



Agenzia del TPL di Brescia

AGENZIA DEL TPL DI BRESCIA - Via Marconi, 12 - 25128 BRESCIA

Conferenza Locale del Trasporto Pubblico *Bacino di Brescia*

Nona sessione - 5 Febbraio 2020



Sistema tariffario Integrato di bacino (STIBM)

***Presentazione del nuovo sistema tariffario
Regolamento tariffario***

Finalità generali e condizioni di attuazione del STIBM

- **Introdurre un criterio univoco e oggettivo di determinazione dei prezzi dei titoli di viaggio**, al fine di evitare effetti di discrezionalità e aleatorietà, garantendo la **proporzionalità della tariffa di base rispetto alla quantità di servizio consumato/acquistato**.
- **Adottare un sistema semplice, trasparente e facilmente comunicabile**, al fine di migliorare la comprensione ed attrarre nuovi utenti.
- Salvaguardare e incrementare il livello storico dei ricavi tariffari, al fine di **garantire l'equilibrio economico-finanziario del sistema e un quadro di risorse certe necessarie per la messa a gara dei servizi**.
- Definire una **base comune di agevolazioni tariffarie** e di scontistica per specifiche categorie di utenti, secondo obiettivi d'inclusione ed equità sociale e con costo a carico della finanza pubblica.

Caratteristiche distintive del STIBM del bacino di Brescia

Il Sistema integrato tariffario:

- a. attua **l'estensione uniforme della zonizzazione in tutto il bacino.**
- b. definisce **le zone, il disegno dei loro confini e l'ampiezza delle medesime** in modo correlato sia a fattori geografici e di struttura dei flussi sia in rapporto al livello di servizio offerto (e di quello futuro previsto nel PTB).
- c. risponde **all'esigenza di mantenere il totale dei ricavi** (complessivamente nel bacino) operando il bilanciamento necessario attraverso l'adeguamento dei prezzi a fronte dello slittamento di una parte significativa di relazioni di traffico verso «classi tariffarie» inferiori.
- d. comporta **l'armonizzazione con le tariffe ferroviarie.**
- e. persegue scelte tariffarie **modulate in modo da tenere conto della base di prezzi dei titoli urbani in vigore** che – tra l'altro – presenta parte della gamma di titoli di viaggio con agevolazioni particolarmente elevate
- f. determina importanti novità nelle zone periferiche dove si introducono zone di maggiore ampiezza che determinano risparmi consistenti per l'utenza

Il percorso istituzionale e tecnico svolto

3^a sessione 30.06.2017

Illustrazione nuovo sistema tariffario

- *Riferimenti al Regolamento e richiami alle Linee Guida regionali*
- *Simulazioni modellistiche – Esiti*
- *La nuova zonizzazione tariffaria*

4^a sessione 14.02.2018

Organizzazione del STIBM e percorso di implementazione

- *Considerazioni in riferimento alle Osservazioni formulate dopo la terza sessione CLTP*
- *Scelta e definizione della gamma dei titoli di viaggio*
- *Implementazione STIBM in relazione e progetto di Bigliettazione elettronica (SBE)*
- *Problematiche armonizzazione tariffe STIBM con tariffe ferroviarie*

8^a sessione 25.11.2019

Definizione dell'assetto del STIBM

- *Aggiornamento sulle attività tecniche svolte per la definizione del STIBM*
- *Stato di avanzamento lavori e iter per l'approvazione del STIBM*

Percorso di condivisione - Elementi qualificanti

- ✓ **Policy di impostazione del progetto di zonizzazione** (es. macro-zone vs. zonizzazione media entità, corona area periurbana, ampiezza funzione del livello di servizio, ecc.)
 - ✓ **Verifica della sostenibilità finanziaria del progetto**
 - Analisi impatti: complessivo e su relazioni O/D puntuali e significative
 - Ricerca delle tariffe di equilibrio
 - ✓ **Scelta e definizione tipologia di titoli di viaggio (TdV)** oltre ai titoli obbligatori
 - ✓ **Determinazione dei prezzi dei Titoli di viaggio e agevolazioni** (di applicazione generale o riservate a particolari gruppi di utenti con compensazione a carico Enti promotori)
 - ✓ **Intesa con Regione Lombardia** (eventuale periodo transitorio con «doppio regime» in vigore e mantenimento abbonamenti mensili “solo ferro”) – Percorso di **adeguamento tariffe ferro**
- **Definizione meccanismi di riparto degli introiti (clearing)** con Trenord e altri operatori, come ad esempio servizi Navigazione lago Iseo.

Art. 10 Zonizzazioni degli STIBM

Per la determinazione delle tariffe **gli STIBM adottano il modello a zone** che si caratterizza per i seguenti elementi:

- a) assunzione quale principale parametro, per la **determinazione delle tariffe, del numero delle zone attraversate, comprese quelle di origine e di destinazione;**
- b) possibilità di effettuare spostamenti dal punto di origine al punto di destinazione attraverso la scelta di itinerari diversi (ad esclusione di quelli che prevedono percorsi significativamente differenti e per i quali non sarebbe giustificabile mantenere l'identico azionamento previsto per gli altri itinerari);
- c) **semplificazione massima del modello tariffario**, che individua un numero limitato di zone e semplifica la comprensione del sistema per il viaggiatore;
- d) **incentivazione degli spostamenti di adduzione alle linee di forza.**

DGR X/2486 del 10.10.2014 "Linee Guida per la redazione dei Programmi di bacino del TPL
di cui alla LR 6/2012 art.13"

Punto 2.2.4 La definizione di coerenti politiche tariffarie dove si afferma che:

"un caposaldo nel ridisegno della rete è collegato alla necessità di dare applicazione al regolamento approvato con DGR n. X/1921 del 6.06.2014 "Sistema tariffario integrato del trasporto pubblico (art.44 LR 6/2012)", definendo **nuove politiche tariffarie in funzione della ri-progettazione dei servizi** in coerenza con l'introduzione dello STIBM, del Sistema Tariffario Integrato Lineare (STIR) e della Tariffa Integrata Regionale (TIR)".

In particolare, **l'introduzione degli STIBM è un pre-requisito fondamentale per il ridisegno della rete di trasporto:** nell'ambito di un sistema tariffario integrato, infatti, i prezzi degli spostamenti dipendono dalla lunghezza del collegamento richiesto ma sono indipendenti dal numero e dal tipo dei vettori utilizzati.

Nelle Linee Guida (pag.34-36, punto 2.2.4) vengono messe in luce le **problematiche inerenti la scelta della dimensione delle zone** e si afferma che:

"Seppur zone ampie possano determinare rilevanti salti di tariffa, con possibili comportamenti opportunistici da parte degli utenti, si ritiene **opportuno che i sistemi tariffari abbiano una struttura** a zone equilibrata tra opposte esigenze ma **mai di dimensioni troppo piccole**".

Si evidenzia anche che **zone grandi:**

- **garantiscono una struttura semplice, comunicabile e comprensibile all'utente**
- **favoriscono l'utilizzo anche occasionale del TPL**
- **accregono le potenzialità dei nodi di interscambio**

Il sistema tariffario integrato del bacino di BS (STIBM)

La definizione dell'assetto del STIBM si è svolta attraverso un percorso tecnico molto articolato che ha avuto un primo punto fermo nella approvazione della nuova zonizzazione del territorio (39 zone) recepita nel Programma di Bacino.

Questo percorso e la metodologia seguita sono stati esposti in precedenti sedute della CLTP.

La scelta della configurazione delle zone ("struttura alveolare") e della loro dimensione (zone "ampie", in coerenza con quanto indicato al punto 2.2.4 delle Linee Guida regionali per la redazione dei programmi di bacino) influenza in modo determinante l'assetto del sistema tariffario.

In particolare, il STIBM del bacino di Brescia si **configura come un sistema tariffario unitario, costruito su base pluricentrica**, in sostituzione degli attuali azzonamenti dell'area urbana di Brescia, del sistema a zone nella sottorete Nord ed in quella Sud, del sistema lineare in Valle Camonica, dei variegati sistemi usati nelle altre aree provinciali esterne a questa per le relazioni interurbane (Verona, Trento, Bergamo, Mantova).

Il sistema tariffario integrato del bacino di BS (STIBM)

Il nuovo sistema è progettato in forma di sistema zonale, con zone costituite da una corona tariffaria comprendente i comuni dell'area urbana allargata (in cui, di fatto, non esistono spostamenti trasversali) a partire dal principale centro generatore (centro corona) con baricentro corrispondente al comune di Brescia. La scelta del capoluogo trae origine dal ruolo dello stesso, non solo in quanto polo primario del bacino di generazione e attrazione di traffico, ma anche come centro di organizzazione dei servizi TPL del rispettivo ambito territoriale di competenza.

La struttura della zonizzazione si presta molto bene, in modo intrinseco, a rispondere ad alcuni requisiti indicati dall'art. 10 del Regolamento Regionale. In particolare, riguardo a:

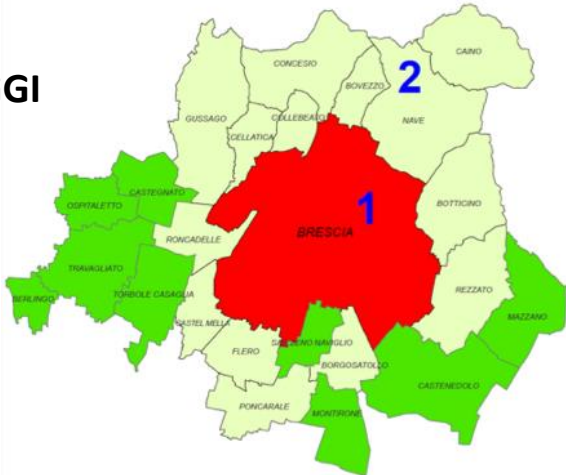
- ✓ **la semplificazione massima del modello tariffario**, che individua un numero limitato di zone e semplifica la comprensione del sistema per il viaggiatore;
- ✓ **la facile comprensibilità** del modello di zonizzazione e delle tariffe risultanti;
- ✓ **l'incentivazione degli spostamenti di adduzione alle linee di forza**;
- ✓ la riduzione delle situazioni in cui itinerari differenti per congiungere le stesse origini e destinazioni comportano l'attraversamento di un numero differente di zone.

Coerentemente con le Linee Guida indicate dal Regolamento regionale, **tutti i comuni del Bacino sono stati assegnati in modo univoco ad una singola zona tariffaria**, in funzione della localizzazione del baricentro insediativo comunale.

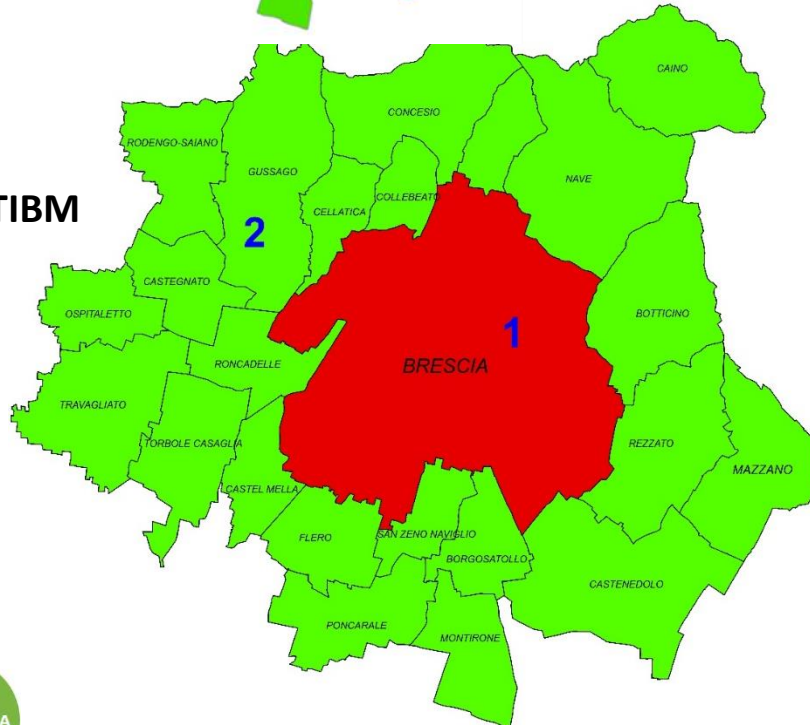
La zonizzazione del STIBM

Brescia e la corona dei comuni di seconda fascia

OGGI

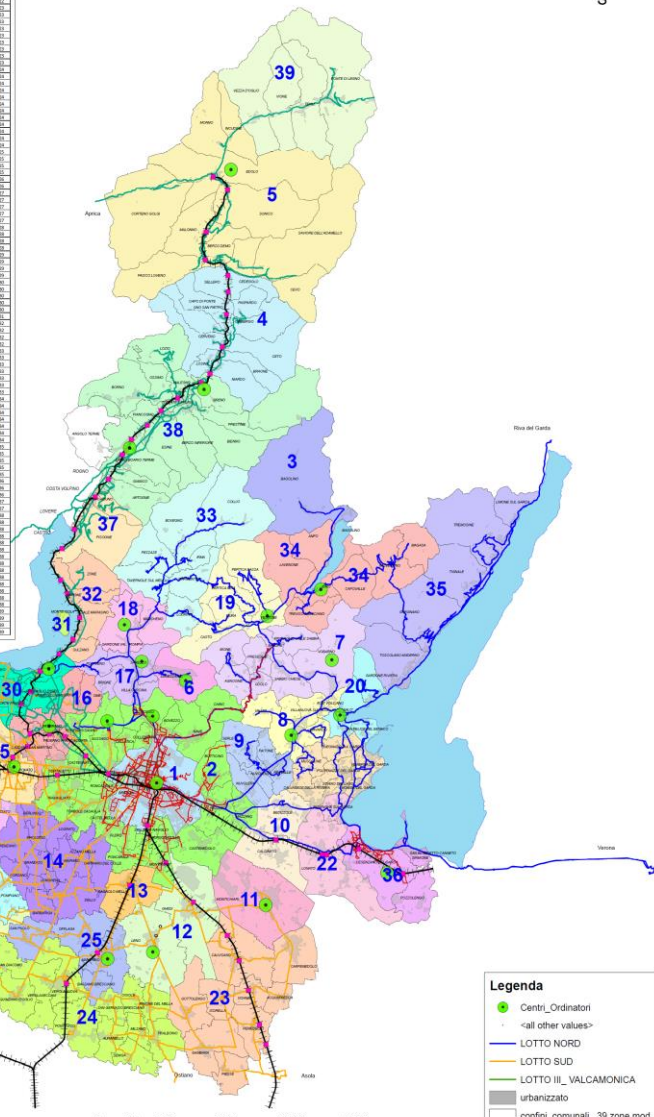


Con STIBM



confini_comunali_39 zone mod

39zone	Comune	Area	Comune	Area
1	Brescia	100	Brescia	100
2	Castegnato	100	Castegnato	100
3	Castenedolo	100	Castenedolo	100
4	Castel Mella	100	Castel Mella	100
5	Castiglione	100	Castiglione	100
6	Cellatica	100	Cellatica	100
7	Collebeato	100	Collebeato	100
8	Cornedo	100	Cornedo	100
9	Corniglio	100	Corniglio	100
10	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
11	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
12	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
13	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
14	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
15	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
16	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
17	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
18	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
19	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
20	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
21	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
22	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
23	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
24	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
25	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
26	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
27	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
28	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
29	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
30	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
31	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
32	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
33	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
34	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
35	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
36	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
37	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
38	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100
39	Cornusiglio	100	Cornusiglio	100



Il funzionamento dello STIBM con tariffazione zonale comporta che i documenti di viaggio vengono tariffati **in funzione del numero di zone utilizzate/attraversate** con il o i servizi scelti per raggiungere la località di destinazione.

In particolare, in relazione al tragitto scelto, ad ogni passaggio di zona corrisponde uno scatto tariffario; nell'ambito di ogni zona attraversata il documento di viaggio, per il tempo della sua validità temporale, dà diritto ad usufruire di ogni servizio di TPL disponibile, sia urbano sia interurbano.

Nel caso di tragitti che comportino l'attraversamento di un confine tra bacini di mobilità diversi (mobilità inter-bacino TPL cioè nella fattispecie che riguarda le linee inter-bacino di competenza di un bacino le quali transitano in altro bacino è prevista l'estensione del sistema tariffario a zone del bacino di competenza della linea, con la possibilità di integrazione, mediante accordi commerciali, con i servizi di competenza dell'altro bacino e generati nelle zone attraversate).

Le tariffe di equilibrio del STIBM

Per quantificare **gli impatti complessivi** (di sistema) e per singolo sotto-ambito si è proceduto con una **valutazione dei ricavi attesi dopo l'attuazione della nuova zonizzazione** tariffaria. Quest'ultima comporta, in ragione del nuovo disegno che amplia l'estensione delle zone attuali, **un generale decremento del numero di confini zionali attraversati per gran parte delle relazioni di traffico** considerate, facendo sì che una quota importante degli spostamenti si esaurisca all'interno della medesima zona tariffaria come mostrano i grafici riportati nel seguito.

In ragione di questa dinamica, qualora i livelli di prezzo dei titoli di viaggio restassero invariati, ne deriverebbe una generale riduzione dei ricavi complessivi. Poiché il STIBM, oltre alla conformità rispetto al Regolamento Regionale e alle direttive e obiettivi di Bacino, **deve tendere a garantire:**

- a) Il mantenimento dei **ricavi tariffari** (di bacino, per singola modalità e singola Azienda di trasporto);
- b) Il **minor impatto possibile sugli utenti** del TPL (domanda attuale),

ne consegue la **necessità di identificare nuovi livelli tariffari** (associati ad ogni classe tariffaria) che garantiscano il raggiungimento di un ricavo complessivo analogo a quello attuale.

Le analisi sono state condotte sotto l'ipotesi di **"offerta e domanda costanti"** ossia alle condizioni in essere. Detta ipotesi è da un lato sicuramente verosimile riguardo all'offerta, in quanto lo schema di rete e di servizio è il medesimo di quello vigente e, dall'altro, senz'altro conservativa riguardo alla domanda; quest'ultima viceversa, potrà crescere in funzione della futura programmazione prevista nel Programma di bacino.

L'impianto della rete come definito nel Programma di Bacino non modifica i percorsi/itinerari attuali ma attua una programmazione del servizio più strutturata (potenziando il servizio sulle direttrici principali) senza attuare sostanziali modifiche d'itinerario. Inoltre, lo schema di rete connesso ai servizi scolastici (che pesano per circa un terzo della produzione del TPL extraurbano) resta immutato.

Analisi dell'impatto economico

Relazioni di traffico considerate ai fini della riclassificazione delle O/D nella zonizzazione STIBM

AZIENDA	RELAZIONI TEORICHE	RELAZIONI ELABORATE	SPOSTAMENTI ESAMINATI	%
URBANO/AREA URBANA	225	101	19.389	27%
TRASPORTI BS NORD	2.012	651	11.960	17%
TRASPORTI BS SUD	2.531	746	14.935	21%
VALLECAMONICA	839	214	2.890	4%
TOTALE	5.607	2.712	49.174	68%
Totale spostamenti TPL interni al bacino (Matrice ISTAT 2011)			71.876	

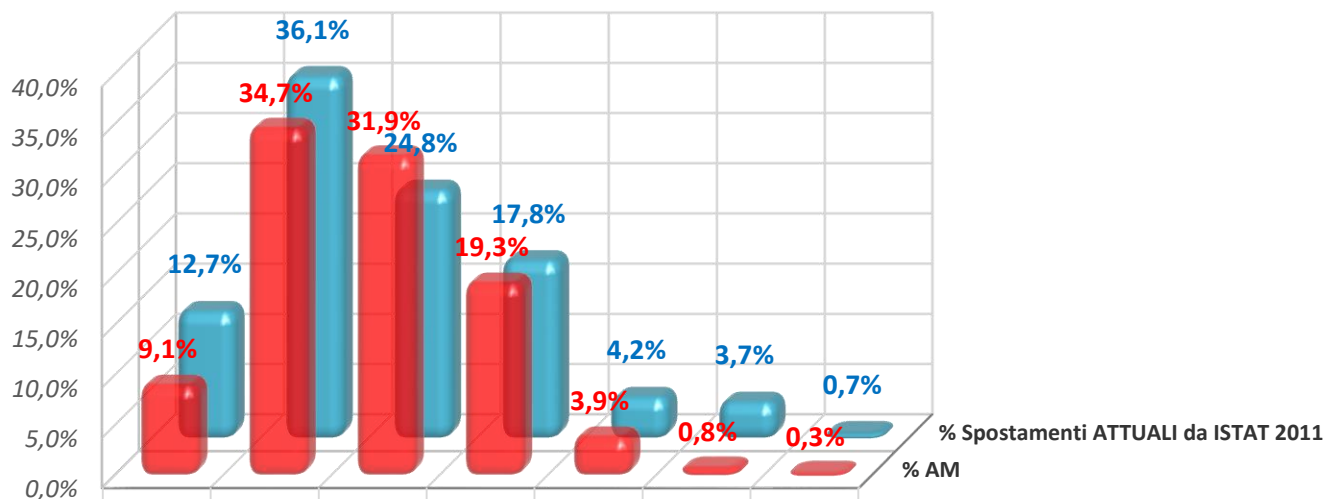
Le relazioni teoriche totali comprendono gli spostamenti intracomunali oltre a quelli inferiori alla soglia prestabilita ($s < 20$)

Analisi dell'impatto economico

Verifica "venduto" in rapporto distribuzione O/D ISTAT - **Zone in vigore** Sottobacino TBN

Venduto [AM] 2018

(esclusi spostamenti interni ai Comuni)



■ % AM

■ % Spostamenti ATTUALI da ISTAT 2011

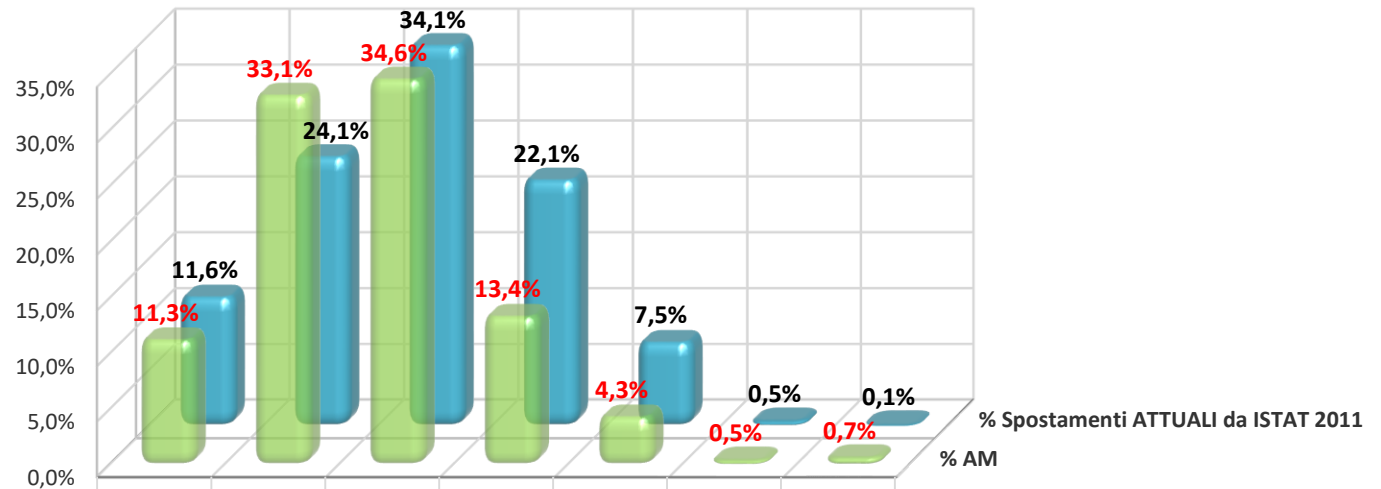
■ % AM

■ % Spostamenti ATTUALI da ISTAT 2011

Analisi dell'impatto economico

Verifica "venduto" in rapporto distribuzione O/D ISTAT - **Zone in vigore** Sottobacino TBS

Venduto [AM] 2018 (esclusi spostamenti Interni ai Comuni)

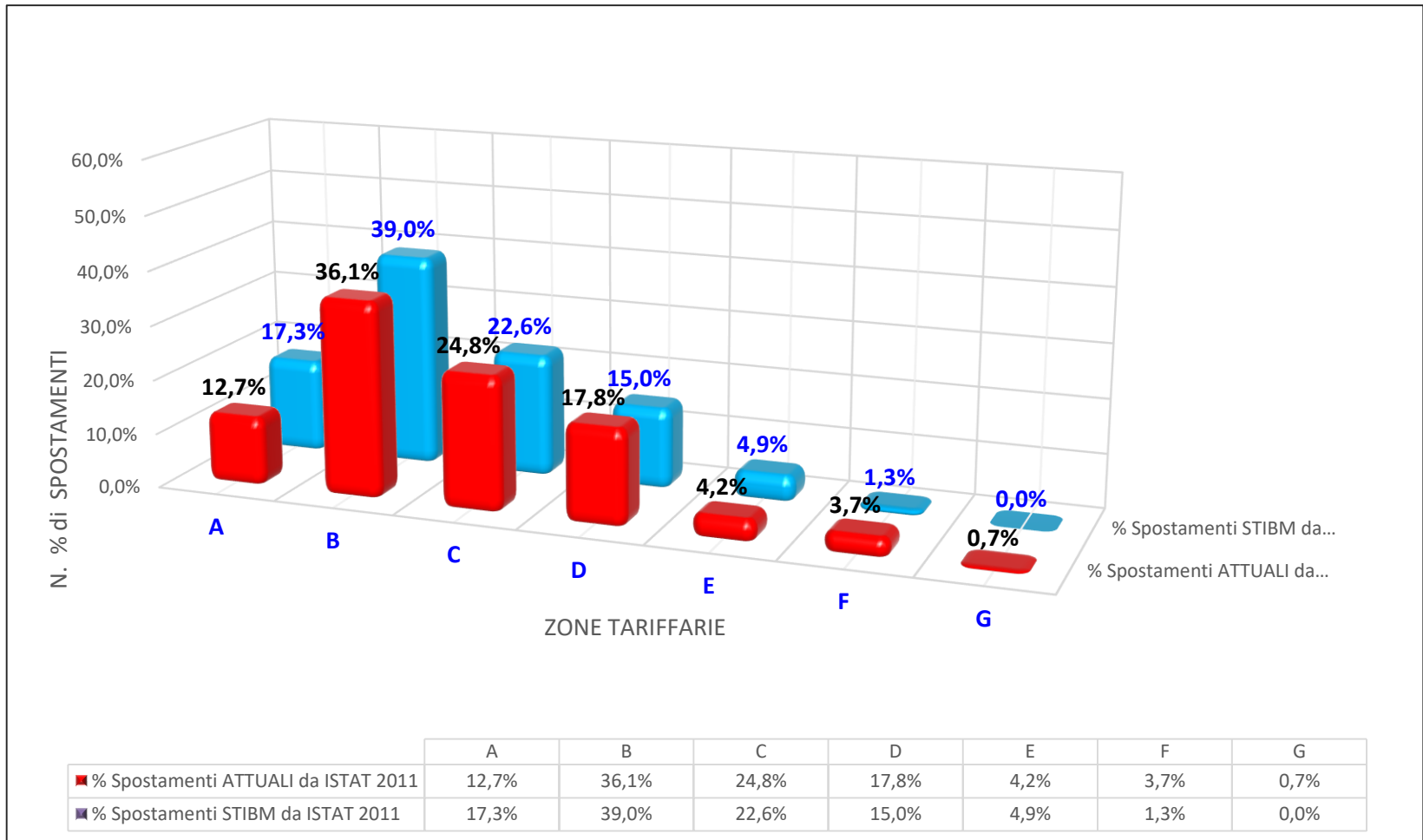


	A	B	C	D	E	F	G
% AM	11,3%	33,1%	34,6%	13,4%	4,3%	0,5%	0,7%
% Spostamenti ATTUALI da ISTAT 2011	11,6%	24,1%	34,1%	22,1%	7,5%	0,5%	0,1%

% AM

Analisi dell'impatto economico

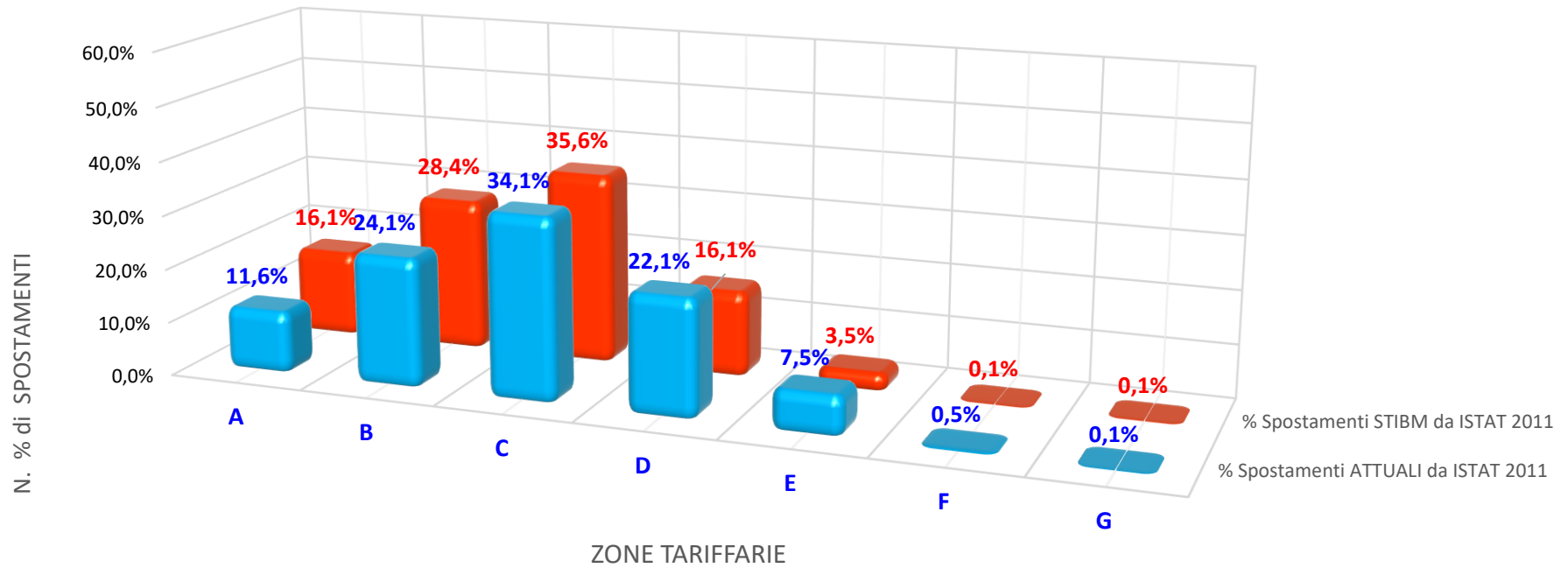
Effetto zonizzazione STIBM su distribuzione delle relaz.ni O/D per classe tariffaria - **TBN**



Lo "shift" (slittamento) delle relazioni di traffico O/D verso classi tariffarie inferiori è conseguente alla scelta di adottare zone tariffarie più ampie di quelle attuali.

Analisi dell'impatto economico

Effetto zonizzazione STIBM su distribuzione delle relaz.ni O/D per classe tariffaria - TBS

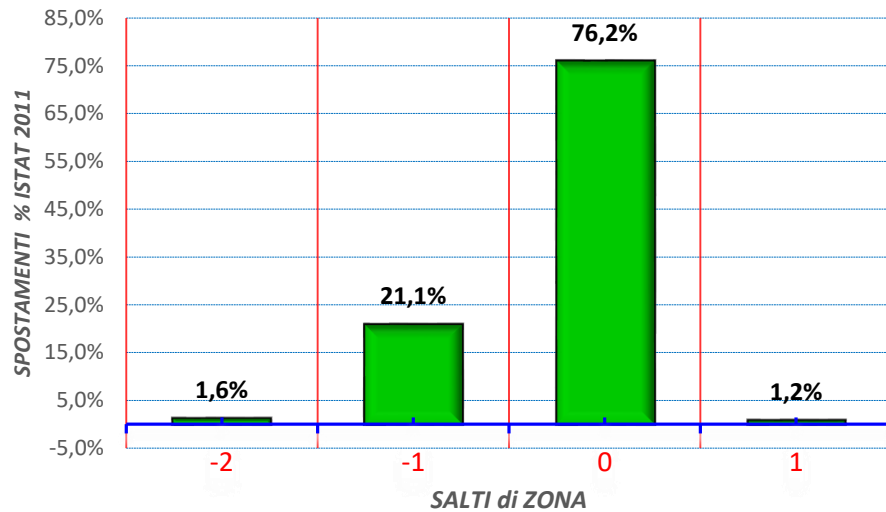


	A	B	C	D	E	F	G
% Spostamenti ATTUALI da ISTAT 2011	11,6%	24,1%	34,1%	22,1%	7,5%	0,5%	0,1%
% Spostamenti STIBM da ISTAT 2011	16,1%	28,4%	35,6%	16,1%	3,5%	0,1%	0,1%

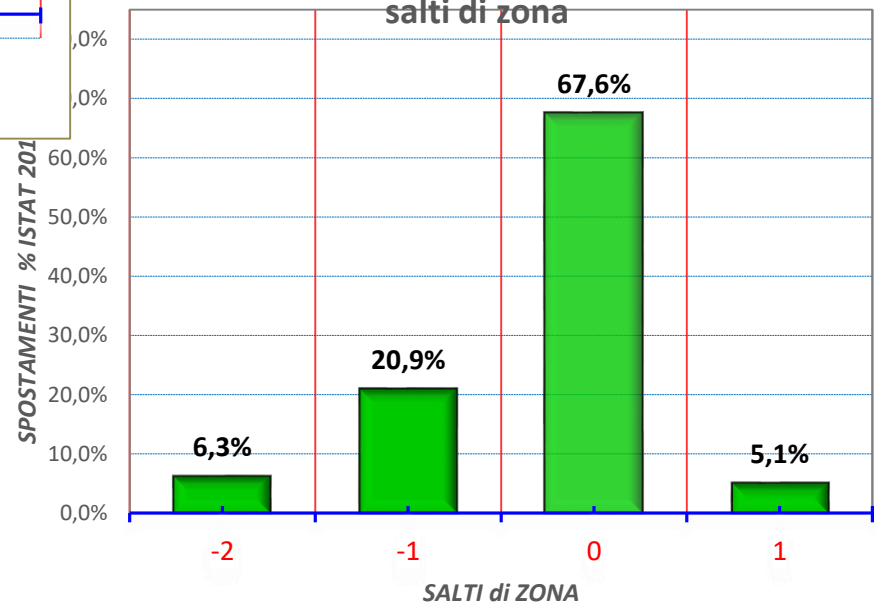
Lo "shift" (slittamento) delle relazioni di traffico O/D verso classi tariffarie inferiori è conseguente alla scelta di adottare zone tariffarie più ampie di quelle attuali.

Analisi dell'impatto economico

TBN: Distribuzione % SPOSTAMENTI 2011 per salti di zona



TBS: Distribuzione % SPOSTAMENTI 2011 per salti di zona



Vantaggi nuovo assetto zonale STIBM

- **Slittamento di quota significativa delle O/D verso classi tariffarie inferiori, pur compensato da un adeguamento della tariffa** (effetto particolarmente evidente nei comuni dell' hinterland di Brescia collocati nella parte periferica della corona ZONA 2 e in Valle Camonica)
- **Aumento delle destinazioni potenzialmente raggiungibili a parità di tariffa** (le zone sono disegnate per comprendere le relazioni servite da linee feeder)
- **Un solo Titolo di Viaggio permette l'uso multiplo di più vettori**

In sintesi:

Il prezzo del titolo di viaggio non corrisponde più ad un **percorso** (viaggio da A a B) il cui prezzo è sostanzialmente riferito alla sua lunghezza, bensì all'acquisto di una data **quantità di mobilità** (la zona) il cui valore è commisurato all'intensità di offerta /livello qualitativo presente in quell'area.

Titoli di viaggio obbligatori

I STIBM prevedono l'emissione obbligatoria delle seguenti tipologie di titoli di viaggio

OBBLIGATORI		OPZIONALI
ORDINARI	PREFERENZIALI (AGEVOLATI e GRATUITA')	
Biglietto ordinario [BO]		
Biglietto giornaliero [BG]		
Biglietto multiplo 10 corse [BM10]		
Abbonamento SETTIMANALE pers. [AS]		
Abbonamento MENSILE pers. [AM]	Abbon.to MENSILE personale UNDER 26	AM STUDENTI UNIVERSITARI
	Abbon.to MENSILE personale OVER 65	AM PENSIONATI
Abbonamento ANNUALE pers. [AA]	Abbon.to ANNUALE personale UNDER 26	AA STUDENTI UNIVERSITARI
	Abbon.to ANNUALE personale OVER 65	AA PENSIONATI
	Categorie particolari AA OVER 65 OFF-PEAK (feriali)	
		AM/AA Studenti UNIVERSITA' 1° anno
		AM/AA ridotto in base ISEE art.28 RR

- **Parametri di conversione** (anche chiamati *moltiplicatori* o *parametri di convenienza*) tra i diversi titoli di viaggio: sono fissati dal Regolamento regionale
- **Tipologie di scontistica (obbligatorie e non) per gruppi di utenti**
 - Under 26 anni
 - Senior (oltre determinata età: es. 65 anni)
 - Agevolazioni per gruppi di utenti particolari (studenti universitari, ecc.)
 - Componenti familiari aggiuntivi
 - Parametrate su “quoziente familiare” (modello francese)
 - Price capping (su base mensile)
- **Modalità di pagamento**
 - Abbonamenti rateizzabili**
 - Post pagamento con fatturazione personalizzata
 - A consumo, con progressività decrescente del prezzo per unità (n° viaggi / n° zone attraversate) conteggiate per un periodo predeterminato (anno)
- **Fasce temporali di utilizzo per i vari gruppi di utenti** (es: AM senior dopo ore 9.00)
- **Durata titoli di viaggio** (es: validità 24 ore da convalida del giornaliero vs. scadenza a termine giornata di validazione)

Titoli di viaggio obbligatori

TITOLO di VIAGGIO	DESTINATARI	LIMITI DI VALIDITÀ AGGIUNTIVI	SCONTO (sulla tariffa del titolo a profilo ordinario corrispondente)
Abbonamento Mensile Personale Giovani	Tutti i viaggiatori che non abbiano compiuto il 26° anno di età alla data di inizio validità del titolo.		10%
Abbonamento Mensile Personale Anziani	Tutti i viaggiatori che abbiano compiuto il 65° anno di età prima età della data di inizio validità del titolo.		10%
Abbonamento Annuale Personale Giovani	Tutti i viaggiatori che non abbiano compiuto il 26° anno di età alla data di inizio validità del titolo.	Validità 12 mesi	$T_{AMP} \times 12 \times 0,65$ (35% di sconto)
Abbonamento Annuale Personale Anziani	Tutti i viaggiatori che abbiano compiuto il 65° anno di età prima età della data di inizio validità del titolo.	Validità 12 mesi	$T_{AMP} \times 12 \times 0,55$ (45% di sconto)
Abbonamento Annuale Soglia ISEE	Tutti i viaggiatori appartenenti a nuclei familiari con attestazione ISEE, "Indicatore della Situazione Economica Equivalente" in corso di validità non superiore alla soglia di x.xxx,00 euro.		XX % (esempio 85%)
Abbonamento Annuale Personale Ragazzi	Tutti i viaggiatori che non abbiano compiuto il 14° anno di età alla data di inizio validità del titolo.		100% (gratuità)

Gratuito per 4 mesi e 1 settimana

Gratuito per 5 mesi e 2 settimane

Validità temporale BO

Classe tariffaria	Range medio tratta principale [km]	Validità TdV [min.]	V comm [Km/h]	Durata viaggio [min] (*)	Margine tempo [%]
A	10	90	17	35+25=60'	34%
B	15	105	22	40+25= 65'	38%
C	20	120	25	45+25=70'	42 %
D	25	135	28	50+25=75'	44 %
E	30	150	32	55+35=90'	40 %
F	35	180	35	60+35=95'	47 %
G	40	210	35	70+35=105	50 %

(*) incluso tempo trasbordo (15') e tratta terminale (10'-20')

VALIDITÀ TEMPORALE	La tratta validamente iniziata (iniziata entro la validità temporale del titolo di viaggio) può essere completata.
	La validità temporale deve essere indicata sul titolo di viaggio.

Titoli di viaggio obbligatori - esempio I

TITOLO DI VIAGGIO	Biglietto Ordinario (BO)
PROFILO	Ordinario, Impersonale
DESTINATARI	Tutti i viaggiatori
VALIDITÀ SPAZIALE	Qualsiasi viaggio che si sviluppi interamente nell'ambito territoriale definito dalle zone acquistate. Le zone di validità devono essere indicate sul titolo di viaggio.
VALIDITÀ TEMPORALE	Validità temporale base 90' per la singola zona, 105' per la seconda, 120' per la terza zona; 135' per la quarta, 150' per la quinta, 180' per la sesta, la settima e le successive. La tratta validamente iniziata (iniziata entro la validità temporale del titolo di viaggio) può essere completata. La validità temporale deve essere indicata sul titolo di viaggio.
REGOLE DI UTILIZZO	Permette di effettuare un viaggio percorrendo più tratte e combinando più mezzi, in modalità sia continuativa sia con più soste intermedie, nei soli limiti di validità temporale e spaziale. Consente l'utilizzo di tutte le modalità di trasporto pubblico integrate nello STIBM. Si attiva con la prima validazione che deve essere effettuata nell'immediatezza dell'inizio del viaggio. In funzione della modalità di trasporto utilizzata, la validazione deve essere effettuata alla salita al mezzo o prima della medesima presso le infrastrutture di terra (metropolitana, ferrovia odove presenti). La validazione deve essere ripetuta all'accesso a ogni successivo mezzo utilizzato, effettuando l'ultima convalida entro il termine di validità temporale del titolo. Non è cedibile dopo la validazione. Deve essere conservato a bordo mezzo ed entro le aree di stazione o fermata il cui accesso è delimitato da tornelli e deve essere esibito al personale di controllo, su richiesta dello stesso, in qualsiasi momento del viaggio, compreso in fermata alla discesa dai mezzi. Per i limiti di validità dei titoli non utilizzati, i termini di rimborso degli stessi e tutte le altre regole di utilizzo qui non indicate si applicano integralmente le "condizioni di trasporto" indicate all'art. 31 del Regolamento Regionale.
REGOLE DI VENDITA	In sede di acquisto del titolo è richiesta la sola specificazione delle zone di validità. Il titolo minimo acquistabile è pari a 1 unità tariffaria (corrispondente ad 1 zona).
TARIFFA	È definita in funzione del numero di unità tariffarie corrispondenti alle zone acquistate. Le tariffe sono riportate in tabella nell'Allegato 4.

Titoli di viaggio obbligatori – esempio 2

TITOLO DI VIAGGIO	Abbonamento Mensile Personale (AMP)
PROFILO	Ordinario, personale
DESTINATARI	Tutti i viaggiatori
VALIDITÀ SPAZIALE	Qualsiasi viaggio che si sviluppi interamente nell'ambito territoriale definito dalle zone acquistate. Le zone di validità devono essere indicate sul titolo di viaggio.
VALIDITÀ TEMPORALE	Mese solare precodificato all'emissione, vendita o attivazione o mese solare del giorno della prima validazione. La tratta validamente iniziata (iniziata entro la validità temporale) può essere completata. La validità temporale deve essere indicata sul titolo di viaggio.
REGOLE DI UTILIZZO	<p>Personale e non cedibile.</p> <p>Permette di effettuare un numero illimitato di viaggi, percorrendo più tratte e combinando più mezzi, in modalità sia continuativa sia con più soste intermedie, nei soli limiti di validità temporale e spaziale.</p> <p>Consente l'utilizzo di tutte le modalità di trasporto pubblico, integrate nello STIBM.</p> <p>Si attiva dalla data precodificata all'emissione, vendita o attivazione, o dalla data della prima validazione, che deve essere effettuata nell'immediatezza dell'inizio del viaggio. In funzione della modalità di trasporto utilizzata, la validazione deve essere effettuata alla salita al mezzo o prima della medesima presso le infrastrutture di terra (metropolitana, ferrovia o dove presenti). La validazione deve essere ripetuta all'accesso a ogni successivo mezzo utilizzato, effettuando l'ultima convalida entro il termine di validità temporale del titolo.</p> <p>Deve essere conservato a bordo mezzo ed entro le aree di stazione o fermata il cui accesso è delimitato da tornelli e deve essere esibito al personale di controllo, su richiesta dello stesso, in qualsiasi momento del viaggio, compreso in fermata alla discesa dai mezzi. E' considerato valido a condizione che il titolare, al momento del controllo, sia in possesso di documento d'identità in corso di validità, salvo il caso in cui la tessera personale su cui il titolo è caricato non costituisca essa stessa documento di identità.</p> <p>Per i termini di rimborso e tutte le altre regole di utilizzo qui non indicate si applicano integralmente le "condizioni di trasporto" indicate all'art. 31 del Regolamento Regionale.</p>
REGOLE DI VENDITA	<p>In sede di acquisto del titolo è richiesta: la specificazione delle zone di validità, l'eventuale indicazione del mese nel quale si richiede di attivare il titolo e la comunicazione dei dati anagrafici del titolare, secondo modalità dipendenti dai canali di acquisto utilizzato. I dati anagrafici sono conservati dal gestore nei rispetti delle vigenti normative sulla privacy e non possono essere utilizzati per finalità differenti dal controllo di validità del titolo, salvo esplicita autorizzazione dell'acquirente, ad eccezione delle finalità relative ad indagini statistiche utili all'analisi della domanda e all'ottimizzazione l'offerta di servizi TPL.</p> <p>Il titolo minimo acquistabile è pari ad 1 unità tariffaria.</p>
TARIFFA	È definita in funzione del numero di unità tariffarie corrispondenti alle zone adiacenti acquistate. Le tariffe sono riportate in tabella nell'Allegato 4. La tariffa, nel rispetto di quanto previsto dal Regolamento Regionale, art. 12, non può eccedere il valore ottenuto moltiplicando la tariffa del biglietto ordinario (BO) di corrispondente validità per un coefficiente compreso fra 16 e 25.

Presentazione STIBM

FINE