**Zone Tecniche**", delle città capoluogo e dei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti.

I livelli di prezzo di riferimento della quota mensile **Mi Nuovo Mese** che permette l'accesso all'intera rete dei servizi urbani bus presenti nella zona tecnica delle città capoluogo e dei Comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti sono indicati nei seguenti tre livelli, scontati rispetto al prezzo della tariffa ordinaria:

- Zona Tecnica di Bologna: **Euro 25,00**

- altre Zone Tecniche:

  - Euro 18,00;**

  - Euro 20,00;**

  - o in alternativa Euro 25,00**

L'Ente locale che intenda accordare a determinate categorie di utenti condizioni tariffarie preferenziali deve assumere il maggior onere corrispondente alla agevolazione accordata.

Il prezzo di vendita del titolo "**Mi Nuovo Mese**" sarà pertanto pari alla somma della tariffa 40 di Trenitalia e della tariffa urbana del vettore gomma, scontata rispetto all'ordinaria, articolata su tre fasce di prezzo come definito dai Comuni competenti. Il titolo potrà essere commercializzato oltre che da Trenitalia attraverso la propria rete di biglietterie ferroviarie attive in Emilia-Romagna anche dalle altre società di trasporto.

- **Mi Nuovo citypiù**, l'abbonamento annuale integrato regionale, di tipo forfettario, personale, nominativo e incedibile, valido 365 giorni a partire dalla data di inizio validità, che permette l'uso indifferenziato, senza limitazione di corse, dei servizi urbani bus e dei servizi ferroviari regionali, di prima e di seconda classe, presenti all'interno dell'intera area urbana di Bologna. Tale abbonamento permette l'utilizzo delle seguenti stazioni ferroviarie presenti nell'area urbana di Bologna, nonché delle ulteriori stazioni che saranno attivate nell'ambito del servizio ferroviario metropolitano entro i medesimi confini:

**Tabella 1**

<b>ZONA TECNICA URBANA</b>	<b>SERVIZIO BUS</b>	<b>STAZIONI FERROVIARIE IN AMBITO ZONA TECNICA</b> (per servizio ferroviario Trenitalia – Fer)
<b>BOLOGNA</b>	<b>INTERA RETE URBANA</b>	<b>Bologna Centrale (P)</b> Bologna S.Ruffillo Bologna Borgo Panigale Casteldebole Bologna Corticella (zN 504)  Mazzini S.Vitale Rastignano (zN 509)  Casalecchio di Reno (zN 507) Casalecchio Garibaldi/Meridiana Ceretolo (zN 507) San Lazzaro di Savena (zN 501) Villanova (zN 502) Roveri Ca'Dell'Orbo (zN 502) Rimesse Via Larga S.Rita Zanolini

Il prezzo minimo di vendita del titolo Mi Nuovo citypiù è fissato dall'Ente locale competente sentite le parti interessate, sulla base del prezzo dell'abbonamento annuale personale urbano della città di Bologna a cui

sarà aggiunta una quota parte di spettanza ferroviaria, non superiore al 30% del costo dell'abbonamento annuale ferroviario - Tariffa obiettivo 2010 1° zona - così come indicata nella propria deliberazione n.637/2008.

Il titolo potrà essere commercializzato oltre che da ATC Spa attraverso la propria rete di biglietterie anche dalle altre società di trasporto ferroviario regionale.

**- Mi Muovo citypiù studenti,** l'abbonamento annuale integrato regionale dedicato agli studenti fino a 26 anni di età compiuti, di tipo forfettario, personale, nominativo e incedibile, valido 365 giorni a partire dalla data di inizio validità, che permette l'uso indifferenziato, senza limitazione di corse, dei servizi urbani bus e dei servizi ferroviari regionali di sola seconda classe, presenti all'interno dell'intera area urbana di Bologna. Tale abbonamento permette l'utilizzo delle stazioni ferroviarie riportate nella Tabella 1 di cui al precedente alinea. Il prezzo minimo di vendita del titolo Mi Muovo citypiù studenti è fissato dall'Ente locale competente, sentite le parti interessate, sulla base del prezzo dell'abbonamento annuale personale studenti urbano della città di Bologna a cui sarà aggiunta una quota parte di spettanza ferroviaria, non superiore al 30% del costo dell'abbonamento annuale ferroviario studenti - Tariffa obiettivo 2010 1° zona - così come indicata nella propria deliberazione n. 637/2008.

Il titolo potrà essere commercializzato oltre che da ATC Spa attraverso la propria rete di biglietterie anche dalle altre società di trasporto ferroviario regionale

## **2. SERVIZI EXTRAURBANI (relazioni plurizonali)**

Preso atto dell'adeguamento alla "tariffa obiettivo 2010" già intervenuta dal 1 agosto per i servizi ferroviari regionali con propria deliberazione n.997/2010 e che pertanto le presenti disposizioni non sono immediatamente applicabili al settore ferroviario;

Richiamato il punto B) del Patto per il TPL relativamente alla determinazione delle "tariffe obiettivo" già indicate con DGR 637/2008 si stabilisce che sono ridefinite le tariffe di corsa semplice 2011 e aggiornate, sulla base del tasso di inflazione programmata pari al 4,5% per il triennio 2011-2013, le "tariffe obiettivo 2013" da applicare ai servizi extraurbani (relazioni plurizonali),

oggetto di recepimento da parte degli Enti locali competenti, come riportato nell'**Allegato A**, parte integrante del presente provvedimento;

Valutato che risulta opportuno:

- prorogare a marzo 2011, sentite le parti interessate, le Convenzioni rep. N.N. 4044 e 4045 del 24 settembre 2009, approvate con proprie deliberazioni n.n. 1148/2009 e 1348/2009, sottoscritte dalle Società di trasporto per la regolazione dei rapporti riferiti alle attività di organizzazione, di gestione delle emissioni dei titoli di viaggio e di ripartizione degli introiti di competenza del biglietto unico regionale "Mi Muovo" e "Mi muovo studenti", al fine di aggiornare le medesime con unica Convenzione che riconfermi le disposizioni già individuate e recepisca le nuove disposizioni relative ai titoli di viaggio **"Mi Muovo Mese", "Mi Muovo citypiù" e "Mi Muovo citypiù studenti"**;
- prorogare altresì a marzo 2011, la Convenzione n. 4032 del 15/09/2009 approvata con propria deliberazione n. **1217 del 27 luglio 2009** tra Regione Emilia-Romagna, Trenitalia Spa e Fer srl "Per Regolamentare alcuni aspetti specifici che attengono i servizi ferroviari in relazione alla fase di avvio del sistema di integrazione regionale (Stimer)", **eccetto la parte che attiene i riferimenti tariffari in essa indicati, il cui incremento è stato approvato con la già menzionata deliberazione della G.R. n.997/2010;**

Richiamate infine le proprie deliberazioni, esecutive ai sensi di legge:

- n. 1057 del 24 luglio 2006, concernente "Prima fase di riordino delle strutture organizzative della Giunta regionale. Indirizzi in merito alle modalità di integrazione interdirezionale e di gestione delle funzioni trasversali" e s.m.;
- n. 1663 del 27 novembre 2006 "Modifiche all'assetto delle Direzioni Generali della Giunta e del Gabinetto del Presidente" e s.m.i.;
- n. 1720 del 4 dicembre 2006 concernente "Conferimento degli incarichi di responsabilità delle Direzioni Generali della Giunta regionale";

- n. 2416 del 29 dicembre 2008 concernente "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le Strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/2008. Adeguamento e aggiornamento della delibera 450/2007." e s.m.;
- n. 1173 del 27 luglio 2009 concernente "Approvazione degli atti di conferimento degli incarichi di livello dirigenziale (decorrenza 1.8.2009)";
- 1030 del 19 luglio 2010 concernente "Assunzione di dirigente ai sensi dell'art. 18 e del combinato disposto degli artt.18 e 19 co.9, della LR n. 43/2001 nell'organico della Giunta della Regione Emilia-Romagna." nonchè la relativa determina di conferimento di incarico n. 8184/2010 "Conferimento incarico di Responsabile del Servizio Affari generali, giuridici e programmazione finanziaria della Direzione generale Reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità";

Visto il Decreto del Presidente della Giunta regionale n. del 10/05/01/2010 avente ad oggetto "Nomina dei componenti della Giunta regionale e specificazione delle relative competenze" e n. 130 del 3/06/2010 di modifica ed integrazione allo stesso;

Dato atto del parere allegato;

Su proposta dell'Assessore alla Programmazione territoriale, urbanistica, reti di infrastrutture materiali ed immateriali, mobilità, logistica e trasporti;

A voti unanimi e palesi

D e l i b e r a

per quanto evidenziato in premessa che qui si intende integralmente riportato

1. di fornire gli indirizzi di dettaglio della politica tariffaria concertata nel Patto per il TPL e in particolare i criteri, i titoli di viaggio e i livelli tariffari di riferimento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale che saranno oggetto di recepimento da parte degli Enti Locali territorialmente competenti, così come previsto al punto 5) del dispositivo della propria deliberazione n. 1898/2010;

2. di definire, ai sensi dell'art. 39 della L.R. 30/98 e successive modifiche, riguardante condizioni e criteri per la definizione del sistema tariffario del trasporto pubblico locale della Regione Emilia-Romagna, le seguenti disposizioni quale indirizzo regionale per le politiche tariffarie da adottare **da gennaio 2011, sulla base delle conferme e determinazioni che saranno assunte dai Comuni competenti** nei diversi territori regionali per i servizi urbani (*Zona Tecnica - relazioni monozonali*) di trasporto pubblico:
  - a. **CORSA SEMPLICE A VALIDITÀ TEMPORALE**: valida fino a 60 minuti, obliterabile, per l'utilizzo di più autobus all'interno dello stesso itinerario di viaggio all'interno dell'area urbana della città:  
**livello di prezzo di riferimento: euro 1,20;**
  - b. **CORSA SEMPLICE A VALIDITÀ TEMPORALE** superiore a 60 minuti, da definire a cura degli enti locali, con le medesime caratteristiche del titolo indicato al precedente punto a):  
**livello minimo di prezzo di riferimento: euro 1,20;**
  - c. Il prezzo dei titoli di viaggio di corsa semplice venduti in vettura può essere incrementato **da un minimo di euro 0,30 ad un massimo di euro 0,50**. L'ente locale competente può anche autorizzare incrementi superiori a quelli indicati;
  - d. **ABBONAMENTO MENSILE e titoli plurimensili (semestrali, annuali etc.)**: i prezzi dei titoli di viaggio **sono incrementati non oltre il 3%** fatto salvo il recupero di quota parte dell'inflazione maturata dall'ultima manovra tariffaria **con arrotondamento in eccesso all'euro superiore;**
  - e. I livelli tariffari di altri titoli di viaggio aziendali (carnet pluricorse, biglietti giornalieri, titoli promozionali etc.) validi all'interno dei servizi urbani (zone tecniche), possono essere incrementati sulla base delle specificità territoriali e sono determinati dal Comune competente.
3. di prevedere l'introduzione, **da gennaio 2011, sulla base delle conferme e determinazioni che saranno assunte dai Comuni competenti**, dei seguenti titoli di viaggio regionali integrati:

- **Mi Nuovo Mese**, l'abbonamento mensile integrato, di carattere forfettario, personale, nominativo e incedibile, con validità dal 1° giorno del mese e termine l'ultimo giorno del mese. Permette ai passeggeri del servizio ferroviario regionale in possesso di un abbonamento mensile di 1° e di 2° classe, rilasciato per una sola relazione di viaggio plurizonale ferroviaria (zona di origine viaggio/zona di destinazione viaggio) sviluppata entro i confini tariffari regionali, di accedere alle relazioni monozonali, senza limitazione di corse, sull'intera rete dei servizi urbani di origine e/ o di destinazione, "**Zone Tecniche**", delle città capoluogo e dei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti.

I livelli di prezzo di riferimento della quota mensile Mi Nuovo Mese che permette l'accesso all'intera rete dei servizi urbani bus presenti nella zona tecnica delle città capoluogo e dei Comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti sono indicati nei seguenti tre livelli, scontati rispetto al prezzo della tariffa ordinaria, sulla base delle conferme e determinazioni che saranno assunte dai Comuni competenti:

- Zona Tecnica di Bologna: **Euro 25,00**
- altre Zone Tecniche:
  - Euro 18,00;**
  - Euro 20,00;**
  - o in alternativa Euro 25,00**

L'Ente locale che intenda accordare a determinate categorie di utenti condizioni tariffarie preferenziali deve assumere il maggior onere corrispondente alla agevolazione accordata.

Il prezzo di vendita del titolo "Mi Nuovo Mese" sarà pertanto pari alla somma della tariffa 40 di Trenitalia e della tariffa urbana del vettore gomma, scontata rispetto all'ordinaria, articolata su tre fasce di prezzo come definito dai Comuni competenti.

Il titolo potrà essere commercializzato oltre che da Trenitalia attraverso la propria rete di biglietterie ferroviarie attive in Emilia-Romagna, anche dalle altre società di trasporto.

- **Mi Nuovo citypiù**, l'abbonamento annuale integrato regionale, di tipo forfettario, personale, nominativo e incedibile, valido 365 giorni a partire dalla data di inizio validità, che permette l'uso indifferenziato, senza limitazione di corse, dei servizi urbani bus e dei servizi ferroviari regionali, di prima e di seconda classe, presenti all'interno dell'intera area urbana di Bologna. Tale abbonamento permette l'utilizzo delle seguenti stazioni ferroviarie presenti nell'area urbana di Bologna, nonché delle ulteriori stazioni che saranno attivate nell'ambito del servizio ferroviario metropolitano entro i medesimi confini:

**Tabella 1**

<b>ZONA TECNICA URBANA</b>	<b>SERVIZIO BUS</b>	<b>STAZIONI FERROVIARIE IN AMBITO ZONA TECNICA</b> (per servizio ferroviario Trenitalia – Fer)
<b>BOLOGNA</b>	<b>INTERA RETE URBANA</b>	<b>Bologna Centrale (P)</b> Bologna S.Ruffillo Bologna Borgo Panigale Casteldebole Bologna Corticella (zN 504) Mazzini S.Vitale Rastignano (zN 509) Casalecchio di Reno (zN 507) Casalecchio Garibaldi/Meridiana Ceretolo (zN 507) San Lazzaro di Savena (zN 501) Villanova (zN 502) Roveri Ca'Dell'Orbo (zN 502) Rimesse Via Larga S.Rita Zanolini

Il prezzo minimo di vendita del titolo Mi Nuovo citypiù è fissato dall'Ente locale competente sentite le parti interessate, sulla base del prezzo dell'abbonamento annuale personale urbano della città di Bologna a cui sarà aggiunta una quota parte di spettanza ferroviaria,

non superiore al 30% del costo dell'abbonamento annuale ferroviario - Tariffa obiettivo 2010 1° zona - così come indicata nella propria deliberazione n.637/2008.

Il titolo potrà essere commercializzato oltre che da ATC Spa attraverso la propria rete di biglietterie anche dalle altre società di trasporto ferroviario regionale.

- **Mi Muovo citypiù studenti**, l'abbonamento annuale integrato regionale dedicato agli studenti fino a 26 anni di età compiuti, di tipo forfettario, personale, nominativo e incedibile, valido 365 giorni a partire dalla data di inizio validità, che permette l'uso indifferenziato, senza limitazione di corse, dei servizi urbani bus e dei servizi ferroviari regionali di sola seconda classe, presenti all'interno dell'intera area urbana di Bologna.

Tale abbonamento permette l'utilizzo delle stazioni ferroviarie riportate nella tabella al precedente punto B.

Il prezzo minimo di vendita del titolo Mi Muovo citypiù studenti è fissato dall'Ente locale competente sentite le parti interessate, sulla base del prezzo dell'abbonamento annuale personale studenti urbano della città di Bologna a cui sarà aggiunta una quota parte di spettanza ferroviaria, non superiore al 30% del costo dell'abbonamento annuale ferroviario - Tariffa obiettivo 2010 1° zona - così come indicata nella propria deliberazione n.637/2008.

Il titolo potrà essere commercializzato oltre che da ATC Spa attraverso la propria rete di biglietterie anche dalle altre società di trasporto ferroviario regionale.

4. di stabilire sulla base di quanto indicato al punto B) del Patto per il TPL relativamente alla determinazione delle "tariffe obiettivo" già indicate con DGR 637/2008, la ridefinizione delle tariffe di corsa semplice 2011 da applicare da gennaio 2011 sui servizi extraurbani, e l'aggiornamento, sulla base del tasso di inflazione programmata pari al 4,5% per il triennio 2011-2013 delle nuove "tariffe obiettivo 2013", da applicare entro il 2013, ai servizi extraurbani (relazioni plurizonali) come riportato nell'**Allegato A**, parte integrante del presente provvedimento specificando quanto previsto al successivo punto 9 del presente atto;

5. di precisare che nella fase transitoria e fino alla completa messa a regime dell'intero sistema, le diverse tipologie di abbonamenti mensili e annuali saranno offerti con **una tariffa di tipo forfettario**;
6. di approvare l'**Allegato 1 "Titoli e regole di viaggio del sistema tariffario integrato regionale "Stimer"/"Mi Muovo"**, parte integrante del presente provvedimento, con il quale sono individuate le specifiche tecniche e di dettaglio del sistema medesimo per una applicazione omogenea ed uniforme sull'intero territorio regionale;
7. di prorogare a marzo 2011, sentite le parti interessate, le Convenzioni rep. N.N. 4044 e 4045 del 24 settembre 2009, approvate con proprie deliberazioni n.n. 1148/2009 e 1348/2009, sottoscritte dalle Società di trasporto per la regolazione dei rapporti riferiti alle attività di organizzazione, di gestione delle emissioni dei titoli di viaggio e di ripartizione degli introiti di competenza del biglietto unico regionale "Mi Muovo" e "Mi nuovo studenti", al fine di aggiornare le medesime con unica Convenzione che riconfermi le stesse condizioni e recepisca le nuove disposizioni relative ai nuovi titoli di viaggio **"Mi Muovo Mese", "Mi Muovo citypiù" e "Mi Muovo citypiù studenti"**;
8. di prorogare altresì a marzo 2011, la Convenzione n. 4032 del 15/09/2009 approvata con propria deliberazione n. **1217 del 27 luglio 2009** tra Regione Emilia-Romagna, Trenitalia Spa e Fer srl "Per Regolamentare alcuni aspetti specifici che attengono i servizi ferroviari in relazione alla fase di avvio del sistema di integrazione regionale (Stimer)" **eccetto la parte che attiene i riferimenti tariffari in essa indicati, il cui adeguamento è stato approvato con deliberazione della G.R. n.997/2010**
9. di prendere atto dell'adeguamento alla "tariffa obiettivo 2010" già intervenuta dal 1 agosto per i servizi ferroviari regionali, con propria deliberazione n.997/2010, **richiamata al punto precedente**, e che pertanto le presenti disposizioni non sono immediatamente applicabili al settore ferroviario;
10. di confermare ogni altra disposizione contenuta nelle proprie deliberazioni regionali n. 637/2008 e 997/2010;

11. di dare atto infine che per tutto quanto ivi non espressamente previsto si rimanda ad un proprio successivo provvedimento;
12. Il presente atto verrà pubblicato nel Bollettino Telematico della Regione Emilia-Romagna.

**ALLEGATO A**

**TARIFFE DI CORSA SEMPLICE REGIONALE PLURIZONALE  
(2° classe per i servizi ferroviari)  
ANNI 2011 e 2013**

N. ZONE	TARIFFA CORSA SEMPLICE 2011	TARIFFA OBIETTIVO 2013
	a=€ 1,20 b=0,80 bmz=0,60  EURO	a=€ 1,30 b=0,80 bmz=0,60  EURO
1	1,20	1,30
2	2,00	2,10
3	2,80	2,90
4	3,60	3,70
5	4,40	4,50
6	5,00	5,10
7	5,60	5,70
8	6,20	6,30
9	6,80	6,90
10	7,40	7,50
Progressione per zone successive alla decima	0,60	0,60

**TARIFFE DI ABBONAMENTO MENSILE REGIONALE  
(2° classe per i servizi ferroviari)  
ANNI 2011 e 2013**

N. ZONE	ABBONAMENTO MENSILE REGIONALE  Tariffa 2011	ABBONAMENTO MENSILE REGIONALE  TARIFFA OBIETTIVO 2013
	1	27,00
2	36,00	38,00
3	46,00	48,00
4	52,00	54,00
5	56,00	58,00
6	60,00	63,00
7	65,00	68,00
8	69,00	71,00
9	73,00	76,00
10	77,00	80,00

progressione per zone successive alla 10°: euro 4

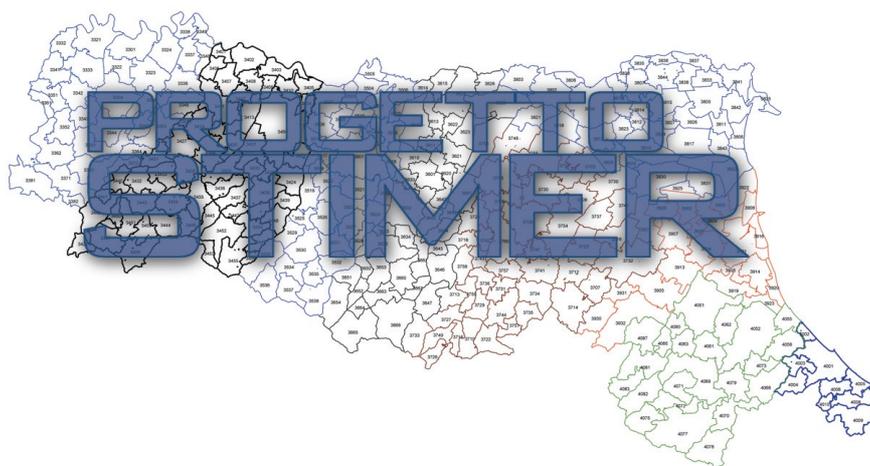
**TARIFFE DI ABBONAMENTO ANNUALE INTEGRATO REGIONALE MI MUOVO ANNUALE  
(2° classe per i servizi ferroviari)  
ANNI 2011 e 2013**

N.ZONE	ABB. ANNUALE INTEGRATO REGIONALE Tariffa 2011 EURO	ABB. ANNUALE INTEGRATO REGIONALE TARIFFA OBIETTIVO 2013
1	245,00	256,00
2	315,00	329,00
3	395,00	413,00
4	445,00	465,00
5	490,00	512,00
6	530,00	554,00
7	570,00	596,00
8	610,00	637,00
9	650,00	679,00
10	690,00	721,00
Quota annuale ZONA TECNICA	BO = € 180,00 Altri = €150,00 o €110,00	BO = € 188,00 Altri = €157,00 o €115,00

progressione per zone successive alla 10°: euro 40

**TARIFFE DI ABBONAMENTO ANNUALE STUDENTI INTEGRATO REGIONALE  
MI MUOVO STUDENTI  
(2° classe per i servizi ferroviari)  
ANNI 2011 e 2013**

N.ZONE	ABB. ANNUALE STUDENTI INTEGRATO REGIONALE Tariffa 2011	ABB. ANNUALE STUDENTI INTEGRATO REGIONALE TARIFFA OBIETTIVO 2013
1	225,00	235,00
2	290,00	303,00
3	363,00	380,00
4	409,00	428,00
5	451,00	471,00
6	488,00	510,00
7	524,00	548,00
8	561,00	586,00
9	598,00	625,00
10	635,00	663,00
Quota annuale ZONA TECNICA	BO = €165,00 Altri= €138,00 o €100,00	BO = €173,00 Altri= €144,00 o €106,00



**TITOLI E REGOLE DI VIAGGIO DEL  
NUOVO SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO DELLA  
MOBILITA' "STIMER"/"MI MUOVO  
EMILIA-ROMAGNA**

## **INDICE**

### **PARTE 1 – ELEMENTI GENERALI**

PREMESSA - IL SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO DELLA MOBILITA' DELLA REGIONE EMILIA- ROMAGNA –(STIMER)

- 1 – AMBITO DI APPLICAZIONE
- 2 - COMPETENZE TARIFFARIE LOCALI E REGIONALI
- 3 - INTEGRAZIONE TARIFFARIA
- 4- MONITORAGGIO DEL SISTEMA TARIFFARIO

### **PARTE 2- ELEMENTI STRUTTURALI DEL SISTEMA TARIFFARIO**

- 5 – MODELLO TARIFFARIO A ZONE DI AMBITO LOCALE E REGIONALE
- 6 - DEFINIZIONE DELLE ZONE ,MATRICE ZONALE, POLIMETRICA A ZONE

### **PARTE 3- LA STRUTTURA TARIFFARIA**

- 7 – TITOLI DI VIAGGIO
- 8 - L'ACCESSIBILITA' AL SERVIZIO
- 9 - CLASSIFICAZIONE IN BASE AL SUPPORTO
- 10 - CLASSIFICAZIONE IN BASE ALL'IMPIEGO NELL'AMBITO DEL SISTEMA TARIFFARIO

### **PARTE 4 – REGOLE DEL SISTEMA A ZONE**

- 11 - LE AREE URBANE
- 12 - SPOSTAMENTI ESTERNI ALLE AREE URBANE
- 13- SPOSTAMENTI INTERNI ALLE AREE URBANE
- 14 – SPOSTAMENTI MISTI (CON UN ESTREMO INTERNO ED UNO ESTERNO ALLE AREE URBANE)
- 15 - SPOSTAMENTI CON INTERSCAMBIO ALL'INTERNO DI UN'AREA URBANA

## **PARTE 1 – ELEMENTI GENERALI**

### **PREMESSA**

#### **IL SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO DELLA MOBILITA' DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

Il presente documento riporta le specifiche tecniche e di dettaglio del sistema tariffario integrato della mobilità della Regione Emilia-Romagna (STIMER).

Tale sistema a partire dal settembre 2008, ha assunto la nuova denominazione di MIMUOVO, sulla base dei primi titoli di viaggio regionali integrati, come stabilito dalla delibera di Giunta regionale n. 637 del 5/05/2008. Nel proseguo del documento, ai fini della descrizione delle caratteristiche del sistema, si farà pertanto ricorso indifferentemente alle denominazioni STIMER e MIMUOVO.

STIMER rappresenta un progetto di grande portata innovativa, collocato in un ambito territoriale regionale la cui estensione è di 22.000 kmq articolati in 9 province, 348 comuni (il dato comprende anche i 7 comuni della Valmarecchia (ex provincia di Pesaro) che nel corso del 2009 sono stati aggregati al territorio emiliano romagnolo.

Nel territorio regionale sono offerti oltre 116 milioni di chilometri all'anno di servizi urbani ed extraurbani svolti con autobus e filobus e oltre 16 milioni di treni\*km all'anno di servizi ferroviari regionali e locali.

STIMER prevede l'integrazione delle tariffe e dei servizi del trasporto pubblico locale autofiloviario (urbano, di bacino e di interbacino), di navigazione (traghetto di Ravenna) e ferroviario, costituendo una unica rete di trasporto pubblico su tutto il territorio emiliano – romagnolo.

Il nuovo sistema tariffario si caratterizza per:

- territorio regionale articolato in zone tariffarie in luogo degli scaglioni chilometrici;
- il documento di viaggio unico per tutti i mezzi utilizzati, autobus e/o treni, sull'intero territorio regionale;
- introduzione di nuovi titoli elettronici a scalare;
- tariffa unica regionale integrata indipendente dal gestore, determinata con un algoritmo basato sul conteggio dei confini zonal attraversati;
- tariffa di livello locale (urbana) in affiancamento alla tariffa unica regionale integrata;
- la tariffa calcolata in base alle zone di origine e destinazione dello spostamento, indipendentemente dai vettori utilizzati;
- supporto tecnologico per la gestione del sistema.

I vantaggi derivanti dall'adozione del nuovo sistema tariffario integrato si sostanziano in:

- semplificazione nell'accesso e nell'uso del trasporto pubblico;
- acquisizione ed analisi di dati di traffico utili alla pianificazione e alla programmazione dei servizi di TPL;

- tariffazione più rappresentativa del servizio;
- possibilità di implementare interventi di tipo commerciale più flessibili ed efficaci;
- incentivazione della domanda;
- fidelizzazione della clientela;
- possibilità di estendere le funzionalità del sistema ad altri servizi complementari di mobilità quali ad es. bike sharing, car sharing, sosta, taxi, noleggio con conducente etc..;

## **1. AMBITO DI APPLICAZIONE**

La Regione Emilia-Romagna adotta il presente regolamento tariffario in attuazione dell'art. 39 della legge regionale 2 ottobre 1998, n. 30 e s.m.i..

Il presente regolamento si applica ai seguenti servizi di trasporto pubblico nell'ambito del territorio della Regione Emilia – Romagna:

- Servizi autofiloviari di linea effettuati in ambito urbano, di bacino e di interbacino (secondo la definizione di “servizi regolari” art. 24 comma 4 lett. a) L.R.30/98);
- Servizio ferroviario di trasporto passeggeri regionale;
- Servizio di navigazione effettuato tramite traghetto nel Comune di Ravenna;
- Servizio di Bike sharing e altri servizi complementari al trasporto pubblico da definirsi a seguito di successive disposizioni.

## **2. COMPETENZE TARIFFARIE LOCALI E REGIONALI**

La Giunta regionale determina i criteri che regolano il sistema tariffario integrato del trasporto pubblico regionale e locale e stabilisce i tipi dei titoli di viaggio integrati e i corrispondenti livelli tariffari.

Lo scenario zonale del territorio regionale è approvato di concerto dalla Regione e dalle Province su proposta delle Agenzie locali per la mobilità a norma dell'art. 28 lett. d) della L.R. 30/98. Sono ammessi eventuali perfezionamenti ai confini delle zone tariffarie sedi di stazioni ferroviarie solo previo ottenimento del parere positivo della Regione.

I tipi di titoli di viaggio aziendali e i corrispondenti livelli tariffari validi sui servizi urbani sono determinati dai Comuni competenti e non sono da considerarsi integrati a livello regionale.

I Comuni fissano la tariffa di corsa semplice urbana a validità temporale fino a 60 minuti da applicarsi secondo il livello minimo di riferimento indicato dalla Giunta regionale.

Per i titoli di corsa semplice deve essere garantita la vendita anche a bordo dei mezzi. Il prezzo dei titoli di viaggio urbani venduti in vettura (corse semplici e/o multipli) può essere incrementato nella misura stabilita dal Comune competente, in accordo con quanto definito dalla Regione, e di detto incremento tariffario deve essere data adeguata informazione all'utenza.

L'Ente locale che intenda accordare a determinate categorie di utenti condizioni tariffarie preferenziali deve assumere il maggior onere corrispondente alla agevolazione accordata.

La Regione promuove la definizione di specifici accordi per i servizi di trasporto pubblico di competenza regionale che interessano anche regioni confinanti. Gli Enti e le amministrazioni interessate concordano, in relazione alle proprie competenze, il sistema tariffario di riferimento.

### **3. INTEGRAZIONE TARIFFARIA**

Il sistema tariffario integrato di livello locale (urbano, di bacino e di interbacino) è realizzato mediante l'adozione del modello tariffario a zone. Il sistema zonale della Regione Emilia-Romagna a regime sarà utilizzato da tutti gli operatori del trasporto pubblico locale su gomma e dai servizi ferroviari e regionali, secondo quanto indicato all'art.1.

### **4. MONITORAGGIO DEL SISTEMA TARIFFARIO**

Gli enti locali competenti trasmettono alla Regione tutti i provvedimenti adottati in materia tariffaria entro 30 giorni dalla data della loro adozione.

La Regione, insieme alle Province, ai Comuni capoluogo e alle città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, nonché alle Agenzie locali per la mobilità, sviluppa un sistema di monitoraggio per la raccolta ed elaborazione dei dati risultanti dall'applicazione del sistema tariffario integrato.

## **PARTE 2**

### **ELEMENTI STRUTTURALI DEL SISTEMA TARIFFARIO**

#### **5. MODELLO TARIFFARIO A ZONE DI AMBITO LOCALE E REGIONALE**

Il modello tariffario a zone prevede forme di integrazione tra servizi di trasporto pubblico regionale e locale, in un determinato ambito territoriale, per uno spostamento caratterizzato da zona di origine e zona di destinazione prestabilite, nel quale è possibile utilizzare un unico documento di viaggio, il cui prezzo non dipende dai mezzi o dai vettori utilizzati né dal numero di eventuali trasbordi.

La tariffa è calcolata in base al numero di confini di zona attraversati per collegare la zona di origine e la zona di destinazione dello spostamento secondo le regole esposte nel seguito del presente documento.

Il modello tariffario a zone si caratterizza per i seguenti elementi:

- a . l'assunzione quale principale parametro, per la determinazione delle tariffe, di una tariffa minima di accesso alla singola zona, dal costo unitario di attraversamento dei

- confini zonal e dal numero delle zone attraversate per collegare la zona di origine e la zona di destinazione dello spostamento;
- b. la possibilita' di effettuare spostamenti dal punto di origine a quello di destinazione attraverso la scelta di itinerari diversi, entro determinati limiti temporali;
  - c. l'utilizzo, per il pagamento del servizio, di una tessera elettronica (*smart card*) di tipo "contactless", la quale andrà obbligatoriamente validata ad ogni salita su ogni mezzo utilizzato.

In regime transitorio, e fino a completa implementazione delle tecnologie del sistema, il modello tariffario è così definito:

- Tariffe dei titoli di corsa semplice monozonali e plurizonali: si applicano le disposizioni di cui al comma 3 del presente articolo;
- Tariffe dei titoli di abbonamento (mensili e annuali) monozonali e plurizonali: di carattere forfettario, definite dalla Giunta regionale di concerto con gli enti locali competenti ed applicate nei diversi bacini previa deliberazione delle amministrazioni competenti.

## **6. DEFINIZIONE DELLE ZONE, MATRICE ZONALE, POLIMETRICA A ZONE**

Ogni bacino di trasporto pubblico locale dell' Emilia-Romagna è stato suddiviso in zone tariffarie.

In alcuni casi la zonizzazione è stata estesa all'esterno del confine regionale per ricomprendere territori confinanti interessati dai servizi relativi ai bacini di traffico di una o più province dell'Emilia-Romagna. In tal caso le zone esterne garantiscono la congruenza e la continuità tariffaria in particolari contesti caratterizzati da estensioni territoriali dei servizi dei bacini emiliano romagnoli (come ad es. per i comuni marchigiani interessati dal servizio su gomma esercito dal gestore riminese). Inoltre le zone esterne consentono di garantire continuità tariffaria su alcune direttrici ferroviarie (es. estremi a Pesaro, Piadena ecc.).

Le zone tariffarie sono state definite di concerto con tutti i soggetti coinvolti (Enti, Agenzie locali per la mobilità, gestori dei servizi). Nella maggior parte dei casi la dimensione della zona tariffaria (in termini di distanza percorsa per il suo attraversamento) è paragonabile allo scaglione chilometrico, in quanto si è tenuto conto delle specificità territoriali dell'area (insediamenti, capoluoghi e frazioni, continui urbanizzati ecc.), delle peculiarità della rete (linee, corse, livelli di servizio offerti, origine/destinazione di tutti i movimenti dei passeggeri, da fermata a fermata, per ogni linea e corsa dei servizi urbani ed extraurbani), e del grado di utilizzazione dei titoli di viaggio. Nella suddivisione del territorio regionale in zone tariffarie, avvenuta attraverso un'accurata calibrazione modellistica, si è tenuto conto sia delle peculiarità dei servizi automobilistici di bacino sia di quelle dei servizi ferroviari di lunga percorrenza.

La Zona pertanto è una parte del territorio omogenea ai fini tariffari.

Ogni ZONA è identificata da una numerazione di tre cifre. La prima cifra identifica il bacino di traffico (es. la numerazione delle zone del bacino di traffico di Bologna è del tipo 5xx, di Ferrara 6xx, di Modena 4xx, di Ravenna 7xx, ecc.), le ultime due cifre identificano univocamente la numerazione progressiva della Zona all'interno del relativo bacino: es. Zona 500 → zona 00 del bacino 5.

Oltre al numero, la Zona è identificata da un nome: quest'ultimo coincide con il nome della più importante tra le località interne alla Zona.

Per comodità, lo stesso numero di Zona viene anche associato ad altre località di minore importanza all'interno della stessa: ciò al solo fine di meglio identificare - per clienti ed operatori (call center, biglietterie, vtv, conducente, ecc.) – la zona di appartenenza delle fermate di partenza e di arrivo di un viaggio, allo scopo ovviamente di identificare la relativa tariffa. Si riporta di seguito l'elenco delle zone tecniche con la relativa numerazione

<b>Numero zona tecnica</b>	<b>Città</b>
100	Piacenza
200	Parma
300	Reggio Emilia
401	Modena
412	Carpi
500	Bologna
510	Imola
600	Ferrara
700	Ravenna
710	Faenza
860	Forlì
880	Cesena
900	Rimini

Ogni fermata della rete viene associata ad una Zona (ad eccezione del caso delle “fermate di confine”, descritte nel seguito del presente documento); ogni Zona conta quindi un insieme finito e ben individuato di fermate.

Sono stati individuati diversi tipi di zone, che hanno permesso il contenimento degli impatti tariffari nei diversi territori dovuto al cambio di regime tariffario e la definizione di un metodo di calcolo di tariffa ben rispondente alle reali esigenze di spostamento in relazione all'offerta del servizio.

Si riportano di seguito le definizioni relative alle soluzioni tecniche individuate per il disegno della zonizzazione regionale.

#### **a. ZONA STANDARD-ORDINARIA**

E' definita ordinaria o "standard" la zona il cui attraversamento dà luogo ad un salto tariffario.

Se lo spostamento avviene, anche utilizzando più mezzi, esclusivamente all'interno di una Zona Ordinaria, la distanza del viaggio e la relativa tariffa sono pari a 1 zona.

E' possibile intercambiare all'interno della Zona Ordinaria senza alcun incremento tariffario.

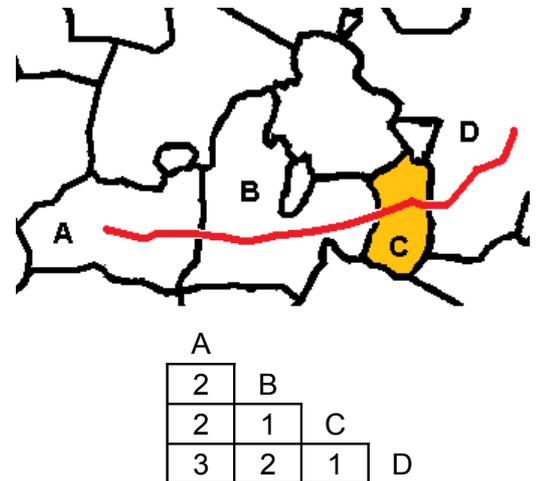
### **b. ZONA NEUTRA**

E' una zona che, se attraversata lungo il tragitto O-D, non viene conteggiata nel computo della distanza O-D e, di conseguenza, nel computo della relativa tariffa.

L'attraversamento della Zona Neutra non comporta quindi nessun salto tariffario.

Nell'esempio in figura, la distanza tra la Zona A di partenza e la zona D di destinazione è pari a 3 zone, in quanto la zona C è neutra; il transito nella zona C quindi non comporta alcun salto tariffario.

La tabella polimetrica riassume le distanze relative tra le quattro zone: ai fini tariffari, è come se le fermate interne alla zona C appartenessero contemporaneamente sia alla zona B che alla zona D. In caso di spostamento da B a C, la distanza è pari a 1, come se il confine tra le due zone non esistesse; lo stesso vale per spostamenti da C e D.



La Zona Neutra permette quindi di creare una zona franca che attenua il costo dei trasferimenti verso le zone adiacenti. Come si vede nell'esempio sopra, il valore della distanza inserito nella Matrice Zonale tiene conto del fatto che una zona sia neutra o meno. Quando origine e destinazione del viaggio sono comprese entrambe all'interno della stessa zona neutra, è necessario un titolo di viaggio da 1 zona. E' possibile intercambiare all'interno della Zona Neutra senza alcun incremento tariffario.

### **c. La ZONA NEUTRA adiacente ad una Zona Capoluogo**

Ha la quasi totalità delle caratteristiche già viste al paragrafo precedente per le Zone Neutre.

Si differenzia da una normale Zona Neutra per il fatto che:

- è all'interno di un'Area Urbana (cfr. paragrafi successivi);
- quando origine e destinazione del viaggio sono comprese entrambe all'interno della stessa Zona Neutra, ma la zona è interna ad un'Area Urbana, è necessario un titolo

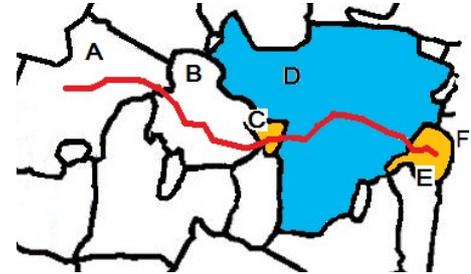
di viaggio valido per l'Area Urbana stessa (e non, come per le altre Zone Neutre, il titolo di viaggio da 1 zona).

- quando sono destinazione di un viaggio con origine esterna all'Area Urbana, ma il viaggio ha già attraversato l'Area Urbana stessa, l'attraversamento del confine d'accesso alla Zona Neutra origina un salto tariffario.

Nell'esempio in figura, il viaggio da A a E dovrebbe essere pari a 3 zone, essendo sia C che E zone neutre.

Ma E appartiene all'Area Urbana della Zona Capoluogo D, che è già stata attraversata nel viaggio: al passaggio tra D ed E si determina quindi un salto tariffario.

In caso di prosecuzione del viaggio fino alla successiva zona F, la zona E riprende in toto la sua funzione neutra: la tabella non prevede infatti ulteriori salti tariffari tra E ed F. Si noti che la tariffa per le relazioni C-D, C-E e D-E sono quelle previste per la relativa Area Urbana.

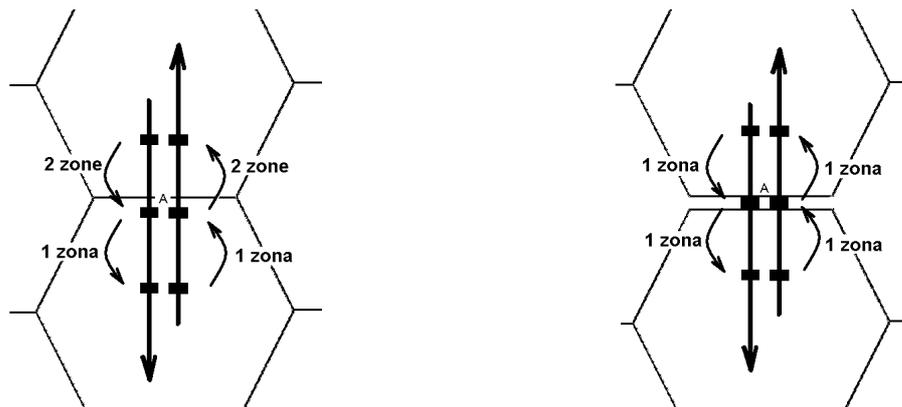


A						
2	B					
2	1	C				
3	2	U	D			
4	3	U	U	E		
4	3	3	2	1	F	

#### d. La fermata di CONFINE

E' una fermata (o un gruppo di fermate), generalmente posta nelle immediate vicinanze del confine tra due zone, che non appartiene in maniera rigida ad una delle due, ma viene attribuita all'una o all'altra in funzione della direzione dello spostamento solo se questo vede tale fermata come origine o come destinazione.

Le Fermate di Confine hanno l'evidente scopo di non penalizzare i trasferimenti per fermate cui fanno capo un notevole numero di relazioni con fermate limitrofe ed in entrambe le direzioni di marcia; senza la fermata di confine, il viaggio da o per una delle due zone adiacenti avrebbe una distanza e relativa tariffa pari a 2 zone. Nella figura che segue, viene evidenziata la distanza, espressa in zone, tra la fermata A e quelle adiacenti; se la fermata A è di confine, la distanza è sempre pari a 1 zona.



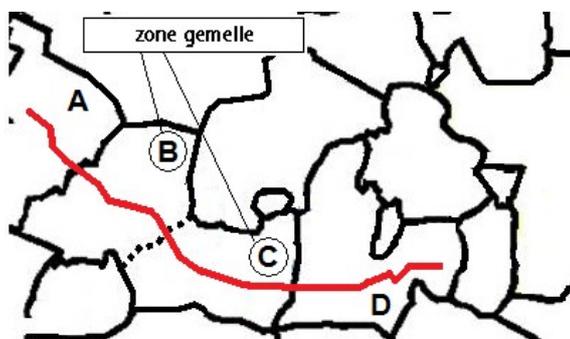
Visto infine che in ambito ferroviario la validazione del titolo avviene a terra prima dell'inizio del viaggio, le stazioni ferroviarie non possono essere Fermate di Confine, in quanto il validatore non è in grado di determinare con quale zona di origine codificare un biglietto di corsa semplice, non essendo possibile riconoscere la direzione del viaggio. La fermata di confine non compare all'interno della Matrice Zonale.

#### e. Le ZONE GEMELLE

Due zone adiacenti possono avere un confine che non viene conteggiato solo se il viaggio rimane interamente compreso all'interno delle zone stesse.

L'introduzione delle Zone Gemelle serve ad attenuare il costo dei trasferimenti che avvengono fra le due zone, garantendo comunque il salto tariffario per i trasferimenti che le attraversano senza vedere la due zone come origine e/o destinazione dello spostamento.

Nell'esempio in figura, cui si riferisce la tabella polimetrica:



A			
2	B		
3	1	C	
4	3	2	D

- negli spostamenti tra A e B, tra A e C e tra A e D, tra B e D e tra C e D il fatto che B e C siano Zone Gemelle non determina effetti sulle distanze indicate in tabella;
- nello spostamento tra B e C la distanza risente invece del fatto che sono Zone Gemelle; di fatto, per spostamenti completamente interni alle due Zone Gemelle, è come se il confine tra di esse non esistesse (distanza BC = 1 zona)

#### f. La ZONA CAPOLUOGO

E' una zona ad alta densità di servizio offerto, caratterizzata dalla presenza di una rete urbana di trasporto; coincide con le zone dei capoluoghi di provincia e dei centri con popolazione di oltre 50.000 abitanti. All'interno delle Zone Capoluogo (viaggi con O e D interni alla stessa Zona Capoluogo) devono essere utilizzati i titoli di viaggio specifici per la stessa Zona Capoluogo.

Una relazione con O o D in Zona Capoluogo ed avente per secondo estremo una Zona esterna alla Zona Capoluogo, prevede una distanza computata come indicato al paragrafo 1.2 (la Zona Capoluogo viene contata come se fosse una Zona ordinaria).

Poi:

1. se viene corrisposta la tariffa in base alla distanza così computata, NON sarà possibile utilizzare gli altri servizi erogati all'interno della Zona Capoluogo;
2. se invece si vogliono utilizzare altri servizi all'interno della Zona Capoluogo, (siano essi, urbani, extraurbani o ferroviari), viene applicato un sovrapprezzo:
  - per i biglietti di corsa semplice e multicorsa, occorre aggiungere 1 zona alla distanza indicata nella Matrice Zonale;
  - per gli abbonamenti, si applica una maggiorazione forfettaria.

L'incremento di una zona si applica a qualunque trasbordo (bus + bus, bus + treno e treno + treno) e – in prospettiva – a qualunque Vettore; relativamente ai servizi su gomma, si applica indifferentemente ai servizi di linea urbani, suburbani o extraurbani.

L'incremento di tariffa non si applica invece se il trasbordo è di fatto solo “di passaggio”, per relazioni cioè che toccano la Zona Capoluogo ma che hanno O e D al di fuori di essa.

#### **g. Le Aree Urbane**

Le Aree Urbane sono costituite dalle Zone Capoluogo (corrispondenti ai capoluoghi di Provincia o alle città non capoluogo con oltre 50.000 abitanti) con eventuali Zone Neutre contigue.

Possono quindi essere costituite unicamente dalla Zona Capoluogo, oppure da una Zona Capoluogo con una o più Zone Neutre contigue.

All'interno della Regione Emilia Romagna sono state individuate 13 Aree Urbane:

- Bologna
- Ferrara
- Piacenza
- Parma
- Reggio Emilia
- Modena
- Carpi
- Imola
- Ravenna
- Faenza
- Forlì
- Cesena
- Rimini

### h. La tabella polimetrica a zone

Si riporta a titolo di esempio la tabella polimetrica a zone della linea 97 (bacino di Bologna), che tocca l'Area Urbana di Bologna, e che vede al suo interno inserite:

- 1 Zona Capoluogo (Bologna 500)
- 1 Zona Neutra interna ad Area Urbana (Corticella 504)
- 5 Zone Ordinarie (Castel Maggiore 541, Argelato 548, Cento 650, San Pietro in Casale 546 e Poggio Renatico 647)
- 2 Zone Neutre (San Giorgio di Piano 545 e Castello d'Argile 549).

#### **BOLOGNA 500 (\*)**

U BO	CORTICELLA 504 (**)							
2 #	1	CASTEL MAGGIORE 541						
2 #	1	1	SAN GIORGIO DI PIANO 545 (**)					
3 #	2	2	1	ARGELATO 548				
3 #	2	2	1	1	CASTELLO D'ARGILE 549 (**)			
4 #	3	3	2	2	1	CENTO 650		
3 #	2	2	1	-----	-----	-----	SAN PIETRO IN CASALE 546	
4 #	3	3	2	-----	-----	-----	2	POGGIO RENATICO 647

# in presenza di interscambio nella zona tecnica di Bologna: per la corsa semplice si conteggia una zona in più, per gli abbonamenti si aggiunge la maggiorazione Area Urbana

(\*) **Zona Capoluogo**

(\*\*) *Zona Neutra*

Dalla lettura della tabella polimetrica si vede che:

- le zone Corticella 504, San Giorgio di Piano 545, Castello d'Argile 549 sono Zone Neutre;
- la zona Bologna 500 è Zona Capoluogo;
- le zone Bologna 500 e Corticella 504 sono interne all'Area Urbana di Bologna (tariffa U BO, cioè Urbana Bologna);
- la distanza tra una Zona Neutra e quella limitrofa è sempre uguale a 1 (si vedano ad es. le distanze tra la Zona Neutra Corticella 504 e Castelmaggiore 541, tra Castelmaggiore 541 e la Zona Neutra San Giorgio di Piano 545, tra la Zona Neutra San Giorgio di Piano 545 e Argelato 548, tra Argelato 548 e la Zona Neutra Castello d'Argile 549, ecc.);
- l'attraversamento delle Zone Neutre non comporta salti tariffari (es.: la distanza tra Bologna e Cento sarebbe pari a 7 zone se tutte le zone fossero ordinarie; ma Corticella, San Giorgio di Piano e Castello d'Argile sono Zone Neutre, quindi non devono essere computate nel calcolo della distanza tra Bologna e Cento; la tabella riporta quindi correttamente la distanza, pari a 4 zone, tenendo conto delle Zone Neutre;
- la distanza tra due zone separate da una Zona Neutra è sempre uguale a due, come se la zona neutra non esistesse (es.: la distanza tra Castelmaggiore 541 e Argelato 548 è pari a 2 zone, visto che la zona intermedia S.Giorgio di Piano 545 è Zona Neutra).

**SINTESI NUMERO complessivo delle ZONE regionali AL 01/12/2009**

<i>Tipo zone</i>	<i>Numero zone</i>	<i>note</i>
<b>STANDARD</b>	328	Tipologia comune in ambito extraurbano, per gomma e ferro
<b>TECNICA/CAPOLUOGO</b>	13	Zone dotate di servizio urbano
<b>NEUTRA</b>	61	Non si conta il suo attraversamento di confine nel calcolo della tariffa
<b>FERMATA DI CONFINE</b>	3	Analoghe alle zone neutre, ma di estensione ridotta (es. una coppia di fermate). Da non riportare in matrice tariffaria
<b>ESTERNA</b>	14	Zona esterna al confine regionale, per gomma o ferro
<b>ZONE COMPLESSIVE RER</b>	<b>419</b>	

### LA MATRICE ZONALE

E' la matrice che riporta la distanza relativa tra due zone; tale distanza è espressa attraverso il numero di zone che devono essere attraversate per andare dalla zona O alla zona D del viaggio. La matrice zonale è univoca, la distanza cioè tra due zone è sempre la stessa. Se O e D del viaggio sono interni alla stessa zona, la distanza tra O e D è pari a 1 ZONA. Se O e D sono in due zone consecutive (lungo un percorso), la distanza tra O e D è pari a 2 ZONE, e così via.

La distanza indicata in Matrice Zonale, che tiene conto della struttura della rete di tpl, è quella relativa al cammino minimo tra due zone in quanto la distanza espressa in matrice è talvolta convenzionale: può cioè essere costruita sulla base di elementi non puramente geografici.

Il cammino minimo tra le zone O e D è individuato grazie alla seguente regola generale: **la zona X è sul cammino minimo tra le zone O e D se la somma delle sue distanze da O e D è minore o uguale alla distanza tra O e D aumentata di 1.**

Sono riportati nel seguito del predente documento ulteriori elementi esplicativi del calcolo della distanza zonale in base al tipo di relazione effettuata.

## **PARTE 3 – LA STRUTTURA TARIFFARIA**

### **7. TITOLI DI VIAGGIO**

Il criterio base, pur tuttavia flessibile, per la determinazione della tariffa integrata Stimer, di uno spostamento complessivo indipendentemente dal numero e tipo dei mezzi usati impiega la seguente formula:

$$T = A + (b \times n_{zone})$$

in cui:

**A** = tariffa di accesso al trasporto integrato, normalmente corrispondente al costo per uno spostamento all'interno di un'unica zona;

**b** = incremento tariffario per  $n_{zone}$  minore o uguale a 4 attraversamenti zonali da aggiungere ad A in corrispondenza dell'attraversamento di ogni confine zonale;

**b<sub>multizona</sub>** = incremento tariffario per ogni ulteriore attraversamento di zona oltre il quinto.

**n<sub>zone</sub>** = numero di attraversamenti zonali.

Di seguito si riportano le diverse tipologie di titoli di viaggio di corsa semplice, di abbonamento mensile e di abbonamento annuale che costituiscono la struttura del nuovo sistema Mi Muovo:

**1. Struttura dei titoli plurizonali/extraurbani di corsa semplice**

SERVIZIO ACQUISTATO			TITOLO	Ambito di validità
Plurizonali-extraurbano BUS	Plurizonali-extraurbano FERRO	Monozonale URBANO		
X			c.s. "aziendale"	Valido sull'extraurbano bus
	X		c.s. "aziendale"	Valido sull'extraurbano ferro
X		X	c.s. aziendale "integrata"	Valida su extraurbano gomma + urbano (ZT)
	X	X	Mi Muovo c.s. "integrato"	Valido su extraurbano ferro + urbano (ZT)
X	X		Mi Muovo c.s. "ferrobus"	Valido su extraurbano ferro e BUS
X	X	X	Mi Muovo c.s. "ferrobus"	Valido su extraurbano ferro e BUS + urbano ZT

2. Struttura dei titoli plurizonali/extraurbani di abbonamento mensile

SERVIZIO ACQUISTATO			TITOLO	CARATTERISTICHE
PLURIZONALE/EXTRAURBANO BUS	PLURIZONALE/EXTRAURBANO FERRO	MONOZIONALE URBANO		
X			Ab. mensile "aziendale"	Valido sulle relazioni extraurbane/plurizonali bus
	X		Ab. mensile "aziendale"	Valido sulle relazioni extraurbane/plurizonali ferroviarie regionali
X	X		Mi Muovo "Ferrobus"	Valido sulle relazioni extraurbane/plurizonali bus e ferroviarie regionali
X		X	Ab. Mensile aziendale "integrato"	Valido sulle relazioni extraurbane/plurizonali bus più ZONA TECNICA (monozonale serv.urbano)
	X	X	Mi Muovo Mese	Valido sulle relazioni extraurbane/plurizonali ferroviarie più ZONA TECNICA (monozonale serv.urbano)
X	X	X	Mi Muovo "Ferrobus"	Valido sulle relazioni extraurbane/plurizonali bus e ferroviarie più ZONA TECNICA (monozonale serv.urbano)

3. Struttura dei titoli plurizonali/extraurbani di abbonamento annuale ordinario e studenti. Per la tipologia dell'abbonamento Mi muovo studenti valgono le stesse tipologie dell'abbonamento Mi muovo ordinario. \_\_\_\_

SERVIZIO ACQUISTATO			TITOLO	CARATTERISTICHE
PLURIZONALE/EXTRAURBANO BUS	PLURIZONALE/EXTRAURBANO FERRO	MONOZIONALE URBANO		
X			Ab. annuale "aziendale"	Valido sulle relazioni extraurbane/plurizonali bus
	X		Ab. annuale "aziendale"	Valido sulle relazioni extraurbane/plurizonali ferroviarie regionali
X	X		Mi Muovo "Ferrobust"	Valido sulle relazioni extraurbane/plurizonali bus e ferroviarie regionali
X		X	Ab. annuale "aziendale" "integrato"	Valido sulle relazioni extraurbane/plurizonali bus + ZONA TECNICA (monozonale serv.urbano)
	X	X	Mi Muovo In vigore	Valido sulle relazioni extraurbane/plurizonali ferroviarie + ZONA TECNICA (monozonale serv.urbano)
X	X	X	Mi Muovo "Ferrobust integrato"	Valido sulle relazioni extraurbane/plurizonali bus e ferroviarie + ZONA TECNICA (monozonale serv.urbano)
X	X	X	Mi Muovo "Ferrobustpiù"	Valido sulle relazioni extraurbane/plurizonali bus e ferroviarie + ZONA TECNICA (monozonale Bus e ferro)
		x	Mi Muovo citypiù	Valido sulle relazioni monozonali bus e ferroviarie presenti nella ZONA TECNICA (serv.urbano)

## 8. ACCESSIBILITÀ AL SERVIZIO

Per circolare sui mezzi è necessario essere in possesso di regolare titolo di viaggio:

- . biglietto di corsa semplice o pluricorsa
- . abbonamento
- . permesso di libera circolazione.

Le diverse tipologie di titoli di viaggio sono chiamate a soddisfare le molteplici esigenze della clientela del TPL. Ogni tipologia è caratterizzata da particolari norme d'utilizzo.

I titoli possono essere acquistati in biglietteria, presso le apposite emettitrici automatiche di terra, presso rivendite convenzionate (giornalai, tabaccai, parcheggi, ecc.), a bordo sulle relazioni ove tale servizio è previsto (emettitrici automatiche, emissione con emettitrice automatica a cura del conducente).

Per le tipologie di titoli per le quali è prevista la “ricarica”, questa può essere effettuata presso le biglietterie aziendali, presso alcune delle emettitrici automatiche di terra e presso alcune delle rivendite convenzionate (quelle con maggiore volume di vendite; indicativamente, rivendite che offrono la possibilità di “ricarica”).

Tutti i titoli di viaggio di corsa semplice o pluricorsa, nonché gli abbonamenti, devono essere convalidati all'inizio del viaggio. Se emessi in vettura, l'inizio della validità dei titoli coincide con l'orario di emissione.

Nella fase transitoria valgono le seguenti regole:

- i titoli a microchip ed i titoli con banda magnetica vengono obliterati/validati
  - all'inizio del viaggio (corsa semplice, multicorsa)
  - all'inizio del primo viaggio (abbonamenti mensili, giornalieri)
- gli abbonamenti annuali sono validi, anche in assenza di obliterazioni/validazioni, per il periodo riportato nella memoria della tessera.

Su alcune linee gestite in pool con altri vettori, i clienti possono utilizzare titoli di viaggio di questi ultimi o titoli ad hoc. Apposite convenzioni regolano i rapporti tra i diversi vettori ed in particolare definiscono:

- i servizi, le linee o le tratte di linea ove esiste la gestione in pool;
- i titoli di viaggio, e le relative modalità di impiego, utilizzabili nei servizi in pool

Il “Regolamento di Servizio”, compreso nella Carta dei Servizi e riportato, nella versione integrale o in estratto, nei siti internet aziendali, in depliant informativi sui servizi e sui titoli di viaggio, su adesivi e locandine a bordo dei mezzi, contiene le norme di utilizzo del mezzo pubblico e contiene riferimenti alle norme tariffarie ed al trasporto di particolari categorie di clienti.

Alcune categorie di clienti possono circolare gratuitamente su tutti o alcuni mezzi in servizio di trasporto pubblico (libera circolazione): per ciascuna categoria sono esplicitati i particolari servizi cui è consentito il libero accesso e le relative condizioni che ad esso danno diritto.

A bordo dei mezzi sono installati i diversi apparati necessari per la gestione dei titoli del nuovo sistema tariffario.

In particolare, sono installati uno o più validatori a doppia valenza (magnetica ed elettronica) ed un terminale conducente.

I **validatori** a doppia valenza consentono:

- per la tecnologia magnetica, di leggere e validare titoli di viaggio su supporto cartaceo con banda magnetica (la validazione consiste sia nella lettura del titolo con segnale di assenso, sia nella scrittura di informazioni sul supporto cartaceo e sulla banda magnetica);
- per la tecnologia a microchip, di effettuare la lettura di prossimità (l'utente deve solo avvicinare la tessera al lettore/validatore), in modo tale da leggere e validare titoli di viaggio su supporto plastico con microchip (in questo caso le informazioni di validità, di obliterazione ecc. sono tutte all'interno del chip di memoria).

Per quanto riguarda il **terminale conducente**, esso consente di effettuare tutte le operazioni relative all'aggiornamento del sistema in base alla zona effettivamente attraversata (lo stesso terminale, utilizzato assieme alla validatrice magnetica di bordo, permette al conducente l'emissione di titoli di viaggio a zone).

## 9. CLASSIFICAZIONE IN BASE AL SUPPORTO

Il nuovo sistema tariffario prevede titoli di viaggio su supporti differenziati:

- su tesserino in plastica con microchip
- su tesserino cartaceo con banda magnetica
- su supporto cartaceo

I **supporti con microchip** possono in teoria immagazzinare qualunque tipologia di titolo o "contratto", fino ad un massimo di "contratti" che dipende dalla sola capacità di memoria del chip; possono quindi essere ospitati sulla stessa tessera titoli diversi, ad esempio:

- abbonamenti personali (annuali o mensili) "forfettari" (a costo fisso)
- abbonamenti personali (annuali o mensili) "a costo variabile" (a costo decrescente in funzione dell'effettivo utilizzo)
- titoli di corsa semplice (mono o pluricorsa)
- conto a scalare (in questo caso la tessera viene utilizzata come se fosse una carta di credito ricaricabile; il valore residuo viene di volta in volta decrementato della tariffa corrispondente al viaggio effettuato)

La validazione a bordo deve essere effettuata in occasione di ogni utilizzo, mediante la lettura della tessera effettuata dal validatore. La validazione diventa necessaria in caso di

titolo che permette l'accesso a mezzi di vettori diversi: solo il computo delle successive validazioni, corrispondenti all'effettivo utilizzo dei diversi vettori da parte del cliente, permette la congrua ripartizione degli introiti tra i vettori stessi.

Dal punto di vista del controllo, non essendo prevista la scrittura (obliterazione tradizionale) sul titolo in fase di validazione a bordo, si rende necessario l'impiego di un dispositivo ad hoc: il personale di verifica avrà quindi in dotazione un apparato palmare mediante il quale accedere ai dati di obliterazione (data, ora, zona in cui è avvenuta la validazione, ecc.) immagazzinati nel microchip.

Nel caso di titoli a validità oraria e forfettari afferenti ad un solo gestore la validazione ad ogni utilizzo può essere resa obbligatoria a discrezione del gestore medesimo.

Il **supporto cartaceo con banda magnetica** può essere utilizzato per:

- titoli forfettari mensili, settimanali o giornalieri;
- titoli occasionali (corsa semplice o multicorsa, in ambito urbano o extraurbano);
- titoli speciali (es. corse per l'aeroporto);
- altre tipologie di titolo non ricomprese nell'elenco.

In fase di validazione, che avviene mediante l'inserimento nell'apposito validatore di bordo, in alcuni casi (ad es. corsa semplice urbano ed extraurbano), oltre alla lettura della banda magnetica saranno stampati i dati di controllo sul titolo stesso.

Il **supporto cartaceo**, privo di microchip o banda magnetica, interessa una quota marginale di titoli, come ad esempio:

- i titoli di corsa semplice acquistati da emittitrici selfservice a bordo delle vetture;
- i titoli di corsa semplice (in casi particolari di andata/ritorno) venduti a bordo direttamente dal conducente.

La vendita di tali titoli va incontro alle esigenze del cliente nelle situazioni di emergenza (è finalizzata cioè a coloro che non sono stati in grado di acquistare il titolo prima dell'inizio del viaggio). Tale modalità di vendita del titolo è quindi in grado di assicurare al cliente il rispetto della tariffa per il viaggio in corso, ma realizza solo in limitata parte l'integrazione tariffaria con i rimanenti servizi di TPL.

I dati necessari alla verifica titoli di viaggio sono riportati a stampa sul titolo stesso.

## **10. CLASSIFICAZIONE IN BASE ALL'IMPIEGO NELL'AMBITO DEL SISTEMA TARIFFARIO**

Per quanto riguarda l'impiego nell'ambito del sistema tariffario, si hanno due possibili casi:

1. Titoli per i quali è nota la sola zona di origine dello spostamento
2. Titoli per i quali sono note le zone di Origine e Destinazione

Nel caso in cui **sia nota la sola zona di origine dello spostamento**, la validazione del titolo fornisce l'indicazione della zona di origine del viaggio.

La validità del titolo è determinata dalla zona di origine, dalle caratteristiche di validità del titolo (numero zone, eventuale validità temporale, modalità di utilizzo da parte del cliente), dal perdurare delle caratteristiche di validità al momento del controllo.

A titolo esemplificativo appartengono a tale categoria tutti i titoli extraurbani di corsa semplice o pluricorsa a zone.

Nel caso in cui **siano note le zone di Origine e Destinazione**, la validazione del titolo fornisce ancora l'indicazione della zona di origine del viaggio.

La validità del titolo è determinata dalle modalità di utilizzo del titolo da parte del cliente all'interno della porzione di rete di tpl identificata dalla relazione O-D cui il titolo stesso si riferisce, nonché dal perdurare delle caratteristiche di validità al momento del controllo.

A titolo esemplificativo appartengono a tale categoria tutti gli abbonamenti mensili e annuali extraurbani, anche aventi per estremo una Zona Capoluogo.

In appendice sono specificate le modalità di utilizzo dei servizi di tpl per le due tipologie di titoli di viaggio.

## **PARTE 4 – REGOLE DEL SISTEMA A ZONE**

### **11. LE AREE URBANE**

Le Aree Urbane sono costituite dalle Zone Capoluogo (corrispondenti ai capoluoghi di Provincia o alle città non capoluogo con oltre 50.000 abitanti) con eventuali Zone Neutre contigue.

Possono quindi essere costituite unicamente dalla Zona Capoluogo, oppure da una Zona Capoluogo con una o più Zone Neutre contigue.(cfr punto 6 lett.g).

È una zona ad alta densità di servizio offerto, caratterizzata dalla presenza di una rete urbana di trasporto e da servizi ferroviari locali. Tale zona individua i capoluoghi di provincia e i centri con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, nonché altri Comuni minori, sede di servizi urbani, secondo le scelte degli Enti Locali competenti.

Determina nel calcolo della tariffa integrata regionale il conteggio di un ulteriore attraversamento di confine di zona, in origine e/o in destinazione del viaggio, in caso di accesso ai servizi di trasporto pubblico urbano ivi presenti.

L'incremento di una zona si applica a qualunque trasbordo (bus + bus, bus + treno e treno + treno) e a qualunque Vettore (gomma e ferro). In particolare, l'applicazione della "zona tecnica - Capoluogo" per gli interscambi gomma suburbani e/o extraurbano/gomma urbano e viceversa è lasciata alla facoltà decisionale degli Enti Locali competenti.

L'incremento di tariffa non si applica se il trasbordo è di fatto solo "di passaggio", per relazioni cioè che toccano la Zona Tecnica Capoluogo ma che hanno Origine e Destinazione al di fuori di essa.

Per l'accesso indifferenziato ai servizi ferroviari locali nell'ambito della zona di Origine e/ o Destinazione, e in particolare al servizio urbano di Bologna, la relazione ferroviaria deve avere come estremo la stazione principale della zona.

Sono evidenziate di seguito le stazioni ferroviarie presenti all'interno delle Zone tecniche urbane.

**ZONE TECNICHE AD INTEGRAZIONE URBANA**

<b>ZONA TECNICA/CAPOLUOGO</b>	<b>STAZIONI INTERESSATE (per servizio ferroviario Trenitalia – Fer)</b>
<b>BOLOGNA</b>	<b>Bologna Centrale (P)</b>
	<i>Bologna S.Ruffillo</i>
	<i>Bologna Borgo Panigale</i>
	<i>Casteldebole</i>
	<i>Bologna Corticella (zN 504)</i>
	<i>Calderara-Bargellino (zN 505)</i>
	<i>Rastignano (zN 509)</i>
	<i>Casalecchio di Reno (zN 507)</i>
	<i>Casalecchio Garibaldi/Meridiana Casalecchio Ceretolo (zN 507)</i>
	<i>San Lazzaro di Savena (zN 501)</i>
	<i>Villanova (zN 502)</i>
	<i>Roveri</i>
	<i>Ca'Dell'Orbo (zN 502)</i>
	<i>Rimesse</i>
	<i>Via Larga</i>
	<i>S.Rita</i>
	<i>Zanolini-S.Vitale</i>
<b>PIACENZA</b>	<b>PIACENZA</b>
	<b>Piacenza (P)</b>
<b>PARMA</b>	<b>PARMA</b>

<b>REGGIO EMILIA</b>
<b>MODENA</b>
<b>FERRARA</b>
<b>RAVENNA</b>
<b>FORLI</b>
<b>CESENA</b>
<b>RIMINI</b>

<b>Parma (P)</b>
<i>Vicofertile</i>
<b>REGGIO EMILIA</b>
<b>Reggio Emilia (P)</b>
<i>Due Maestà</i>
<i>Cc22</i>
<i>Bagnolo</i>
<i>Mancatale</i>
<i>S.Croce</i>
<i>S.Stefano</i>
<i>Cc1</i>
<i>Viale Piave</i>
<i>Cc2</i>
<i>Pratofontana Nuova</i>
<i>Bagnolo Soave</i>
<i>Via Fanti-Tribunale</i>
<b>MODENA</b>
<b>Modena (P)</b>
<i>Modena P.Manzoni</i>
<i>Fornaci</i>
<i>Policlinico</i>
<i>Baggiovara Ospedale</i>
<i>Baggiovara</i>
<b>FERRARA</b>
<b>Ferrara (P)</b>
<i>Porta Reno</i>
<i>Pontelagoscuro</i>
<i>Aleotti</i>
<i>Coronella</i>
<b>RAVENNA</b>
<b>Ravenna (P)</b>
<i>Classe</i>
<b>FORLI</b>
<b>Forli (P)</b>
<b>CESENA</b>
<b>Cesena (P)</b>
<b>RIMINI</b>

<b>CARPI</b>
<b>FAENZA</b>
<b>IMOLA</b>

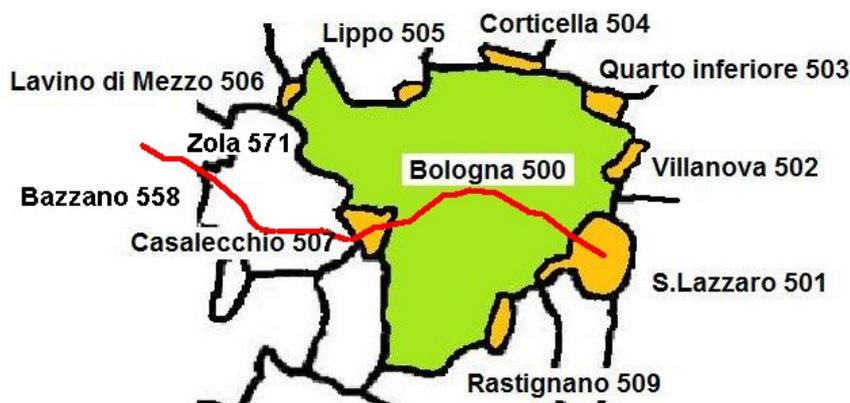
<b>Rimini centrale (P)</b>
<i>Rimini Viserba</i>
<i>Rimini fiera</i>
<i>Rimini Torre Pedrera</i>
<i>Rimini Miramare</i>
<b>CARPI</b>
<b>FAENZA (P)</b>
<b>IMOLA</b>

(P) stazione principale della zona urbana.

### ZONE NEUTRE INTERNE ALL'AREA URBANA

La Zone Neutre interne all'Area Urbana non contano ai fini tariffari (non comportano cioè un salto tariffa) solo se la relazione le interessa in accesso all'Area Urbana; l'attestamento ad una Zona Neutra interna all'Area Urbana dopo averla attraversata, determina invece il salto tariffa già all'ingresso nella Zona Neutra.

Si consideri l'esempio riportato nella figura seguente



La relazione Bazzano 558 - S.Lazzaro 501 prevede l'attraversamento delle zone Bazzano 558 – Zola 571 – Casalecchio 507 (Neutra, interna all'Area Urbana di Bologna) – Bologna 500 (Capoluogo) – S.Lazzaro 501 (Neutra, interna all'Area Urbana di Bologna).

Partendo da Bazzano 558 le distanze progressive sono: Zola 571 = 2 zone; Casalecchio 507 = 2 zone (neutra); Bologna 500 = 3 zone; S.Lazzaro 501 = 4 zone (malgrado sia neutra). Se il viaggio prosegue oltre S.Lazzaro, la seconda Zona Neutra "torna" neutra a tutti gli effetti: la distanza Bazzano 558 – Idice 511 resta infatti pari a 4 zone.

## 12. SPOSTAMENTI ESTERNI ALLE AREE URBANE

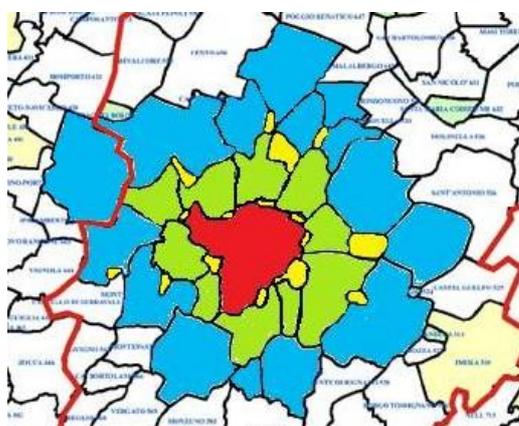
## **VALIDITÀ DEL TITOLO DEFINITA DAL SOLO NUMERO DI ZONE E PER I QUALI È NOTA LA SOLA ZONA DI ORIGINE DELLO SPOSTAMENTO**

Il titolo dà accesso a tutti i servizi all'interno della zona di origine del viaggio, della zona di destinazione del viaggio ed anche in tutte le zone intermedie.

Tutte le zone sono destinazioni valide se di distanza dalla zona origine minore o uguale al numero zone del titolo.

Nella figura che segue, sono indicati, a titolo di esempio, per un titolo validato nella zona rossa:

- . in verde, l'ambito di validità del titolo da 2 zone;
- . in azzurro, l'ambito di validità del titolo da 3 zone.



In caso di trasbordo, se perdurano le condizioni di validità del titolo, il cliente è ancora tenuto ad effettuare una nuova validazione: il sistema riconosce il titolo e la sua validità, ma non effettua una obliterazione vera e propria (ad es. in caso di titolo multicorse non annulla una seconda corsa; in caso di titolo magnetico, non sarà poi effettuata una ulteriore obliterazione a stampa).

In caso di utilizzo dello stesso titolo da parte di più persone (ad es. citypass su supporto cartaceo con banda magnetica), se la seconda obliterazione è effettuata all'interno di un piccolo range temporale dalla prima, il sistema interpreta la validazione come “secondo passeggero”.

Il cliente (ed anche chi vende al cliente il titolo di viaggio) deve porre attenzione alla corrispondenza tra titolo di viaggio acquistato e percorso da effettuare: in caso di esistenza di più percorsi tra O e D, caratterizzati da distanze e tariffe tra loro diversi, se il titolo acquistato corrisponde al più breve dei percorsi tra O e D, il titolo non sarà valido sui percorsi più lunghi.

### **a. TITOLI PER I QUALI SONO NOTE LE ZONE DI ORIGINE E DESTINAZIONE**

## La relazione diretta

Il titolo dà accesso a tutti i servizi all'interno della zona di origine del viaggio, della zona di destinazione del viaggio ed anche in tutte le zone intermedie.

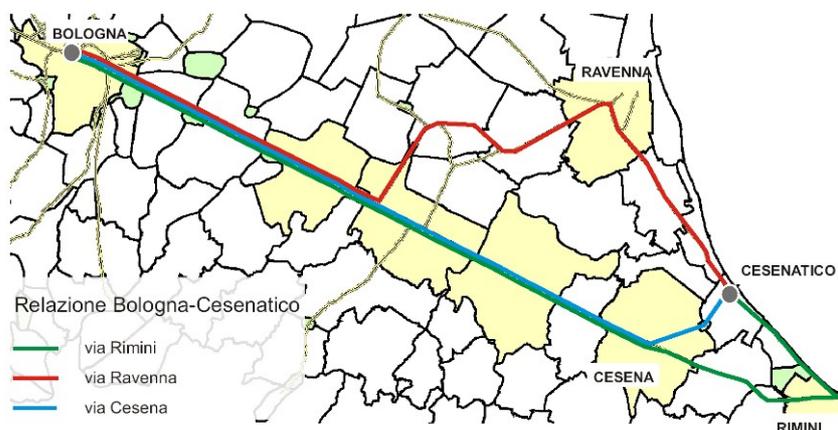
Deve però essere meglio evidenziato il concetto di zone intermedie, visto che la relazione OD non presuppone l'esistenza di una linea diretta che li colleghi su un percorso definito e visto che tra due zone O e D possono esistere più percorsi – diretti o indiretti – che toccano zone diverse e che possono dare luogo a distanze (e tariffe) molto diverse tra di loro.

Nell'esempio illustrato dalla seguente figura la relazione Bologna – Cesenatico, vede tre percorsi indiretti che attraversano zone in successioni tra loro diverse e che generano di conseguenza distanze (e tariffe) molto diverse tra loro:

via Rimini (treno):  
13 zone

via Ravenna (treno): 11  
zone

via Cesena (treno+bus): 9  
zone



Normalmente, la distanza indicata in Matrice Zonale, che tiene conto della struttura della rete di tpl, è quella relativa al cammino minimo tra due zone.

Il cammino minimo tra le zone O e D è individuato grazie alla seguente regola generale:

**la zona X è sul cammino minimo tra le zone O e D se la somma delle sue distanze da O e D è minore o uguale alla distanza tra O e D aumentata di 1.**

Affinchè il possessore di un abbonamento O-D sia in regola all'attraversamento della zona X, deve essere soddisfatta la seguente relazione (d = distanza):

$$d(\text{zona X} - \text{zona O}) + d(\text{zona X} - \text{zona D}) \leq d(\text{zona O} - \text{zona D}) + 1$$

Se la relazione è soddisfatta, la zona X è sul cammino minimo tra O e D: il cliente è in regola.

Nell'esempio che segue, per la relazione (O) Pontecchio 581 – (D) Montese 447, si riporta un estratto della matrice zonale:

	<b>581</b>			
<b>2</b>	<b>582</b>			
<b>3</b>	<b>2</b>	<b>569</b>		
<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>570</b>	
<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>447</b>

$$d(\text{zona O} - \text{zona D}) = d(\text{zona 581} - \text{zona 447}) = 5$$

La zona Vergato 569 è sul cammino minimo, in quanto

$$d(\text{zona X} - \text{zona O}) = d(\text{zona 569} - \text{zona 581}) = 3$$

$$d(\text{zona X} - \text{zona D}) = d(\text{zona 569} - \text{zona 447}) = 3$$

la relazione della formula sopra, diventa  $3 + 3 \leq 5 + 1$ , ed è quindi soddisfatta.

Un passeggero in possesso di un abbonamento da 5 zone Pontecchio 581 – Montese 447, sarebbe quindi in regola al controllo effettuato in zona Vergato 569.

In diverse situazioni, la stessa necessità di spostamento O-D può però trovare soluzione utilizzando diverse linee o combinazioni di linee a seconda della fascia oraria o dell'esercizio in essere.

Per consentire al cliente, entro una certa misura, la fruizione anche di servizi alternativi e complementari di tpl, è ammesso aggiungere un'ulteriore unità alla distanza O-D; ciò di fatto corrisponde, in termini generali, al riconoscere validi i titoli, oltre che sul cammino minimo, anche su una fascia di larghezza 1 zona attorno allo stesso cammino minimo.

Le relazioni che devono quindi essere sempre rispettate diventano

$$\begin{aligned} d(\text{zona X} - \text{zona O}) + d(\text{zona X} - \text{zona D}) &\leq d(\text{zona O} - \text{zona D}) + 2 \\ d(\text{zona X} - \text{zona O}) &\leq d(\text{zona O} - \text{zona D}) \\ d(\text{zona X} - \text{zona D}) &\leq d(\text{zona O} - \text{zona D}) \end{aligned}$$

ove X è la zona nella quale, se le relazioni vengono rispettate, il titolo è valido. La prima relazione (quella con l'addendo finale +2, scritta in carattere rosso) rappresenta la fascia di larghezza 1 zona rispetto al cammino minimo.

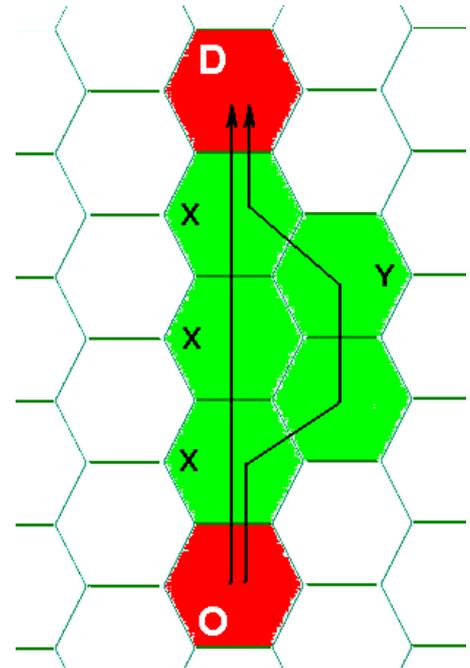
La relazione è certamente soddisfatta per le zone denominate X nella figura a lato, essendo queste sul cammino minimo tra O e D; non sarebbe invece soddisfatta per le zone verdi laterali, come quella denominata Y.

La relazione sopra riportata in carattere rosso è invece rispettata anche in zone come la Y, che rientra nel fuso di larghezza pari a 1 zona attorno al cammino minimo:

$$d(Y-O)=4, \quad d(Y-D)=3, \quad d(O-D)=5$$

$$4+3 \leq 5+2$$

Il cliente con abbonamento dalla zona O alla zona D, pari a ad es. a 5 zone, è quindi in regola se si trova all'interno della zona Y.



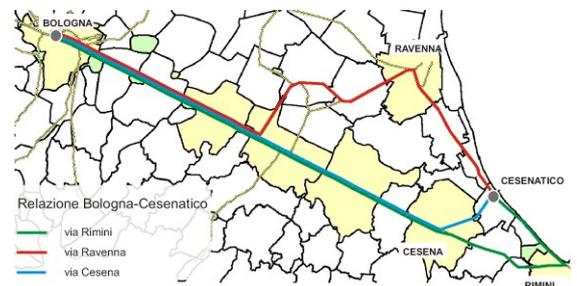
Le ultime due relazioni (in carattere nero) tra quelle che, se rispettate, garantiscono la regolarità del titolo O-D nella zona X, sono “di controllo”: in sostanza, le due relazioni tracciano una zona di potenziale validità del titolo data dalla sovrapposizione di due cerchi, nell'intorno della zona di origine e nell'intorno della zona di destinazione, con raggio pari alla distanza OD.

L'introduzione delle formule “di controllo” in carattere nero garantisce il rispetto delle regole di validità del titolo O-D in casi particolari.

### La relazione indiretta: la ZONA DI VIA

La Zona di VIA permette di definire possibili percorsi alternativi, a tariffa differenziata, rispetto al percorso base tra le zone O e D che determina la tariffa per quella relazione.

Es. Se fra due zone della rete esistono più percorsi indiretti sostanzialmente differenti, è necessario fare riferimento alla “Zona di VIA” (es.: Bologna – Cesenatico “via” Cesena, oppure Bologna – Cesenatico “via” Rimini, o ancora Bologna – Cesenatico “via” Ravenna).



Nell'esempio riportato, una volta definito come percorso base della relazione Bologna – Cesenatico il percorso che prevede il trasbordo a Cesena (percorso più breve), la figura riporta due relazioni indirette:

Bologna – Cesenatico “via” Ravenna

Bologna – Cesenatico “via” Rimini.

Se tra gli stazionamenti O e D, oltre al percorso minimo, esistono anche uno o più percorsi con transito per Zone di VIA (V), questi saranno così strutturati:

percorso O-D via zona V = percorso minimo O-V + percorso minimo V-D

Le regole di utilizzo dei titoli di viaggio O-D, riportate al paragrafo 7.2.1, valgono per il complesso di spostamenti O-D, O-V e V-D; quindi:

1.	Per lo spostamento O-D $d(\text{zona X} - \text{zona O}) + d(\text{zona X} - \text{zona D}) \leq d(\text{zona O} - \text{zona D}) + 2$ $d(\text{zona X} - \text{zona O}) \leq d(\text{zona O} - \text{zona D})$ $d(\text{zona X} - \text{zona D}) \leq d(\text{zona O} - \text{zona D})$
2.	Per lo spostamento O-V $d(\text{zona X} - \text{zona O}) + d(\text{zona X} - \text{zona V}) \leq d(\text{zona O} - \text{zona V}) + 1$ $d(\text{zona X} - \text{zona O}) \leq d(\text{zona O} - \text{zona V})$ $d(\text{zona X} - \text{zona V}) \leq d(\text{zona O} - \text{zona V})$
3.	Per lo spostamento V-D $d(\text{zona X} - \text{zona V}) + d(\text{zona X} - \text{zona D}) \leq d(\text{zona V} - \text{zona D}) + 1$ $d(\text{zona X} - \text{zona V}) \leq d(\text{zona V} - \text{zona D})$ $d(\text{zona X} - \text{zona D}) \leq d(\text{zona V} - \text{zona D})$

ove X è la zona nella quale, se solo uno dei tre gruppi di relazioni viene rispettato, il titolo è valido.

- La prima delle relazioni 1. , se rispettata, indica che il cliente – in regola – è nella zona X posta sul percorso minimo OD o su percorso alternativo la cui lunghezza non supera di oltre una zona quella prevista per il percorso minimo.
- La prima delle relazioni 2. , se rispettata, indica che il cliente – in regola – è nella zona X posta sul percorso minimo OV tra la zona origine e la Zona di Via.
- La prima delle relazioni 3. , se rispettata, indica che il cliente – in regola – è nella zona X posta sul percorso minimo VD tra la Zona di Via e la zona destinazione.
- Le relazioni di controllo garantiscono la validità delle relazioni in casi particolari.

### 13. SPOSTAMENTI INTERNI ALLE AREE URBANE

Per spostamenti completamente interni all'Area Urbana (cioè con origine e destinazione dentro l'Area Urbana; non devono qui essere considerati gli spostamenti urbani che proseguono spostamenti con origine in zone esterne all'Area Urbana) possono essere utilizzati soli titoli urbani; non potranno di norma essere utilizzati titoli extraurbani, nemmeno utilizzando vetture e servizi di tale natura.

Per spostamenti completamente interni all'Area Urbana, i clienti in regola potranno utilizzare in modo indifferenziato tutti i mezzi circolanti, fatta eccezione per servizi particolari definiti nell'ambito di ogni bacino.

Anche in ambito urbano, vale la regola che prevede la validazione del titolo di viaggio all'inizio di ogni viaggio.

Se l'Area Urbana prevede, oltre alla Zona Capoluogo, anche una o più Zone Neutre, le regole si applicano, oltre che agli spostamenti interni alla Zona Capoluogo, anche:

- agli spostamenti tra Zona Capoluogo e Zona Neutra interna all'Area Urbana;
- agli spostamenti tra due Zone Neutre interne all'Area Urbana;
- agli spostamenti con origine e destinazione interni alla stessa Zona Neutra compresa all'Area Urbana.

#### **14. SPOSTAMENTI MISTI (CON UN ESTREMO INTERNO ED UNO ESTERNO ALLE AREE URBANE)**

#### **VALIDITÀ DEL TITOLO DEFINITA DAL SOLO NUMERO DI ZONE (TITOLI CIOÈ PER I QUALI È NOTA LA SOLA ZONA DI ORIGINE DELLO SPOSTAMENTO)**

Il titolo dà accesso a tutti i servizi all'interno:

- della zona, esterna all'Area Urbana, estremo della relazione
- delle zone, esterne all'Area Urbana, intermedie.

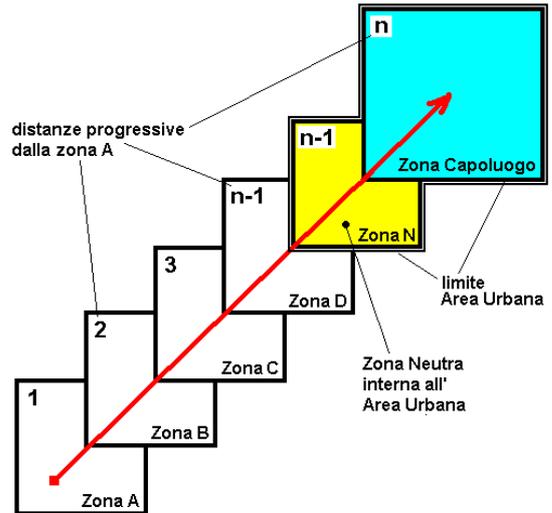
##### **a. Viaggio verso l'Area Urbana**

##### **- Viaggio con destinazione in Zona Capoluogo**



Per un viaggio verso l'Area Urbana la cui Zona Capoluogo dista n zone dalla zona di validazione del titolo:

Se il titolo vale  $n-1$  zone: è possibile arrivare fino alla prima zona esterna all'Area Urbana, valgono quindi le regole indicate per i viaggi esterni all'area urbana; se la direttrice prevede anche, prima della Zona Capoluogo, una Zona Neutra interna all'Area Urbana, allora è possibile arrivare fino ad essa e all'interno della zona neutra circolare su ogni mezzo; non è possibile proseguire all'interno di altre zone dell'Area Urbana;



Se il titolo vale  $n$  zone, è possibile arrivare fino alla Zona Capoluogo, ma non è possibile continuare il viaggio con altri mezzi: in tal caso il titolo perde la sua valenza temporale.

Nella Zona Neutra interna all'Area Urbana è possibile effettuare il trasbordo ed utilizzare tutti i mezzi in transito, entrando anche all'interno della Zona Capoluogo; una volta però entrati in Zona Capoluogo, non sarà più possibile effettuare ulteriori trasbordi. Se è possibile trasbordare dalla linea  $x$  alla linea  $y$  all'interno della Zona Neutra, lo stesso trasbordo non sarà consentito all'interno della Zona Capoluogo.

Se il titolo vale  $n+1$  zone, è possibile entrare nella Zona Capoluogo proseguire il viaggio all'interno della stessa utilizzando tutti i mezzi, fino alla scadenza temporale del titolo.

Inoltre:

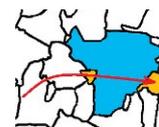
- un titolo da 1 zona non potrà mai essere utilizzato in Zona Capoluogo
- un titolo da 2 zone non potrà mai garantire interscambio in Zona Capoluogo.

- **Viaggio con destinazione nella Zona Neutra interna all'Area Urbana (lungo la direttrice extra)**



Se la Zona Capoluogo dell'Area Urbana dista  $n$  zone dalla zona di validazione del titolo, la Zona Neutra interna all'Area Urbana potrà essere raggiunta con un titolo valido per  $(n-1)$  zone), lo stesso che permette di raggiungere la zona precedente, la prima fuori dell'Area Urbana; è quindi possibile arrivare fino alla Zona Neutra interna all'Area Urbana, e al suo interno circolare su ogni mezzo nei tempi limite previsti; non è possibile proseguire all'interno di altre zone dell'Area Urbana.

- **Viaggio con destinazione nelle altre Zone Neutre interne all'Area Urbana**

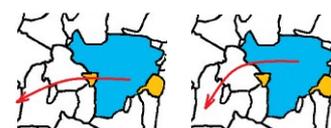


Se la Zona Capoluogo dell'Area Urbana dista  $n$  zone dalla zona di validazione del titolo, la Zona Neutra interna all'Area Urbana - situata su direttrice diversa da quella di ingresso in Area Urbana - potrà essere raggiunta con un titolo valido per  $(n+1)$  zona: una volta che il viaggio ha già visto l'attraversamento della Zona Capoluogo, il successivo salto tariffario si determina già al passaggio dalla Zona Capoluogo alla contigua Zona Neutra.

Il titolo da  $n+1$  zone consente, nell'arco di validità temporale, l'utilizzo di ogni mezzo all'interno dell'intera Area Urbana: è quindi possibile l'interscambio e la circolazione utilizzando ogni mezzo in Area Urbana.

## **b. Viaggio con origine all'interno dell'Area Urbana**

### **- Viaggio con origine nella Zona Capoluogo**



Per un viaggio con origine in Zona Capoluogo verso una Zona esterna a distanza  $n$ :

- se il titolo vale  $n$  zone, consente il viaggio fino alla Zona destinazione; non è tuttavia possibile effettuare trasbordi all'interno della Zona Capoluogo; è invece possibile utilizzare un mezzo che permette di raggiungere l'eventuale Zona Neutra interna all'Area Urbana posta lungo la direttrice extraurbana di destinazione, e qui interscambiare con il mezzo che raggiunge la zona destinazione;
- se il titolo vale  $n+1$  zone, è possibile utilizzare tutti i mezzi in Area Urbana, quindi interscambiare in Zona capoluogo con il mezzo che raggiunge la zona destinazione; il titolo ha valenza temporale.

Va però fatto notare che, all'eventuale controllo in Area Urbana, nota la sola Zona di validazione del titolo e la validità del titolo stesso (numero zone):

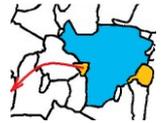
- non sono in ogni caso validi titoli di 1 zona
- i titoli a due zone non possono mai consentire interscambio
- ogni biglietto valido per  $n$  zone è potenzialmente valido per viaggi di lunghezza pari a  $n-1$  zone con l'ulteriore salto tariffario per l'utilizzo dei servizi in Area Urbana

Il titolo deve quindi essere sempre considerato valido in Area Urbana, su tutti i mezzi, fino al termine della validità temporale.

Se invece il controllo viene fatto in zona destinazione (distante  $n$  dalla Zona Capoluogo):

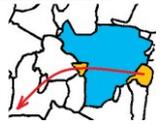
- se il titolo da n zone è stato obliterato in Zona Capoluogo senza interscambi il cliente è in regola;
- se invece il cliente ha effettuato interscambi in Zona Capoluogo, non è in regola, in quanto avrebbe dovuto utilizzare un titolo da n+1 zone;

- **Viaggio con origine nella Zona Neutra interna all'Area Urbana (lungo la direttrice extra)**



In caso di viaggio che ha origine nella Zona Neutra interna all'Area Urbana, posta lungo la direttrice extraurbana del viaggio, e la Zona Capoluogo dista n zone dalla zona destinazione, può essere utilizzato il titolo valido per n-1 zone, anche con trasbordo; il titolo ha valenza temporale. Permette l'utilizzo di ogni mezzo all'interno della Zona Neutra.

- **Viaggio con origine nelle altre Zone Neutre interne all'Area Urbana**



Se il viaggio ha invece origine nelle rimanenti Zone Neutre dell'Area Urbana, se la distanza tra la Zona Capoluogo e la zona destinazione è pari a n, il titolo da utilizzare è quello per n+1 zone.

**Validità dei titoli per i quali sono note le zone di Origine e Destinazione**

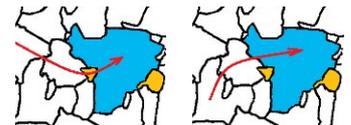
Il titolo dà accesso a tutti i servizi all'interno:

- della zona, esterna all'Area Urbana, estremo della relazione
- delle zone, esterne all'Area Urbana, intermedie (sul percorso minimo e sul percorso "allargato").

Nulla cambia se il viaggio prevede il transito per una Zona di VIA.

**c. Viaggio verso l'Area Urbana**

- **Viaggio con destinazione in Zona Capoluogo**



In Zona Capoluogo, il titolo (abbonamento Zona A – Zona Capoluogo, pari a n zone) non consente la prosecuzione del viaggio con nessuno dei servizi presenti (urbano, suburbano, extraurbano).

Il viaggio deve terminare in ogni caso non oltre la Zona Capoluogo; non è consentito entrare nemmeno in una ulteriore Zona Neutra, interna all'Area Urbana, eventualmente posta su direttrice diversa da quella della relazione d'abbonamento.

Se in ingresso alla Zona Capoluogo viene attraversata una Zona Neutra interna all'Area Urbana, il titolo consente l'utilizzo di qualunque mezzo all'interno della Zona Neutra, limitatamente alla stessa.

All'interno di tale Zona Neutra, è possibile l'interscambio con altre linee (urbane, suburbane, extraurbane) proseguendo il viaggio anche fino all'interno della Zona Capoluogo; una volta però scesi dalla vettura in Zona Capoluogo, non è più possibile effettuare alcun ulteriore interscambio.

Il titolo consente l'acquisto dell'integrazione urbana: con tale supplemento è poi possibile proseguire il viaggio utilizzando tutte le linee all'interno dell'intera Area Urbana.

- **Viaggio con destinazione nella Zona Neutra interna all'Area Urbana (lungo la direttrice extra)**

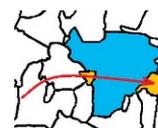


Se la zona destinazione è la Zona Neutra in ingresso all'Area Urbana, il titolo consente l'utilizzo di qualunque mezzo all'interno della Zona Neutra, limitatamente alla stessa.

Non è però possibile proseguire il viaggio all'interno di altre zone dell'Area Urbana.

Non è consentito l'acquisto dell'integrazione urbana.

- **Viaggio con destinazione in una delle altre Zone Neutre interne all'Area Urbana**



In Zona Capoluogo, il titolo non consente l'utilizzo di nessuno dei servizi esistenti; tuttavia, se la Zona Neutra di destinazione può essere raggiunta solo con interscambio (nel caso cioè non esista una linea diretta), è consentito l'interscambio con le sole linee che portano alla Zona Neutra di destinazione.

E' anche consentita una forma composta di interscambio, che prevede l'utilizzo di un'ulteriore linea per portare il cliente arrivato in Zona Capoluogo al punto in cui transita una delle linee che lo conducono alla Zona Neutra destinazione: per lo spostamento intermedio è consentito l'utilizzo delle sole linee suburbane ed extraurbane per le sole tratte di percorso che permettono al cliente di realizzare tale spostamento.

Il titolo non consente l'acquisto dell'integrazione urbana. E' ovviamente consentito, per coprire la stessa relazione, l'acquisto del titolo con estremo in Zona Capoluogo ed integrazione urbana.

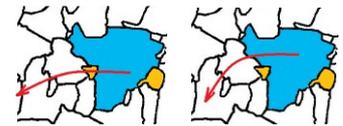
Se in ingresso alla Zona Capoluogo viene attraversata una prima Zona Neutra interna all'Area Urbana, il titolo consente l'utilizzo di qualunque mezzo all'interno della Zona Neutra.

All'interno di tale Zona Neutra, è possibile l'interscambio con altre linee (urbane, suburbane, extraurbane) proseguendo il viaggio anche fino all'interno della Zona Capoluogo o della Zona Neutra destinazione; una volta però scesi dalla vettura in Zona Capoluogo, non sarà più possibile effettuare alcun ulteriore interscambio, se non nei termini più sopra indicati.

All'interno della Zona Neutra destinazione, il titolo consente l'utilizzo di tutti i mezzi in transito, ma non consente di proseguire il viaggio oltre i confini di zona.

#### **d. Viaggio con origine all'interno dell'Area Urbana**

##### **- Viaggio con origine nella Zona Capoluogo**



Se integrato, il titolo (abbonamento Zona Capoluogo - zona D, pari a n zone) consente l'utilizzo di ogni mezzo all'interno dell'Area Urbana.

Se non integrato, all'interno della Zona Capoluogo il titolo può essere utilizzato:

- sulla linea che realizza lo spostamento Zona Capoluogo. zona destinazione;
- in alternativa, sulle linee che permettono – mediante interscambio in zona esterna all'Area Urbana – di raggiungere poi la zona D rispettando, su tale percorso alternativo, le condizioni di cui alla relazione diretta.
- sulle linee che conducono direttamente alla Zona Neutra interna all'Area Urbana, ove effettuare l'interscambio con il servizio che porta verso la zona extraurbana di destinazione.

All'interno dell'eventuale Zona Neutra in uscita dall'Area Urbana, il titolo consente l'utilizzo di ogni mezzo.

##### **- Viaggio con origine nella Zona Neutra interna all'Area Urbana (lungo la direttrice extra)**



All'interno della Zona Neutra, il titolo (abbonamento Zona Neutra N – zona D, pari a n-1 zone, se n è la distanza tra la Zona Capoluogo e la zona D) consente l'utilizzo di ogni mezzo. Nessun utilizzo è consentito all'interno della Zona Capoluogo.  
Il titolo non consente l'acquisto dell'integrazione urbana.

– **Viaggio con origine nelle altre Zone Neutre interne all'Area Urbana**



In Zona Capoluogo, il titolo (abbonamento Zona Neutra N – zona D, pari a n+1 zone, se n è la distanza tra la Zona Capoluogo e la zona D) non consente l'utilizzo di nessuno dei servizi esistenti; tuttavia, se la zona destinazione può essere raggiunta solo con interscambio (nel caso cioè non esista una linea diretta), è consentito l'interscambio con le sole linee che portano a destinazione.

E' anche consentita una forma composta di interscambio, che prevede l'utilizzo di un'ulteriore linea per portare il cliente arrivato in Zona Capoluogo al punto in cui transita una delle linee che lo conducono alla zona destinazione (se, ad es., nessuna delle linee in ingresso alla Zona Capoluogo ha punti in comune con le linee da utilizzare per arrivare a destinazione): in tal caso per lo spostamento intermedio è consentito l'utilizzo delle sole linee suburbane ed extraurbane per le sole tratte di percorso che permettono al cliente di realizzare tale spostamento.

Il titolo non consente l'acquisto dell'integrazione urbana. E' ovviamente consentito, per coprire la stessa relazione, l'acquisto del titolo con estremo in Zona Capoluogo ed integrazione urbana.

Nella Zona Neutra interna all'Area Urbana origine del viaggio, sarà possibile utilizzare qualunque mezzo, anche con spostamenti all'interno della Zona Capoluogo o della eventuale Zona Neutra sulla direttrice di uscita dall'Area Urbana; una volta però scesi dalla vettura in Zona Capoluogo, non sarà più possibile effettuare alcun ulteriore interscambio, se non nei termini più sopra indicati.

Se in uscita dalla Zona Capoluogo viene attraversata una ulteriore Zona Neutra interna all'Area Urbana, il titolo consente l'utilizzo di qualunque mezzo all'interno della Zona Neutra.

## **15. SPOSTAMENTI CON INTERSCAMBIO ALL'INTERNO DI UNA AREA URBANA**

### **TITOLI PER I QUALI È NOTA LA SOLA ZONA DI ORIGINE DELLO SPOSTAMENTO**

#### **Viaggio con interscambio in Zona Capoluogo**

Per uno spostamento da una zona origine O alla Zona Capoluogo e da questa verso una zona destinazione D (ad eventuale verifica, O è nota in quanto il relativo codice appare nella obliteratione; la destinazione D non è invece nota), con O e D esterni all'area urbana:

- il titolo deve corrispondere alla distanza O-D indicata nella Matrice Zonale
- Il titolo dà accesso, con i limiti temporali a tutti i servizi all'interno:
  - della zona, esterna all'Area Urbana, origine della relazione
  - delle zone, esterne all'Area Urbana, nelle quali il titolo è valido temporalmente;
  - delle eventuali Zone Neutre in Area Urbana, eventualmente presenti sulle direttrici afferenti alla Zona Capoluogo;
- in Zona Capoluogo, il titolo non consentirebbe l'utilizzo di nessuno dei servizi esistenti; va tuttavia notato che, se n è la distanza tra la zona origine e la Zona Capoluogo, il titolo è di tariffa pari a n+1 zone o più: è quindi possibile intercambiare utilizzando tutti i mezzi in Area Urbana, con validità temporale;
- nelle zone successive all'Area Urbana, toccate nel viaggio da O a D, il titolo riprende la sua validità a zone ed a tempo.

Il titolo ha valenza temporale.

### **Viaggio con interscambio in Zona Neutra interna all'Area Urbana**

L'interscambio in Zona Neutra interna all'area Urbana è sempre possibile; se l'interscambio comporta un successivo cambio in Zona Capoluogo, valgono le regole già viste al paragrafo precedente.

### **TITOLI PER I QUALI SONO NOTE LE ZONE DI ORIGINE E DESTINAZIONE**

#### **Viaggio con interscambio in Zona Capoluogo**

Per uno spostamento da una zona origine O alla Zona Capoluogo e da questa verso una zona destinazione D (ad eventuale verifica, sia O che D sono noti), con O e D esterni all'area urbana:

- la validità del titolo deve corrispondere alla distanza O-D indicata nella Matrice Zonale;
- il titolo dà accesso a tutti i servizi all'interno:
  - delle zone, esterne all'Area Urbana, estremi della relazione
  - delle zone, esterne all'Area Urbana, intermedie (sul percorso minimo e sul percorso "allargato");
  - delle eventuali Zone Neutre in Area Urbana, eventualmente presenti sulle direttrici afferenti alla Zona Capoluogo;
- nulla cambia se il viaggio prevede anche il transito per una Zona di VIA;

- in Zona Capoluogo, il titolo non consente l'utilizzo di nessuno dei servizi esistenti; tuttavia, se la zona destinazione può essere raggiunta solo con interscambio (nel caso cioè non esista una linea diretta), è consentito l'interscambio con le sole linee che portano a destinazione;
- è anche consentita una forma composta di interscambio, che prevede l'utilizzo di un'ulteriore linea per portare il cliente arrivato in Zona Capoluogo al punto in cui transita una delle linee che lo conducono alla zona destinazione (se ad es. nessuna delle linee in ingresso alla Zona Capoluogo ha punti in comune con le linee da utilizzare per arrivare a destinazione): in tal caso per lo spostamento intermedio è consentito l'utilizzo delle sole linee suburbane ed extraurbane e per le sole tratte di percorso che permettono al cliente di realizzare tale spostamento.

Il titolo non consente l'acquisto dell'integrazione urbana.

### **Viaggio con interscambio in Zona Neutra interna all'Area Urbana**

L'interscambio in Zona Neutra interna all'area Urbana è sempre possibile.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Francesco Saverio Di Ciommo, Responsabile del SERVIZIO AFFARI GENERALI, GIURIDICI E PROGRAMMAZIONE FINANZIARIA DELLA DIREZIONE GENERALE RETI INFRASTRUTTURALI, LOGISTICA E SISTEMI DI MOBILITA', in sostituzione del Direttore generale "Reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità", Paolo Ferrecchi, come disposto da propria nota n. PG.2010.0041911 del 17/02/2010 esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008, parere di regolarità amministrativa in merito all'atto con numero di proposta GPG/2010/2366

data 15/12/2010

IN FEDE

Francesco Saverio Di Ciommo

omissis

---

L'assessore Segretario: Muzzarelli Gian Carlo

---

Il Responsabile del Servizio  
Segreteria e AA.GG. della Giunta  
Affari Generali della Presidenza  
Pari Opportunita'



Provincia  
di Modena

**Verbale n. 59 del 22/02/2011**

*Oggetto:* PATTO DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E LOCALE. APPROVAZIONE DELLA MANOVRA TARIFFARIA PER IL 2011 PER LA PROVINCIA DI MODENA

Pagina 1 di 1

**GIUNTA PROVINCIALE**

La delibera di Giunta n. 59 del 22/02/2011 è pubblicata all'Albo Pretorio di questa Provincia, per quindici giorni consecutivi, a decorrere dalla data sotto indicata.

Modena, 23/02/2011

IL VICE SEGRETARIO GENERALE  
CALDERARA CLAUDIA

Originale firmato digitalmente



Provincia  
di Modena

**Verbale n. 59 del 22/02/2011**

*Oggetto:* PATTO DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE E  
LOCALE. APPROVAZIONE DELLA MANOVRA TARIFFARIA PER  
IL 2011 PER LA PROVINCIA DI MODENA

Pagina 1 di 1

## **GIUNTA PROVINCIALE**

La delibera di Giunta n. 59 del 22/02/2011 è divenuta esecutiva in data 05/03/2011

IL SEGRETARIO GENERALE  
SAPIENZA GIOVANNI

Originale firmato digitalmente