



# Regione Lombardia

## LA GIUNTA

---

DELIBERAZIONE N° X / 1323

Seduta del 07/02/2014

---

Presidente **ROBERTO MARONI**

Assessori regionali MARIO MANTOVANI *Vice Presidente*  
VALENTINA APREA  
VIVIANA BECCALOSSI  
SIMONA BORDONALI  
PAOLA BULBARELLI  
MARIA CRISTINA CANTU'  
CRISTINA CAPPELLINI

ALBERTO CAVALLI  
MAURIZIO DEL TENNO  
GIOVANNI FAVA  
MASSIMO GARAVAGLIA  
MARIO MELAZZINI  
ANTONIO ROSSI  
CLAUDIA TERZI

Con l'assistenza del Segretario Marco Pilloni

Su proposta dell'Assessore Maurizio Del Tenno

Oggetto

REGOLAMENTO REGIONALE "SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO REGIONALE DEL TRASPORTO PUBBLICO (ART. 44 L.R. 6/2012)" (RICHIESTA DI PARERE ALLA COMMISSIONE CONSILIARE)

Il Dirigente Roberto Laffi

Il Direttore Generale Anna Tavano

L'atto si compone di 32 pagine

di cui 28 pagine di allegati

parte integrante



# Regione Lombardia

## LA GIUNTA

---

### **VISTI:**

- il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 avente per oggetto "Conferimento alle Regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale a norma dell'art. 4 della legge 15 marzo 1997, n. 59" e successive modificazioni ed integrazioni;
- l'art. 3 della Legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 "Modifiche al titolo V della seconda parte della Costituzione";
- la Legge regionale 4 aprile 2012 n. 6 "Disciplina del settore dei trasporti" ed in particolare l'art. 44, comma 1 che prevede la disciplina con regolamento del nuovo sistema tariffario integrato regionale sulla base dei principi e degli elementi di cui allo stesso articolo ed agli articoli 43 e 45;
- la legge regionale 9 dicembre 2013 n. 18 "Modifiche alla legge regionale 4 aprile 2012, n. 6 (Disciplina del settore dei trasporti)" che, tra l'altro, modifica l'art.60, prorogando al 31 marzo 2014 il termine per la costituzione delle Agenzie di tpl ed al 31 dicembre 2014 il termine per l'approvazione dei piani di bacino, nonché per provvedere all'espletamento delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale i cui precedenti affidamenti siano scaduti;

**CONSIDERATO** che, ai sensi dell'art.13 della l.r. 6/2012, il programma di bacino del trasporto pubblico locale ha l'obiettivo di sviluppare modelli di integrazione tariffaria, coerenti con gli indirizzi regionali, ed inoltre che nel rispetto del successivo art. 22, il sistema tariffario deve essere delineato nel capitolato di gara, quale elemento cardine degli atti relativi all'affidamento dei servizi;

**CONSIDERATO** che con decreto a firma dell'Assessore regionale in data 23 novembre 2013 è stata formalmente costituita la prima Agenzie per il TPL nel bacino di Brescia;

**DATO ATTO** che:

- i lavori per la costituzione dell'Agenzia di tpl nel bacino di Bergamo sono giunti all'atto terminale della pubblicazione dello Statuto sul B.U.R.L. e, quindi di prossima costituzione;
- risulta in avanzata fase di definizione lo Statuto dell'Agenzia di tpl del bacino di Milano, Monza e Brianza, Pavia e Lodi, per la quale saranno prossimamente chiusi i lavori della Conferenza di Servizi;



# Regione Lombardia

## LA GIUNTA

---

- le altre due Agenzie di tpl, rispettivamente dei bacini di Cremona-Mantova e Varese-Como-Lecco-Sondrio, potranno essere costituite entro il termine massimo individuato dalla l.r.n.18/2013;

**RITENUTO** pertanto necessario fornire, alle Agenzie per il TPL esistenti ed a quelle in fase di costituzione, tutti gli elementi necessari per procedere all'affidamento dei servizi nei termini previsti dalla normativa regionale;

**RILEVATO** che:

- sulla proposta tecnica di regolamento che è stata presentata, nel corso di plurimi incontri tecnici, ai rappresentanti dei componenti della Conferenza regionale del trasporto pubblico locale di cui all'art. 9 della l.r. 6/2012 sono state formulate circa 300 osservazioni;
- tali osservazioni sono state oggetto di valutazione da Regione, al fine di addivenire ad una nuova proposta del regolamento frutto delle considerazioni effettuate;

**DATO ATTO** che l'art. 44, comma 1, prevede che la Giunta Regionale, previa consultazione della Conferenza regionale del trasporto pubblico locale, disciplina con regolamento i criteri e le modalità di applicazione ai servizi di trasporto pubblico del nuovo sistema tariffario integrato regionale caratterizzato dagli elementi indicati nel medesimo articolo;

**RILEVATO** conseguentemente che, la proposta di regolamento regionale è stata presentata alla Conferenza regionale del trasporto pubblico locale riunita il 12 dicembre u.s. per la consultazione di legge;

**RITENUTO**, quindi, di dover dare attuazione all'art. 44, comma 1 della l.r.n.6/12 mediante l'approvazione del regolamento recante la disciplina del nuovo sistema tariffario integrato regionale;

**VISTO** l'art. 42 della legge Regionale Statutaria n. 1/2008, che prevede che i regolamenti regionali di esecuzione e di attuazione di leggi regionali siano approvati dalla Giunta regionale, previo parere obbligatorio della commissione consiliare competente;



**Regione Lombardia**  
LA GIUNTA

---

**All'unanimità** dei voti espressi nelle forme di legge;

**DELIBERA**

1. di approvare la proposta di Regolamento avente ad oggetto "SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO REGIONALE DEL TRASPORTO PUBBLICO (art. 44 L.R. 6/2012)", così come riportata nell'Allegato A, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
2. di disporre l'invio del provvedimento alla V commissione consiliare al fine di acquisire il parere previsto dall'art. 42 dello Statuto.

IL SEGRETARIO  
MARCO PILLONI

# REGOLAMENTO REGIONALE

## “SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO REGIONALE DEL TRASPORTO PUBBLICO (art. 44 L.R. 6/2012)”

<b>PARTE I</b>	<b>SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO REGIONALE - STIR.....</b>	<b>1</b>
Art. 1.	Definizioni.....	1
Art. 2.	Ambito di applicazione del regolamento.....	1
Art. 3.	Modello regionale di integrazione tariffaria.....	1
Art. 4.	Obblighi e modalità di comunicazione.....	2
<b>PARTE II</b>	<b>SISTEMI TARIFFARI INTEGRATI DEI BACINI DI MOBILITA' - STIBM.....</b>	<b>3</b>
Art. 5.	Ambito d'applicazione degli STIBM.....	3
Art. 6.	Funzioni delle Agenzie in materia tariffaria.....	4
Art. 7.	Gestione degli STIBM.....	4
Art. 8.	Estensione degli STIBM.....	5
Art. 9.	Tipologie di titoli di viaggio degli STIBM.....	5
Art. 10.	Zonizzazione degli STIBM.....	6
Art. 11.	Integrazione tariffaria dei servizi di navigazione.....	7
Art. 12.	Tariffe degli STIBM.....	7
Art. 13.	Sistemi di riparto dei ricavi degli STIBM.....	8
<b>PARTE III</b>	<b>SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO LINEARE - STIL.....</b>	<b>8</b>
Art. 14.	Ambito di applicazione di STIL.....	8
Art. 15.	Formazione della polimetrica unificata di STIL.....	9
Art. 16.	Tipologie di titoli di viaggio di STIL.....	9
Art. 17.	Tariffe di STIL.....	10
Art. 18.	Gestione e sistema di riparto dei ricavi di STIL.....	10
<b>PARTE IV</b>	<b>TARIFFA INTEGRATA REGIONALE - TIR.....</b>	<b>11</b>
Art. 19.	Ambito di applicazione e tipologie di titoli di viaggio TIR.....	11
Art. 20.	Gestione e sistema di riparto dei ricavi dei titoli di viaggio TIR.....	12
<b>PARTE V</b>	<b>SISTEMI TARIFFARI DI ALTRE TIPOLOGIE DI SERVIZI DI TRASPORTO.....</b>	<b>12</b>
Art. 21.	Tariffe dei servizi di collegamento aeroportuale e dei servizi commerciali.....	12
Art. 22.	Tariffe dei servizi finalizzati.....	12
Art. 23.	Tariffe dei servizi di granturismo.....	13
Art. 24.	Integrazione dei servizi complementari e non di linea.....	13
<b>PARTE VI</b>	<b>ULTERIORI DISPOSIZIONI.....</b>	<b>13</b>
Art. 25.	Risorse per il funzionamento delle Agenzie.....	13
Art. 26.	Modalità di adeguamento delle tariffe.....	13
Art. 27.	Condizioni tariffarie minime.....	15
Art. 28.	Agevolazioni e gratuità.....	15
Art. 29.	Tessere di riconoscimento.....	16
Art. 30.	Rete di vendita.....	17
Art. 31.	Condizioni di trasporto.....	17
Art. 32.	Indennizzo ai viaggiatori.....	19
Art. 33.	Sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi.....	19
Art. 34.	Contrasto all'evasione tariffaria.....	20
Art. 35.	Promozione dell'uso del TPL a fini turistici.....	20
<b>PARTE VII</b>	<b>REGIME TRANSITORIO E ENTRATA IN VIGORE.....</b>	<b>20</b>
Art. 36.	Avvio di STIR.....	20
Art. 37.	Avvio degli STIBM.....	21
Art. 38.	Completamento degli STIBM.....	22
Art. 39.	Applicazione anticipata di STIBM.....	22
Art. 40.	Avvio di STIL.....	23
Art. 41.	Avvio delle tariffe TIR.....	24
Art. 42.	Disposizioni transitorie e abrogative.....	24
Art. 43.	Monitoraggio sull'attuazione.....	25

## **PARTE I      SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO REGIONALE - STIR**

### *Art. 1. Definizioni*

1. Ai fini del presente regolamento si intende per:

- a) «Legge», la Legge Regionale 4 aprile 2012, n. 6;
- b) «Agenzie»: le agenzie per il trasporto pubblico locale, enti pubblici non economici, di cui all'Art. 7 della Legge;
- c) «Comuni Regolatori»: i Comuni di cui all'Art. 6, comma 3, lettera f) della Legge;
- d) «Ente per la Navigazione»: l'ente pubblico non economico di cui all'Art. 40, comma 5 della Legge;
- e) «Enti Regolatori»: le Agenzie, i Comuni Regolatori, l'Ente per la Navigazione;
- f) «Enti Competenti»: gli enti locali titolari delle funzioni in materia di trasporto pubblico riconosciute dalla Legge;
- g) «Bacini»: suddivisioni del territorio regionale individuate dall'Art. 7, comma 1 della Legge;
- h) «Bacini di Mobilità»: ambito unitario di applicazione all'interno dei Bacini dei sistemi tariffari integrati disciplinati dalla PARTE II del presente regolamento;
- i) «STIR»: Sistema tariffario integrato regionale, inteso quale sistema tariffario coordinato a livello regionale che si compone e si articola negli elementi, di seguito definiti, di STIBM, TIR e STIL;
- j) «STIBM»: Sistemi tariffari integrati del Bacino di Mobilità, intesi quali elementi di STIR disciplinati dalla PARTE II del presente regolamento, di cui all'Art. 44, comma 1, lettera a) della Legge;
- k) «TIR»: Tariffa integrata regionale, elemento di STIR disciplinato dalla PARTE IV del presente regolamento, intesa quale tariffa unica regionale, di cui all'Art. 44, comma 1, lettera b) della Legge, che prevede l'utilizzo di titoli di viaggio integrati di cui all'Art. 44, comma 1, lettera c) della Legge;
- l) «STIL»: Sistema tariffario integrato lineare, inteso quale elemento di STIR disciplinato dalla PARTE III del presente regolamento, che prevede l'utilizzo di titoli di viaggio integrati di cui all'Art. 44, comma 1, lettera c) della Legge;
- m) «Affidatario»: controparte di un contratto di servizio pubblico stipulato con un Ente Regolatore o con la Regione.

### *Art. 2. Ambito di applicazione del regolamento*

1. Il presente regolamento disciplina, nel rispetto dei principi di cui all'Art. 43 e ai sensi dell'Art. 44 della Legge, criteri e modalità di applicazione del nuovo STIR ai servizi di cui all'Art. 2, comma 2, lettera a) della Legge, ivi inclusi i servizi di collegamento aeroportuale di cui all'Art. 28, comma 1, lettera a) della Legge.

2. Il presente regolamento disciplina altresì le modalità di determinazione delle sole tariffe relative ai seguenti servizi:

- a) i servizi di collegamento al sistema aeroportuale di cui all'Art. 28, comma 1, lettera b) della Legge e i servizi commerciali, intesi come i servizi rispondenti agli interessi commerciali delle imprese esercenti e non gravati da obblighi di servizio pubblico ai sensi della normativa vigente che per le loro caratteristiche sono assimilati ai servizi di linea, ivi compresi i servizi di cui all'Art. 30, comma 3, lettera c) della Legge;
- b) i servizi finalizzati, intesi, in conformità a quanto previsto dall'Art. 2, comma 4, lettera b) della Legge, come i servizi effettuati con programma di esercizio esposto al pubblico, con vincolo di percorso autorizzato e ad offerta indifferenziata al pubblico, anche se costituito da una particolare categoria di persone;
- c) i servizi di granturismo, intesi, in conformità a quanto previsto dall'Art. 2, comma 4, lettera c) della Legge, come i servizi aventi lo scopo di servire località con particolari caratteristiche artistiche, culturali, storico ambientali e paesaggistiche.

3. Il presente regolamento disciplina anche, nel rispetto dell'Art. 43, comma 1, lettera c) della Legge, l'integrazione nei sistemi tariffari dei servizi complementari, di cui all'Art. 2, comma 6 della Legge.

### *Art. 3. Modello regionale di integrazione tariffaria*

1. STIR, nel rispetto delle funzioni e dei compiti assegnati alla Regione, agli Enti Regolatori e agli altri Enti Competenti, è un sistema tariffario coordinato a livello regionale che concorre al perseguimento dell'equilibrio economico del settore.

2. STIR prevede l'adozione, a livello dei Bacini, di un modello tariffario a zone per l'integrazione tariffaria delle diverse modalità di servizio e di un modello lineare per i collegamenti fra i Bacini di Mobilità, definendo una rete di sistemi locali interconnessi su tutto il territorio lombardo.

- 3.** STIR si compone ed è articolato nei seguenti elementi:
- a) STIBM, quali sistemi tariffari integrati dei Bacini di Mobilità aventi caratteristiche uniformi sul territorio regionale, che prevedono l'integrazione tariffaria dei servizi automobilistici, ferroviari, su impianti fissi e a guida vincolata, e degli altri servizi di trasporto pubblico di linea, con le modalità di cui al presente regolamento;
  - b) sistema tariffario applicato ai servizi di navigazione regionalizzati, qualora detti servizi non siano integrati all'interno degli STIBM ai sensi dell'Art. 11 del presente regolamento;
  - c) STIL, quale sistema tariffario integrato lineare valido per gli spostamenti fra i Bacini di Mobilità;
  - d) TIR, quale tariffa integrata regionale per spostamenti su tutto il territorio regionale.
- 4.** L'ambito di validità delle tariffe di STIR in riferimento ai servizi ferroviari è definito con atto della Giunta Regionale.
- 5.** Per i servizi di trasporto pubblico di linea che interessano anche territori al di fuori dei confini regionali o nazionali, oppure che si svolgono nel territorio regionale ma sono di competenza di enti non lombardi, sono stipulate intese con gli enti interessati, concordando condizioni tariffarie eque e compatibili con STIR. In particolare intervengono:
- a) la Regione, per TIR e STIL;
  - b) le Agenzie competenti per territorio, per gli STIBM di competenza.
- 6.** La Giunta Regionale persegue l'integrazione con i sistemi tariffari relativi ai servizi ferroviari interregionali, nazionali ed internazionali e intraprende a tal fine le azioni necessarie, anche concordando con le imprese ferroviarie che erogano servizi nazionali ed internazionali sul territorio lombardo le modalità di applicazione di STIR.
- 7.** In caso di relazioni con significativi poli attrattori di rilievo regionale, al fine di migliorare la copertura dei costi del servizio con i ricavi da traffico, la Giunta Regionale e gli Enti Regolatori hanno facoltà di individuare, nell'ambito dei servizi di propria competenza, relazioni, stazioni o fermate non soggette o parzialmente soggette a STIR, eventualmente delegando all'Affidatario dei relativi servizi la definizione di titoli e tariffe specifici.

#### **Art. 4. *Obblighi e modalità di comunicazione***

- 1.** Gli Enti Regolatori trasmettono alla Giunta Regionale, che ne verifica la conformità con il presente regolamento e con gli indirizzi e la programmazione regionali, i provvedimenti adottati in materia tariffaria relativi a:
- a) approvazione e modifiche sostanziali dei sistemi tariffari di competenza, ivi comprese:
    - i. la stipula degli accordi di cui all'Art. 3, comma 5, all'Art. 8 e all'Art. 11;
    - ii. l'introduzione di nuove tipologie di titoli di viaggio ai sensi dell'Art. 9, comma 3;
    - iii. l'approvazione e la modifica sostanziale della zonizzazione di bacino, di cui all'Art. 10;
    - iv. l'individuazione delle relazioni, stazioni o fermate non soggette o parzialmente soggette a STIR ai sensi dell'Art. 3, comma 7;
  - b) adeguamenti tariffari, di cui all'Art. 26;
  - c) introduzione di nuove agevolazioni e gratuità ai sensi dell'Art. 28;
  - d) stipula degli accordi di cui alla PARTE V.
- 2.** I provvedimenti di cui al comma 1 sono inviati entro trenta giorni dalla data della loro adozione. La Giunta Regionale può richiedere l'invio di ulteriori provvedimenti in materia tariffaria, diversi da quelli elencati al comma 1.
- 3.** Ove la Giunta Regionale rilevi la mancanza di conformità degli atti di cui al comma 1, invia una comunicazione contenente rilievi e osservazioni agli Enti Regolatori, i quali entro sessanta giorni dalla ricezione della comunicazione recepiscono tali rilievi e osservazioni.
- 4.** Gli Affidatari trasmettono alla Direzione regionale competente e agli Enti Regolatori una reportistica di dettaglio dei titoli venduti, delle condizioni di trasporto applicate nonché altre informazioni legate ai sistemi tariffari, quali a titolo esemplificativo il numero di controlli antievasione e le sanzioni applicate. Tali informazioni sono trasmesse alla Regione secondo le modalità definite dal sistema di monitoraggio regionale di cui all'Art. 15 della Legge.
- 5.** In caso di accertata inattività o ritardo degli Enti Regolatori nell'adempimento delle determinazioni assunte dalla Regione ai sensi del presente regolamento, o qualora le attività dei medesimi si svolgano in contrasto con esse, la Giunta Regionale può procedere a:
- a) sospendere in tutto o in parte, in relazione alla gravità dell'inadempimento, l'erogazione delle risorse di cui all'Art. 17 della Legge ai suddetti enti, previa diffida e fissazione di un congruo termine;
  - b) esercitare il potere sostitutivo, in conformità all'Art. 61 della Legge.

6. I contratti di servizio stipulati dalla Regione e dagli Enti Regolatori stabiliscono, in caso di accertata inattività o ritardo degli Affidatari nell'adempimento di previsioni del presente regolamento, in relazione alla gravità dell'inadempimento e previa diffida e fissazione di un congruo termine:

- a) la sospensione, in tutto o in parte, dei corrispettivi dovuti agli Affidatari;
- b) la sospensione degli adeguamenti tariffari di cui all'Art. 26 del presente regolamento fino alla piena attuazione degli obblighi;
- c) l'applicazione di specifiche penali contrattuali.

7. La Regione può individuare elementi premianti, in relazione al riparto delle risorse regionali, collegati alla sollecita applicazione da parte delle Agenzie e dell'Ente per la Navigazione della disciplina di cui al presente Regolamento, in conformità a quanto stabilito dall'Art. 17, comma 4, lettera c) della Legge.

## **PARTE II    SISTEMI TARIFFARI INTEGRATI DEI BACINI DI MOBILITA' - STIBM**

### **Art. 5. *Ambito d'applicazione degli STIBM***

(Art. 44, comma 1, lettera a), della Legge)

1. All'interno dei Bacini pluri-provinciali le Agenzie possono individuare Bacini di Mobilità nell'ambito dei quali si svolgono la gran parte degli spostamenti effettuati utilizzando i servizi di trasporto pubblico di competenza dell'Agenzia e nei quali si applica un sistema tariffario integrato unico, detto STIBM.

2. Il Bacino di Mobilità:

- a) a cui appartengono i servizi urbani di Milano deve corrispondere almeno al territorio delle province di Milano e di Monza e Brianza;
- b) deve corrispondere almeno al territorio di una singola Provincia o, in alternativa, al territorio servito dai lotti di cui all'Art. 22, comma 4 della Legge.

3. Per i Bacini mono-provinciali o nel caso l'Agenzia competente non provveda all'individuazione dei Bacini di Mobilità ai sensi del comma 1, il Bacino di Mobilità coincide con il territorio dell'intero Bacino.

4. I sistemi tariffari del Bacino di Mobilità prevedono esclusivamente la presenza di titoli di viaggio il cui prezzo non dipende dai mezzi o dai vettori utilizzati, dal numero di eventuali trasbordi, né dalla competenza amministrativa sui servizi.

5. Ogni STIBM si applica obbligatoriamente agli spostamenti interni ai Bacini di Mobilità, svolti tramite servizi di trasporto pubblico di linea automobilistici, ivi compresi i servizi a chiamata, su impianti fissi e a guida vincolata, ferroviari, salvo quanto previsto dall'Art. 3, comma 7.

6. Lo STIBM può essere applicato anche a:

- a) spostamenti fra più Bacini di Mobilità, anche di competenza di diverse Agenzie, limitatamente alle relazioni e ai servizi oggetto degli accordi di cui all'Art. 8;
- b) servizi di navigazione oggetto degli accordi di cui all'Art. 11, comma 1;
- c) servizi di linea per i quali non sussistono obblighi di natura tariffaria, per effetto degli accordi di cui all'Art. 21, comma 3, all'Art. 22, comma 2 e all'Art. 23 comma 2;
- d) servizi complementari e non di linea per effetto degli accordi di cui all'Art. 24.

7. Per effetto di quanto previsto ai commi 5 e 6, l'Agenzia competente, d'intesa con la Regione per quanto riguarda i servizi ferroviari, definisce le modalità di integrazione tariffaria nello STIBM, assoggettando alla zonizzazione del Bacino di Mobilità di cui all'Art. 10 i servizi eserciti dai seguenti soggetti:

- a) Affidatari di servizi di competenza dell'Agenzia, in virtù di quanto previsto dal comma 5;
- b) Affidatari di servizi di competenza di altre Agenzie, in virtù di quanto previsto al comma 5, per gli spostamenti interni al Bacino di Mobilità, e nei casi previsti al comma 6, lettera a);
- c) Affidatari di servizi ferroviari, in virtù di quanto previsto dal comma 5, e nei casi previsti dal comma 6, lettera a);
- d) Affidatari di servizi di competenza dei Comuni Regolatori inclusi nel territorio dell'Agenzia, sentiti i Comuni interessati, in virtù di quanto previsto dal comma 5;
- e) Affidatari dei servizi di navigazione, nei casi previsti dal comma 6, lettera b);
- f) Affidatari di servizi di competenza di enti non lombardi, nei casi previsti dall'Art. 3, commi 5 e 6;
- g) gestori di servizi di linea per i quali non sussistono obblighi di natura tariffaria, nei casi previsti dal comma 6, lettera c);
- h) gestori dei servizi complementari e non di linea, nei casi previsti dal comma 6, lettera d).

**Art. 6. Funzioni delle Agenzie in materia tariffaria**  
(Art. 7, comma 13, lettere c), j), numero 3, k), l) e m) della Legge)

1. Nel rispetto di quanto indicato dall'Art. 7, comma 13 della Legge, le Agenzie per il TPL svolgono i seguenti compiti in materia tariffaria:

- a) sviluppano le politiche tariffarie, coerenti con gli indirizzi regionali, provvedendo ad effettuare le opportune simulazioni e analisi necessarie alla comprensione degli impatti, in termini di ricavi del sistema, a seguito dell'applicazione dello STIBM; inoltre, coordinano e monitorano le fasi di attuazione delle medesime politiche tariffarie;
- b) approvano gli STIBM, in particolare definendo:
  - i. delimitazione, estensione e modifica, d'intesa con la Regione e sentiti i Comuni Regolatori, dell'ambito di applicazione dello STIBM, individuandone ambito territoriale e servizi coinvolti, anche sulla base degli accordi di cui all'Art. 8 e all'Art. 11;
  - ii. struttura, modalità di emissione, regole di validità, formato e grafica, nonché condizioni commerciali dei titoli di viaggio nel rispetto dell'Art. 9;
  - iii. dimensionamento, secondo il modello tariffario di cui all'Art. 10, delle singole zone, disegnandone i relativi confini, d'intesa con la Regione per quanto riguarda le zone che includono i servizi ferroviari, e sentiti i Comuni Regolatori per i servizi di competenza e l'Ente per la Navigazione, nel caso di cui all'Art. 11, comma 1, per i servizi di navigazione;
  - iv. determinazione, d'intesa con la Regione, e aggiornamento della tariffa per singola zona e per titolo di viaggio, secondo i criteri stabiliti dall'Art. 12;
  - v. i criteri generali, in accordo con le altre Agenzie interessate e con la Regione e sentiti i Comuni Regolatori e i gestori, nonché, nel caso di cui all'Art. 11, comma 1, l'Ente per la Navigazione, per il riparto degli introiti generati dallo STIBM ai sensi dell'Art. 13, in particolare individuando i parametri utilizzati per la definizione di tale meccanismo e le modalità di rilevazione degli stessi;
- c) definiscono la disciplina tariffaria da applicare in sede di affidamento dei servizi, tenendo conto degli obiettivi generali di efficacia e di efficienza, nonché di raggiungimento dell'integrazione tariffaria, dell'equilibrio della gestione e dell'incremento dei viaggiatori e degli introiti storicamente realizzati nel Bacino di riferimento;
- d) prevedono standard minimi e obiettivi in riferimento alle condizioni di trasporto ed in particolare relativi agli aspetti tariffari, alla rete di vendita, alla riduzione dell'evasione tariffaria, allo sviluppo di un'immagine coordinata e alle regole inerenti l'uso dei titoli di viaggio nel rispetto di quanto stabilito ai successivi Art. 30, Art. 31 e Art. 34;
- e) partecipano al percorso diretto alla piena realizzazione di STIR, disciplinato dalla PARTE VII del presente regolamento;
- f) definiscono le agevolazioni tariffarie a favore di categorie di utenza ulteriori rispetto a quelle individuate dall'Art. 28, prevedendo le correlate compensazioni tariffarie a favore dei soggetti Affidatari;
- g) realizzano le attività previste nell'ambito del sistema di monitoraggio di cui all'Art. 15 della Legge.

**Art. 7. Gestione degli STIBM**  
(Art. 44, comma 4, lettera e), della Legge)

1. Per la gestione degli STIBM, nel rispetto degli indirizzi e delle direttive formulati dall'Agenzia competente, sono stipulati accordi tra gli affidatari e gestori di cui all'Art. 5, comma 7, anche nella forma del contratto di rete di cui all'Art. 3, comma 4-ter, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5. In alternativa alla stipula di un accordo, i soggetti suddetti possono costituire un consorzio ex Art. 2612 Codice Civile o una società consortile ex Art. 2615ter Codice Civile.

2. Gli accordi e gli statuti dei consorzi, redatti ai sensi del comma 1, sono trasmessi agli Enti Regolatori i cui servizi sono integrati nello STIBM e alla Direzione regionale competente.

3. I contratti di servizio stabiliscono l'obbligo di aderire agli accordi oppure ai consorzi di cui al comma 1 da parte dei soggetti di cui all'Art. 5, comma 7, lettere da a) ad e) nei casi ivi previsti. In caso di mancata adesione è possibile, per il periodo di inadempimento, sospendere con atto del dirigente competente, previa diffida ad adempiere entro un congruo termine, i corrispettivi a favore dell'operatore ai sensi dell'Art. 44, comma 4, lettera e) della Legge. L'adesione da parte dei soggetti di cui all'Art. 5, comma 7, lettere f), g) e h) è facoltativa, restando fermo il diritto di tali soggetti al riconoscimento della quota di introiti di competenza, determinata ai sensi dell'Art. 13.

4. Qualora sussistano rapporti contrattuali con modelli di remunerazione a costo lordo, in cui la titolarità dei ricavi tariffari spetti ad un Ente, quest'ultimo può delegare la controparte contrattuale ad aderire agli accordi oppure ai consorzi di cui al comma 1; in tal caso, l'Ente stabilisce forme idonee di tutela degli introiti di propria competenza.

**5.** Gli accordi stipulati oppure i consorzi costituiti ai sensi del presente articolo regolano almeno, per i titoli di viaggio di competenza:

- a) l'emissione e la distribuzione dei titoli di viaggio, l'implementazione della rete di vendita e dei sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi, in conformità a quanto definito dall'Art. 30 e dall'Art. 33;
- b) la gestione e il riparto degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio;
- c) lo svolgimento di attività strumentali al riparto degli introiti quali, ad esempio, partecipazione all'attività di rilevazione dei dati di traffico, organizzazione e gestione dell'attività di controllo nei confronti degli utenti;
- d) la definizione e l'attuazione delle attività di promozione e comunicazione, ivi inclusa l'attività di informazione al pubblico delle condizioni di trasporto, delle tariffe applicate, dell'offerta integrata, delle sue caratteristiche e dei suoi vantaggi, anche di natura non economica;
- e) la predisposizione, anche a supporto degli enti, di reportistica di dettaglio del venduto, anche sulla base di quanto previsto dal sistema di monitoraggio di cui all'Art. 15 della Legge e dai contratti di servizio degli Affidatari integrati nello STIBM;
- f) le modalità di rimborso dei titoli di viaggio agli utenti, ai sensi dell'Art. 31;
- g) le forme e modalità di copertura dei costi relativi all'erogazione dei servizi comuni, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, rilevazioni, reporting, analisi dei ricavi, a favore dei soggetti incaricati della realizzazione di tali servizi;
- h) le modalità di copertura dei costi legati alla distribuzione, alle attività per il riparto degli introiti ed alla vendita dei titoli di viaggio integrati anche da parte di reti di vendita esterne necessarie per garantire gli standard richiesti ai sensi dell'Art. 30.

**6.** Gli accordi e gli statuti consortili di cui al presente articolo individuano inoltre:

- a) le regole per la definizione e la variazione dei soggetti aderenti, anche per effetto di subentro di nuovi operatori;
- b) le decisioni, in relazione alle funzioni di cui al comma 5, da assumere con maggioranze qualificate, in modo da consentire la più ampia forma di partecipazione e tutela degli aderenti;
- c) le maggioranze qualificate necessarie all'approvazione delle decisioni di cui alla lettera b);
- d) forme e modalità di consultazione dei singoli aderenti in relazione alle decisioni di specifico interesse.

#### **Art. 8. *Estensione degli STIBM***

(Art. 44, comma 2 della Legge)

**1.** Per servizi che attraversano il territorio di più Bacini di Mobilità, anche di competenza di diverse Agenzie, nel rispetto di quanto previsto dall'Art. 5, gli Enti Regolatori competenti per territorio e la Regione nel caso di relazioni ferroviarie, garantiscono l'applicazione:

- a) per le relazioni fra località interne ai Bacini di Mobilità, dello STIBM dell'Agenzia competente per territorio;
- b) per le relazioni fra località appartenenti a diversi Bacini di Mobilità ricadenti in più Bacini, dello STIBM di uno dei Bacini di Mobilità interessati, sulla base di appositi accordi con le altre Agenzie interessate, volti a disciplinare le condizioni tecniche ed economiche, nonché d'intesa con gli Affidatari nel caso di contratti di servizio vigenti;
- c) per le relazioni fra località appartenenti a diversi Bacini di Mobilità ma ricadenti nello stesso Bacino, dello STIBM di uno dei Bacini di Mobilità interessati, d'intesa con gli Affidatari nel caso di contratti di servizio vigenti.

**2.** In caso di mancato accordo, alle relazioni di cui alle lettere b) e c) del comma 1 si applica il sistema tariffario lineare (STIL) di cui alla PARTE III del presente regolamento.

**3.** In caso di estensione dello STIBM, la definizione o la modifica sostanziale di zone, tariffe, metodo di riparto e titoli di viaggio per i servizi oggetto degli accordi di cui al comma 1 avviene, ai sensi dell'Art. 44, comma 2 della Legge, previo parere favorevole degli enti aderenti agli accordi. I suddetti pareri non sono necessari nel caso di adeguamento ordinario delle tariffe, ai sensi dell'Art. 26.

#### **Art. 9. *Tipologie di titoli di viaggio degli STIBM***

(Art. 44, comma 1, lettera c) e comma 4, lettera a), della Legge)

**1.** Gli STIBM prevedono l'emissione obbligatoria delle seguenti tipologie di titoli di viaggio:

- a) biglietto ordinario, il cui periodo di validità è stabilito dalle Agenzie, sulla base del tempo mediamente necessario ad effettuare uno spostamento di attraversamento completo delle zone definite ai sensi dell'Art. 10, compreso il tempo per eventuali interscambi;
- b) biglietto giornaliero;
- c) biglietto multi-corse, che equivale a dieci biglietti ordinari;
- d) abbonamento settimanale personale;
- e) abbonamento mensile personale;

- f) abbonamento annuale personale.
- 2.** Nell'ambito di validità temporale dei titoli di viaggio e delle zone, non sono consentite ulteriori limitazioni all'uso di particolari servizi di trasporto pubblico di linea.
- 3.** L'introduzione di ulteriori tipologie di titoli di viaggio con caratteristiche di completa integrazione, a prezzi coerenti con i titoli obbligatori, o di condizioni più favorevoli per l'utente, a titolo esemplificativo per l'utilizzo dei servizi nei giorni festivi e nelle fasce orarie di minore frequentazione, può essere decisa singolarmente da:
- a) la Regione, per garantire l'attuazione di politiche regionali uniformi;
  - b) le Agenzie, previo accordo con gli Enti Regolatori coinvolti e con la Regione nel caso dei servizi ferroviari;
  - c) i Comuni Regolatori, previo accordo con l'Agenzia territorialmente competente, per i soli servizi di competenza;
  - d) l'Ente per la Navigazione, per i soli servizi di competenza, previo accordo con l'Agenzia territorialmente competente nel caso di cui all'Art. 11, comma 1;
  - e) i gestori aderenti agli accordi o ai consorzi di cui all'Art. 7, senza oneri a carico degli Enti;
  - f) i gestori singoli, nell'ambito di proprie iniziative commerciali e promozionali, qualora possibile nell'ambito delle modalità di gestione degli STIBM di cui all'Art. 7, senza oneri a carico degli Enti;
- 4.** Nei casi di cui alle lettere a), b), c) e d) del comma 3, la Giunta Regionale e gli Enti Regolatori individuano la copertura dei relativi oneri:
- a) all'interno del contratto di servizio;
  - b) prevedendo adeguate compensazioni in conformità alla disciplina di cui all'Art. 28, commi 6 e 7, previo accordo con i gestori interessati, qualora le nuove tipologie di titoli di viaggio o le condizioni più favorevoli per l'utente siano introdotte successivamente alla sottoscrizione del contratto di servizio.
- 5.** Gli enti locali, ai sensi dell'Art. 4, comma 4, lettera a) della Legge e dell'Art. 6, comma 3, lettera c) della Legge, possono determinare tariffe inferiori rispetto a quelle definite dalle Agenzie, valide sul territorio di rispettiva competenza. Nei casi di cui al presente comma, gli enti prevedono e definiscono, in accordo con le Agenzie e gli altri enti interessati, le adeguate compensazioni per gli Affidatari. Gli enti locali trasmettono alla Direzione regionale competente, che ne verifica la conformità con il presente regolamento e con gli indirizzi e la programmazione regionali, i provvedimenti adottati entro trenta giorni dalla data della loro adozione. Ove la Regione rilevi la mancanza di conformità degli atti di cui al periodo precedente, invia una comunicazione contenente rilievi e osservazioni agli enti locali, i quali entro sessanta giorni dalla ricezione della comunicazione recepiscono tali rilievi e osservazioni.

**Art. 10. Zonizzazione degli STIBM**  
(Art. 44, comma 4, lettera b), della Legge)

- 1.** Per la determinazione delle tariffe, gli STIBM adottano il modello a zone, articolate intorno ai principali poli attrattori del Bacino. Tale modello 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 azzonamento 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.
- 2.** Le Agenzie, ai sensi dell'Art. 6, comma 1, lettera b), definiscono con proprio provvedimento l'ambito territoriale di applicazione degli STIBM e la loro suddivisione in zone, tenendo conto di quanto previsto dai commi seguenti, e individuano in particolare:
- a) le regole per associare agli spostamenti il numero di zone attraversate anche con riferimento ai possibili itinerari alternativi;
  - b) le relazioni che, ai sensi dell'Art. 8, comma 2, sono soggette a STIL, di cui alla PARTE III del presente regolamento, per quanto riguarda gli spostamenti di collegamento fra i Bacini di Mobilità di competenza di diverse Agenzie;
  - c) i titoli e le tariffe articolati sulla zonizzazione di Bacino per le tipologie obbligatorie di cui all'Art. 9, comma 1, oltre alle eventuali ulteriori tipologie introdotte ai sensi dell'Art. 9, comma 3.
- 3.** La zonizzazione deve avvenire anche tenendo conto:

- a) della distanza tra le località;
  - b) delle caratteristiche e del livello qualitativo e quantitativo dei servizi offerti sul territorio;
  - c) dell'origine e destinazione dei flussi;
  - d) dell'assetto delle reti di trasporto e delle vie di comunicazione; in particolare le linee di adduzione non devono, di norma, prevedere l'attraversamento di confini di zona per distanze fino a 10 km;
  - e) della facile comprensibilità da parte dell'utente del modello di zonizzazione e delle tariffe risultanti;
  - f) degli impatti tariffari generati dall'implementazione del modello a zone;
  - g) dell'opportunità di non suddividere il territorio di un comune in più zone.
- 4.** Per i Bacini in cui siano individuati più poli attrattori ai fini dell'applicazione del modello a zone di cui al comma 1, l'Agenzia può definire modalità di zonizzazione diverse all'interno del Bacino di Mobilità, nel rispetto dell'unitarietà dello STIBM in termini di struttura e tariffe.
- 5.** Al fine di valorizzare i servizi comunali, di cui all'Art. 2, comma 3, lettera a) della Legge, nel rispetto di criteri di equità tra servizi acquistati e tariffa applicata, l'Agenzia può istituire zone urbane, che ai fini tariffari possono essere conteggiate, qualora lo spostamento comprenda l'utilizzo di tali servizi, con una tariffa multiplo delle tariffe delle altre zone.
- 6.** Laddove i servizi su impianti fissi e a guida vincolata consentano di collegare rapidamente località ubicate in Comuni diversi e qualora l'eventuale analogo percorso stradale sarebbe percorribile solo attraversando più di una zona, è consentito prevedere che l'utilizzo di detti servizi sia da calcolare ai fini tariffari come spostamento articolato in più zone.

**Art. 11. *Integrazione tariffaria dei servizi di navigazione***  
(Art. 44, comma 4, lettera a), della Legge)

- 1.** L'Ente per la Navigazione può stipulare con l'Agenzia o le Agenzie competenti per territorio accordi diretti a realizzare l'integrazione dei servizi di navigazione negli STIBM, ricomprendendo tali servizi nella zonizzazione di bacino di cui all'Art. 10.
- 2.** In assenza degli accordi di cui al comma 1, i servizi di cui al presente articolo costituiscono un ambito tariffario autonomo. L'Ente per la Navigazione approva il sistema tariffario valido sui servizi di propria competenza in conformità alle disposizioni di cui all'Art. 9 e all'Art. 12, assumendo i compiti e le funzioni assegnate alle Agenzie nell'ambito dei suddetti articoli; in questo caso l'Ente per la Navigazione:
- a) per gli spostamenti che coinvolgono i servizi di trasporto pubblico svolti nel territorio del Comune di Monte Isola, individua con l'Agenzia di Brescia forme di integrazione tariffaria che facilitino tali spostamenti;
  - b) per i servizi di navigazione che collegano le località bergamasche e per quelli che collegano le località bresciane, concorda rispettivamente con le Agenzie di Bergamo e Brescia termini e modalità per garantire l'estensione della validità dei titoli a tariffa massima dei relativi STIBM a tali servizi di navigazione.
- 3.** Nei casi di cui al comma 2, l'Affidatario dei servizi, individuato dall'Ente per la Navigazione ai sensi dell'Art. 40, comma 6 della Legge, cura:
- a) l'emissione e la distribuzione dei titoli di viaggio, l'implementazione della rete di vendita e dei sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi, in conformità a quanto definito dall'Art. 30 e dall'Art. 33;
  - b) la gestione degli incassi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, nonché degli eventuali ulteriori introiti e risorse;
  - c) la rilevazione dei dati di traffico, organizzazione e gestione dell'attività di controllo nei confronti degli utenti;
  - d) la definizione e l'attuazione di attività di promozione e comunicazione, ivi inclusa l'attività di informazione al pubblico delle condizioni di trasporto, delle tariffe applicate, dell'offerta, delle sue caratteristiche e dei suoi vantaggi, anche di natura non economica;
  - e) la predisposizione, anche a supporto dell'Ente per la Navigazione, di reportistica di dettaglio del venduto, anche sulla base di quanto previsto dal sistema di monitoraggio di cui all'Art. 15 della Legge e dal contratto di servizio.
- 4.** Le tariffe dei biglietti ordinari per i servizi di cui al presente articolo sono determinate prendendo a riferimento le tariffe di cui all'Art. 12, comma 1, con facoltà di maggiorarle del 50% per determinarne il valore massimo per ogni fascia tariffaria.

**Art. 12. *Tariffe degli STIBM***  
(Art. 44, comma 4, lettera c), della Legge)

1. Le tariffe dei biglietti ordinari per gli STIBM sono determinate dalle Agenzie competenti, d'intesa con la Regione per i servizi ferroviari di competenza, entro i valori massimi individuati dalla Giunta Regionale all'interno dei provvedimenti annuali di adeguamento delle tariffe di cui all'Art. 26, che prevedono tariffe crescenti al crescere del numero delle zone attraversate e costi unitati per zona progressivamente decrescenti.
2. Per la determinazione delle tariffe degli altri titoli di viaggio, le Agenzie si avvalgono dei seguenti rapporti di convenienza:
  - a) la tariffa del biglietto giornaliero è ottenuta come prodotto della tariffa del biglietto ordinario per un moltiplicatore che può raggiungere il livello massimo di 3,5;
  - b) la tariffa del biglietto multi-corse è ottenuta applicando uno sconto di almeno il 10% all'importo ottenuto moltiplicando la tariffa del biglietto ordinario per dieci;
  - c) la tariffa dell'abbonamento settimanale personale è ottenuta dividendo la corrispondente tariffa di abbonamento mensile per un divisore compreso fra 2,5 e 3,5;
  - d) la tariffa dell'abbonamento mensile personale è ottenuta come prodotto della tariffa del biglietto ordinario per un moltiplicatore variabile da 16 a 25;
  - e) la tariffa dell'abbonamento annuale personale è ottenuta applicando uno sconto di almeno il 20% all'importo ottenuto moltiplicando la tariffa dell'abbonamento mensile per dodici.
3. I rapporti di convenienza per eventuali ulteriori tipologie di titoli di viaggio introdotte ai sensi dell'Art. 9, comma 3 sono determinati in conformità con i rapporti indicati al presente articolo.

**Art. 13. Sistemi di riparto dei ricavi degli STIBM**  
(Art. 44, comma 4, lettera f), della Legge)

1. Le Agenzie, in conformità alla disciplina di cui all'Art. 6, comma 1, lettera b), punto v., definiscono, prima dell'affidamento dei servizi, i criteri generali dei sistemi di riparto dei ricavi tariffari dello STIBM, delegando la definizione dei meccanismi puntuali ai soggetti aderenti agli accordi stipulati o ai consorzi costituiti ai sensi dell'Art. 7, comma 1.
2. I sistemi di riparto devono essere concepiti con l'obiettivo di superare progressivamente i criteri legati ai ricavi storici, valorizzando, in funzione delle specificità locali di ogni singolo Bacino di Mobilità, criteri legati al reale utilizzo dei titoli, alla valenza sociale dei servizi resi in aree a domanda debole o in adduzione a linee forti, oltre alla riduzione della percentuale di evasione registrata per ciascun gestore. In presenza di sistemi di bigliettazione elettronica, i criteri di riparto dei ricavi si basano sulle convalide rilevate. In tali casi, le Agenzie devono rendere obbligatoria la convalida da parte degli utenti per tutti i viaggi e per tutti i cambi mezzi effettuati durante l'itinerario di viaggio, prevedendo opportune sanzioni per i trasgressori. Laddove il sistema elettronico lo consenta, le Agenzie, sentiti i soggetti interessati di cui all'Art. 5, comma 7, possono prevedere l'obbligo di convalida anche al termine del viaggio, prevedendo opportune sanzioni per i trasgressori.
3. I sistemi di riparto disciplinano le modalità di revisione dei relativi meccanismi a seguito del ridisegno delle reti e dei servizi di trasporto ad opera degli strumenti di programmazione vigenti.

## **PARTE III SISTEMA TARIFFARIO INTEGRATO LINEARE - STIL**

**Art. 14. Ambito di applicazione di STIL**  
(Art. 44, comma 1, lettera b), della Legge)

1. STIL si applica alle relazioni di cui all'Art. 8, comma 2. Sono tenuti ad applicare STIL i soggetti gestori dei servizi di cui all'Art. 19, comma 2, lettera a) e, previo accordo con la Regione, i soggetti gestori dei servizi di cui alle lettere b), c) e d) del medesimo articolo.
2. Il sistema prevede la presenza di titoli di viaggio il cui prezzo non dipende dai mezzi o dai vettori utilizzati, dal numero di eventuali trasbordi, né dalla competenza sui servizi. In particolare, la Regione garantisce l'integrazione di tutti i servizi ferroviari di propria competenza operanti sul territorio regionale.
3. Alle relazioni e ai servizi di cui al presente articolo si applica un modello tariffario che assume come principale parametro per la determinazione delle tariffe la distanza percorsa, articolata in un numero finito di fasce chilometriche di distanza, determinata secondo le regole definite dall'Art. 15. In particolare gli abbonamenti STIL sono validi per percorrere, in entrambe le direzioni, una specifica relazione.

4. Nel caso in cui una relazione sia servibile attraverso itinerari differenti è data possibilità di utilizzarli tutti, indipendentemente dalla tipologia di servizio, acquistando l'itinerario più lungo. In caso di sovrapposizione di servizi sul medesimo itinerario, la Regione garantisce l'invarianza della tariffa nell'ambito della polimetrica unificata di cui all'Art. 15, comma 5.

**Art. 15. *Formazione della polimetrica unificata di STIL***  
(Art. 44, comma 4, lettera c), della Legge)

1. La polimetrica delle distanze per i servizi ferroviari è approvata con decreto della Direzione regionale competente sulla base dei seguenti indirizzi, integrabili da apposita deliberazione della Giunta Regionale:
  - a) le distanze sono calcolate, con arrotondamento al chilometro intero prossimo, sulla base delle distanze ufficiali comunicate dal gestore dell'infrastruttura; sono fatte salve le distanze storicamente utilizzate;
  - b) per le relazioni su Milano si applica dalla prima stazione urbana (porta) un chilometraggio fisso, definito dalla Giunta Regionale, anche tenendo conto degli introiti storici dei gestori ferroviari; i titoli di viaggio aventi origine/destinazione "Milano" consentono di raggiungere liberamente e senza sovrapprezzo tutte le stazioni di Milano.
2. Le polimetriche dei servizi di navigazione regionalizzati sono definite dall'Ente per la Navigazione nell'ambito dei propri strumenti di programmazione, sulla base di distanze convenzionali che, al fine di valorizzare detti servizi, possono essere superiori alle distanze reali rilevate.
3. Per le tipologie di servizio diverse da quelle di cui al comma 1 e 2, le polimetriche delle relazioni di collegamento tra due località appartenenti a diversi Bacini di Mobilità sono definite dalle Agenzie competenti per la programmazione e l'organizzazione del servizio, sulla base delle distanze stradali effettive.
4. Per gli spostamenti che coinvolgono più vettori l'integrazione dei servizi è garantita dalla presenza di titoli integrati cumulati, le cui tariffe sono definite in conformità alla disciplina di cui all'Art. 17, comma 3.
5. A seguito della elaborazione delle polimetriche di cui ai commi 1, 2 e 3, la Direzione regionale competente cura la definizione e l'aggiornamento della polimetrica regionale unificata sulla quale si articolano le tariffe di STIL.

**Art. 16. *Tipologie di titoli di viaggio di STIL***  
(Art. 44, comma 1, lettera c) e comma 4, lettera a), della Legge)

1. Nell'ambito di STIL, è prevista l'emissione obbligatoria delle seguenti tipologie di titoli di viaggio:
  - a) biglietto ordinario, il cui periodo di validità è stabilito dalla Giunta Regionale, sentiti i gestori, sulla base del tempo mediamente necessario ad effettuare uno spostamento sulla distanza considerata, compreso il tempo per eventuali interscambi;
  - b) biglietto multi-corse, che equivale a dieci biglietti ordinari;
  - c) abbonamento settimanale personale,
  - d) abbonamento mensile personale;
  - e) abbonamento annuale personale.
2. L'introduzione di ulteriori tipologie di titoli di viaggio con caratteristiche di completa integrazione, a prezzi coerenti con i titoli obbligatori, o di condizioni più favorevoli per l'utente, a titolo esemplificativo per l'utilizzo dei servizi nei giorni festivi e nelle fasce orarie di minore frequentazione, può essere decisa singolarmente da:
  - a) la Giunta Regionale;
  - b) i gestori aderenti agli accordi o ai consorzi di cui all'Art. 18, senza oneri a carico degli Enti;
  - c) i gestori singoli, nell'ambito di proprie iniziative commerciali e promozionali, qualora possibile nell'ambito delle modalità di gestione di STIL di cui all'Art. 18, senza oneri a carico degli Enti.
3. Nei casi di cui alla lettera a) del comma 2, la Giunta Regionale individua la copertura dei relativi oneri:
  - a) all'interno del contratto di servizio;
  - b) prevedendo adeguate compensazioni in conformità alla disciplina di cui all'Art. 28, commi 6 e 7, previo accordo con i gestori interessati, qualora, le nuove tipologie di titoli di viaggio o le condizioni più favorevoli per l'utente siano introdotte successivamente alla sottoscrizione del contratto di servizio.

**Art. 17. Tariffe di STIL**  
(Art. 44, comma 4, lettera c), della Legge)

- 1.** Le tariffe di STIL sono articolate per fasce di distanza come segue:
  - a) distanza pari a cinque chilometri sino al quarantesimo chilometro incluso;
  - b) distanza pari a dieci chilometri dal quarantesimo al centesimo chilometro incluso;
  - c) distanza pari a venti chilometri oltre il centesimo chilometro.
- 2.** Le tariffe per i titoli di viaggio di cui all'Art. 16 sono definite con apposito provvedimento della Giunta Regionale, prevedendo tariffe crescenti al crescere della distanza e decrescenti in termini di costo unitario chilometrico, sulla base dei seguenti rapporti di convenienza:
  - a) la tariffa del biglietto multi-corse è ottenuta applicando uno sconto di almeno il 10% all'importo ottenuto moltiplicando la tariffa del biglietto ordinario per dieci;
  - b) la tariffa dell'abbonamento settimanale personale è ottenuta dividendo la corrispondente tariffa di abbonamento mensile per un divisore compreso fra 2,5 e 3,5;
  - c) la tariffa dell'abbonamento mensile personale è ottenuta come prodotto della tariffa del biglietto ordinario per un moltiplicatore variabile da 12 a 25;
  - d) la tariffa dell'abbonamento annuale personale è ottenuta applicando uno sconto di almeno il 20% all'importo ottenuto moltiplicando la tariffa dell'abbonamento mensile per dodici.
- 3.** Le tariffe per i titoli integrati di cui all'Art. 15, comma 4 sono definite come cumulo:
  - a) delle tariffe di cui al comma 2 o, nei casi di cui al comma 4, di quelle ivi previste, per la componente dello spostamento che collega i Bacini di Mobilità;
  - b) delle tariffe definite dalle Agenzie competenti per le tratte che si svolgono con altro vettore nell'ambito di un STIBM, secondo quanto previsto ai sensi dell'Art. 12, scontate del 30%.
- 4.** Gli Affidatari dei servizi ferroviari, in accordo con la Regione, possono introdurre classi di servizio superiori rispetto a quella ordinaria con una tariffa massima pari a tre volte quella definita ai sensi del comma 2 e garantendo, comunque, l'integrazione tariffaria tra tutti i servizi ferroviari.
- 5.** I rapporti di convenienza per eventuali ulteriori tipologie di titoli di viaggio introdotte ai sensi dell'Art. 9, comma 2 sono determinati in conformità con i rapporti indicati al comma 2 del presente articolo.

**Art. 18. Gestione e sistema di riparto dei ricavi di STIL**  
(Art. 44, comma 4, lettere e) e f), della Legge)

- 1.** La gestione di STIL è assegnata al principale Affidatario dei servizi ferroviari regionali identificato dalla Giunta Regionale, che vi provvede sulla base di un accordo stipulato tra i soggetti gestori dei servizi di cui all'Art. 19, comma 2, anche nella forma del contratto di rete di cui all'Art. 3, comma 4-ter, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5. In alternativa alla stipula di un accordo, i soggetti suddetti possono costituire un consorzio ex Art. 2612 Codice Civile o una società consortile ex Art. 2615ter Codice Civile.
- 2.** L'accordo stipulato oppure il consorzio costituito ai sensi del presente articolo regolano almeno, per i titoli STIL, le funzioni e i compiti di cui all'Art. 7, commi 5 e 6. I contratti di servizio stabiliscono l'obbligo di aderire all'accordo oppure al consorzio di cui al comma 1 da parte dei soggetti gestori dei servizi di cui all'Art. 19, comma 2, lettera a); in caso di mancata adesione è possibile, per il periodo di inadempimento, sospendere con atto del dirigente competente, previa diffida ad adempiere entro un congruo termine, i corrispettivi a favore dell'operatore ai sensi dell'Art. 44, comma 4, lettera e) della Legge.
- 3.** L'accordo, oppure lo statuto del consorzio di cui al comma 1, sono trasmessi alla Giunta Regionale, alle Agenzie e all'Ente per la Navigazione.
- 4.** Qualora sussistano rapporti contrattuali con modelli di remunerazione a costo lordo, in cui la titolarità dei ricavi tariffari spetti ad un Ente, quest'ultimo può delegare la controparte contrattuale ad aderire agli accordi oppure ai consorzi di cui al comma 1; in tal caso, l'Ente stabilisce forme idonee di tutela degli introiti di propria competenza.

5. Gli introiti relativi ai titoli STIL sono ripartiti sulla base di un meccanismo concordato tra i soggetti gestori dei servizi di cui all'Art. 19, comma 2 e gli Enti interessati, in caso di rapporti con modelli di remunerazione a costo lordo, in considerazione degli spostamenti effettuati da parte degli utenti. In caso di relazioni tra due località servite da differenti vettori, anche percorrendo diversi itinerari, il riparto avviene, salvo diverso accordo tra le parti, sulla base di rilevazioni sull'effettivo utilizzo del titolo da parte dell'utente ed applicando un criterio premiale in caso di riduzione dell'evasione tariffaria.

6. Laddove siano disponibili sistemi di bigliettazione elettronica, le rilevazioni sull'effettivo utilizzo dei titoli derivano dalle convalide rilevate; a tal fine è possibile rendere obbligatoria la convalida da parte degli utenti per ogni viaggio, per tutti i cambi mezzi effettuati durante l'itinerario di viaggio, nonché al termine del viaggio, e prevedere opportune sanzioni per i trasgressori.

7. Per i titoli integrati di cui all'Art. 15, comma 4, fatto salvo quanto previsto al comma 5 per la tratta di collegamento tra diversi Bacini di Mobilità, il riparto tra la quota tariffata a tariffa STIL e quella tariffata a tariffa STIBM avverrà in proporzione alle rispettive tariffe non scontate che compongono la tariffa applicata. La quota tariffata a tariffa STIBM è attribuita a favore del gestore in conformità alla disciplina vigente nell'ambito del sistema di riparto definito dall'Agenzia competente.

## **PARTE IV TARIFFA INTEGRATA REGIONALE - TIR**

Art. 19. *Ambito di applicazione e tipologie di titoli di viaggio TIR*  
(Art. 44, comma 1, lettera c) e comma 4, lettere a) e c), della Legge)

1. I titoli di viaggio TIR consentono l'utilizzo dei servizi di trasporto di linea di cui all'Art. 2, comma 1 cui si applichi uno STIBM o lo STIL, con tariffe non dipendenti dai mezzi o dai vettori, dal numero di eventuali trasbordi, né dalla competenza sui servizi.

2. Per effetto di quanto previsto al comma 1, i titoli di viaggio TIR consentono l'accesso a:

- a) servizi di trasporto pubblico di linea di competenza di enti lombardi;
- b) servizi di trasporto pubblico di linea di competenza di enti non lombardi, nei casi previsti dall'Art. 3, commi 5 e 6;
- c) servizi di linea per i quali non sussistono obblighi di natura tariffaria, nei casi di accordi di cui all'Art. 21, comma 3, all'Art. 22, comma 2 e all'Art. 23, comma 2;
- d) servizi complementari e non di linea nei casi degli accordi di cui all'Art. 24.

3. Sono rilasciati i seguenti titoli di viaggio TIR:

- a) biglietto giornaliero;
- b) abbonamento settimanale personale;
- c) abbonamento mensile personale;
- d) abbonamento trimestrale personale, la cui emissione può essere derogata nel caso in cui sia garantita la rateizzazione mensile dell'abbonamento annuale;
- e) abbonamento annuale personale.

4. In considerazione di eventi particolari di rilevanza regionale e di durata superiore ad un giorno, la Giunta Regionale può individuare ulteriori titoli di viaggio TIR, stabilendone modalità e termini di utilizzo.

5. Per incentivare l'uso dei mezzi di trasporto pubblico, la Giunta Regionale può, previa consultazione della Conferenza regionale del trasporto pubblico locale di cui all'Art. 9, comma 2 della Legge, istituire nuovi titoli di viaggio TIR, anche con un sovrapprezzo per l'utilizzo dei servizi di cui al comma 2 lettere b), c) e d), o prevedere condizioni di utilizzo dei titoli di viaggio TIR più favorevoli per l'utente, a titolo esemplificativo per l'utilizzo dei servizi nei giorni festivi e nelle fasce orarie di minore frequentazione, con le modalità previste dall'Art. 28.

6. Le tariffe per i titoli di viaggio di cui ai commi 3, 4 e 5 sono definite con apposito provvedimento della Giunta Regionale sulla base dei seguenti rapporti di convenienza:

- a) la tariffa dell'abbonamento settimanale personale è ottenuta dividendo la corrispondente tariffa di abbonamento mensile per un divisore compreso tra 2,5 e 3,5;
- b) la tariffa dell'abbonamento mensile personale è ottenuta come prodotto della tariffa del biglietto giornaliero per un moltiplicatore variabile da 6 a 10;
- c) la tariffa dell'abbonamento trimestrale personale è determinata applicando uno sconto di almeno il 4% all'importo ottenuto moltiplicando la tariffa dell'abbonamento mensile per tre;

d) la tariffa dell'abbonamento annuale personale è determinata applicando uno sconto di almeno il 20% all'importo ottenuto moltiplicando la tariffa dell'abbonamento mensile per dodici.

7. I titoli di viaggio TIR giornalieri consentono l'accesso anche alle classi di servizio superiore di cui all'Art. 17, comma 4. L'accesso a tali classi di servizio da parte dei titolari di abbonamenti di cui al comma 3, lettere da c) a e) è soggetto al possesso di una carta di accesso il cui costo e modalità di gestione sono definiti dalla Giunta Regionale previa consultazione degli Affidatari dei servizi ferroviari.

8. Struttura, modalità di emissione, regole di validità, formato, grafica, nonché condizioni commerciali dei titoli di viaggio TIR sono definiti sulla base degli indirizzi previsti da apposito provvedimento della Giunta Regionale.

**Art. 20. Gestione e sistema di riparto dei ricavi dei titoli di viaggio TIR**  
(Art. 44, comma 4, lettere e) e f), della Legge)

1. La gestione dei titoli di viaggio TIR è assegnata al principale Affidatario dei servizi ferroviari regionali identificato dalla Giunta Regionale, che vi provvede sulla base di un accordo stipulato tra i soggetti gestori dei servizi di cui all'Art. 19, comma 2, anche nella forma del contratto di rete di cui all'Art. 3, comma 4-ter, del decreto-legge 10 febbraio 2009, n. 5. In alternativa alla stipula di un accordo, i soggetti suddetti possono costituire un consorzio ex Art. 2612 Codice Civile o una società consortile ex Art. 2615ter Codice Civile.

2. L'accordo stipulato oppure il consorzio costituito ai sensi del presente articolo regolano almeno, per i titoli di viaggio TIR, le funzioni e i compiti di cui all'Art. 7, commi 5 e 6. I contratti di servizio stabiliscono l'obbligo di aderire all'accordo oppure al consorzio di cui al comma 1 da parte dei soggetti gestori dei servizi di cui all'Art. 19, comma 2, lettera a); in caso di mancata adesione è possibile, per il periodo di inadempimento, sospendere con atto del dirigente competente, previa diffida ad adempiere entro un congruo termine, i corrispettivi a favore dell'operatore ai sensi dell'Art. 44, comma 4, lettera e) della Legge.

3. L'accordo, oppure lo statuto del consorzio di cui al comma 1, sono trasmessi alla Giunta Regionale, alle Agenzie e all'Ente per la Navigazione.

4. Qualora sussistano rapporti contrattuali con modelli di remunerazione a costo lordo, in cui la titolarità dei ricavi tariffari spetti ad un Ente, quest'ultimo può delegare la controparte contrattuale ad aderire agli accordi oppure ai consorzi di cui al comma 1; in tal caso, l'Ente stabilisce forme idonee di tutela degli introiti di propria competenza.

5. Gli introiti relativi ai titoli di viaggio TIR sono ripartiti sulla base di un meccanismo concordato tra i soggetti gestori dei servizi di cui all'Art. 19, comma 2 e gli Enti interessati, in caso di rapporti con modelli di remunerazione a costo lordo, in considerazione degli spostamenti effettuati da parte degli utenti tramite sistemi di bigliettazione elettronica o, qualora non disponibili, realizzando apposite indagini, nonché applicando un criterio premiale in caso di riduzione dell'evasione tariffaria.

## **PARTE V SISTEMI TARIFFARI DI ALTRE TIPOLOGIE DI SERVIZI DI TRASPORTO**

**Art. 21. Tariffe dei servizi di collegamento aeroportuale e dei servizi commerciali**  
(Art. 43, comma 1, lettera c), della Legge)

1. Le tariffe dei servizi di collegamento aeroportuale di cui all'Art. 28, comma 1, lettera a) della Legge sono le tariffe di STIR, salvo i casi di cui all'Art. 3, comma 7.

2. Le tariffe dei servizi di collegamento aeroportuale di cui all'Art. 28, comma 1, lettera b) della Legge, nonché degli altri servizi commerciali intesi come i servizi rispondenti agli interessi commerciali delle imprese esercenti e non gravati da obblighi di servizio pubblico ai sensi della normativa vigente che per le loro caratteristiche sono assimilati ai servizi di linea, ivi compresi i servizi di cui all'Art. 30, comma 3, lettera c) della Legge, sono stabilite autonomamente dal gestore con obbligo di comunicazione alla Direzione regionale competente e agli Enti Competenti e con obbligo di adeguata informazione alla clientela.

3. La Giunta Regionale e gli Enti Competenti possono concordare con i gestori dei servizi di cui al comma 2 interventi di natura tariffaria che comportino l'applicazione di STIR, limitatamente a ben individuati servizi, relazioni, periodi, titoli di viaggio, condizioni di trasporto, purché tali interventi non compromettano l'equilibrio economico della gestione.

**Art. 22. Tariffe dei servizi finalizzati**  
(Art. 43, comma 1, lettera c), della Legge)

1. Ai fini tariffari, i servizi finalizzati si distinguono in “servizi contribuiti” e “servizi non contribuiti”, a seconda che sia o non sia prevista l'erogazione di corrispettivi o contributi pubblici a fronte della effettuazione degli stessi:

a) le tariffe dei servizi finalizzati non contribuiti sono stabilite autonomamente dal gestore, in relazione al mantenimento dell'equilibrio economico dei servizi stessi con obbligo di comunicazione all'Ente Competente e con obbligo di adeguata informazione alla clientela;

b) per i servizi finalizzati contribuiti, gli Enti Competenti concordano con i gestori dei servizi interventi di natura tariffaria che comportino l'applicazione parziale o integrale di STIR.

2. La Giunta Regionale e gli Enti Competenti possono concordare con i gestori dei servizi di cui al comma 1 lettera a) interventi di natura tariffaria che comportino l'applicazione di STIR, limitatamente a ben individuati servizi, relazioni, periodi, titoli di viaggio, condizioni di trasporto, purché tali interventi non compromettano l'equilibrio economico della gestione.

**Art. 23. Tariffe dei servizi di granturismo**  
(Art. 43, comma 1, lettera c), della Legge)

1. Le tariffe dei servizi di granturismo sono stabilite autonomamente dal gestore con obbligo di comunicazione all'Ente Competente e con obbligo di adeguata informazione alla clientela.

2. La Giunta Regionale e gli Enti Competenti, nell'ambito dei servizi di propria competenza, possono concordare con i gestori dei servizi di cui al comma 1 interventi di natura tariffaria che comportino l'applicazione di STIR, limitatamente a ben individuati servizi, relazioni, periodi, titoli di viaggio, condizioni di trasporto, purché tali interventi non compromettano l'equilibrio economico della gestione.

**Art. 24. Integrazione dei servizi complementari e non di linea**  
(Art. 43, comma 1, lettera c), della Legge)

1. La Giunta Regionale e gli Enti Regolatori, per quanto di competenza, possono stipulare accordi di integrazione tariffaria con i gestori dei servizi complementari e dei servizi non di linea, quali ad esempio servizi su impianti a fune e di navigazione con finalità turistico-ricreative, al fine di favorirne l'utilizzo, basati:

a) su sconti rispetto alle tariffe ordinarie, riconosciuti ai titolari di un titolo di viaggio STIR;

b) sull'applicazione di tariffe STIR per le tratte coperte dai servizi di cui al presente comma.

2. Gli accordi di cui al comma 1 sono obbligatoriamente stipulati per i servizi la cui realizzazione, implementazione o gestione preveda l'impiego di risorse pubbliche.

## **PARTE VI ULTERIORI DISPOSIZIONI**

**Art. 25. Risorse per il funzionamento delle Agenzie**  
(Art. 44, comma 4, lettera k), della Legge)

1. Le Agenzie sono costituite con risorse umane, strumentali, finanziarie e patrimoniali messe a disposizione dagli enti partecipanti e con oneri a carico del sistema; le Agenzie possono individuare quote delle tariffe dei titoli di viaggio degli STIBM di propria competenza, da destinare alla parziale copertura dei propri costi di funzionamento.

2. Le quote di cui al comma 1 non possono superare il 3% degli introiti tariffari complessivi degli STIBM applicati nel Bacino di competenza di ogni Agenzia.

3. La somma delle quote di cui al comma 2 è detratta dal montante soggetto all'applicazione del sistema di riparto di cui all'Art. 13, con le modalità definite dall'Agenzia nell'ambito di quanto previsto dall'Art. 13, comma 1.

**Art. 26. Modalità di adeguamento delle tariffe**  
(Art. 44, comma 4, lettera h), della Legge)

1. Salvo quanto previsto all'Art. 39, commi 3 e 4, gli adeguamenti tariffari dei servizi di cui all'Art. 2, comma 1 sono definiti con propri provvedimenti:
  - a) dalla Giunta Regionale, per quanto riguarda:
    - i. valori massimi delle tariffe dei biglietti ordinari degli STIBM di cui all'Art. 12;
    - ii. titoli STIL di cui all'Art. 17;
    - iii. titoli TIR di cui all'Art. 19.
  - b) dagli Enti Regolatori, per quanto concerne gli adeguamenti delle tariffe dei titoli di rispettiva competenza, nel rispetto dei vincoli di cui all'Art. 12. Gli Enti Regolatori si confrontano con i soggetti interessati in merito alla definizione degli indicatori e degli obiettivi di cui ai successivi commi; a tal fine le Agenzie si avvalgono della Conferenza locale del trasporto pubblico di cui all'Art. 7, comma 13, lettera m) della Legge.
2. Gli adeguamenti di competenza regionale sono determinati con provvedimento della Giunta Regionale di norma entro il 15 giugno di ogni anno, con decorrenza dal 1° settembre del medesimo anno. Gli adeguamenti di competenza degli Enti Regolatori sono determinati con provvedimento di questi ultimi di norma entro il 15 luglio di ogni anno, con decorrenza dal 1° settembre del medesimo anno.
3. Gli adeguamenti di cui ai commi 1 e 2 sono calcolati in funzione di un meccanismo automatico di adeguamento annuale, che, tenendo conto dei parametri fondamentali della dinamica dei costi generalizzati e di settore ponderati nonché dell'incremento della quantità e qualità dei servizi misurato attraverso la definizione di idonei indicatori, è composto da:
  - a) un parametro  $\alpha$  calcolato dalla Direzione regionale competente applicando una percentuale di adeguamento pari alla media aritmetica semplice tra la variazione dell'indice del costo della vita per famiglie di operai ed impiegati (FOI generale escluso tabacchi) e la variazione dell'indice del costo della vita per le famiglie di operai ed impiegati per il settore trasporti come definiti dall'ISTAT per il periodo intercorrente tra il mese di aprile di ogni anno ed il corrispondente mese dell'anno precedente;
  - b) un parametro  $\beta$  determinato in relazione al raggiungimento di almeno quattro obiettivi di qualità e quantità individuati tra quelli utilizzati per il riparto delle risorse nazionali o idonei a valutare i seguenti aspetti:
    - i. offerta dei servizi;
    - ii. puntualità;
    - iii. avanzamento dell'integrazione tariffaria;
    - iv. integrazione modale;
    - v. velocità commerciale;
    - vi. regolarità;
    - vii. contrasto all'evasione tariffaria;
    - viii. qualità del materiale rotabile e/o della flotta;
    - ix. soddisfazione dell'utenza;
    - x. sicurezza;
    - xi. fruibilità dei servizi per le persone con disabilità.
4. L'adeguamento tariffario è riconosciuto, attraverso l'algoritmo di calcolo di cui all'Allegato A, in una misura compresa tra lo 0% e il 150% dell'inflazione di riferimento definita al comma 3, lettera a), in funzione del grado di raggiungimento degli obiettivi di cui al comma 3, lettera b), individuati in conformità alla disciplina di cui al comma 5; in particolare, per ogni indicatore, deve essere definito:
  - i. il valore di riferimento, di norma individuato nel valore assunto dall'indicatore nell'anno precedente;
  - ii. il valore obiettivo da raggiungere per l'anno successivo.
5. Nell'ambito dei provvedimenti di cui al comma 1, sono contemporaneamente stabiliti il periodo di rilevazione, le modalità di rilevazione, i valori di riferimento, i valori obiettivo, nonché i servizi da considerare ai fini della verifica e il campione minimo dei dati valido per la verifica dell'indicatore. In caso di mancata definizione del campione minimo, lo stesso si intende pari al 95% delle vetture\*km programmate. Nel caso in cui il campione minimo non sia raggiunto il singolo indicatore è da ritenersi non raggiunto con la conseguente decurtazione prevista dall'algoritmo di cui all'Allegato A.
6. Gli obiettivi di cui alla lettera b) del comma 3 sono stabiliti, anche su base pluriennale, dalla Giunta Regionale e dagli Enti Regolatori per quanto di competenza di norma nell'ambito dei provvedimenti di adeguamento relativi all'anno trascorso.
7. La Giunta Regionale, al fine di garantire un avanzamento uniforme dei processi di miglioramento qualitativo e quantitativo dei servizi sul territorio regionale, può imporre l'adozione da parte degli Enti Regolatori fino ad un massimo di due specifici obiettivi di cui alla lettera b) del comma 3 con i relativi obiettivi, da utilizzare per la definizione degli adeguamenti tariffari di competenza di questi ultimi.
8. L'adeguamento delle tariffe è determinato applicando la percentuale d'incremento ai valori teorici delle tariffe calcolati a partire dall'anno di applicazione del nuovo sistema integrato.

9. Gli importi delle tariffe, da intendersi al lordo delle imposte e delle tasse in vigore, devono essere espressi in euro con un massimo di due cifre decimali e con i seguenti arrotondamenti:

- a) fino a 10 € con arrotondamento ai 10 centesimi prossimi;
- b) fino a 50 € con arrotondamento ai 50 centesimi prossimi;
- c) fino a 100 € con arrotondamento all'euro prossimo;
- d) oltre 100 € con arrotondamento ai 5 € prossimi.

**Art. 27. Condizioni tariffarie minime**  
(Art. 44, comma 4, lettera i), della Legge)

1. Sono istituite le seguenti condizioni tariffarie minime, valide su tutti i servizi cui si applicano le componenti dello STIR di cui all'Art. 3, comma 3:

- a) i bambini di età inferiore a 4 anni viaggiano gratuitamente;
- b) i ragazzi fino a 14 anni viaggiano a tariffa di biglietto ordinario scontata del 50%;
- c) i ragazzi fino a 14 anni viaggiano gratuitamente, se accompagnati da persona in possesso dei requisiti stabiliti con atto della Giunta Regionale e di un qualsiasi titolo di viaggio valido per la tratta oggetto dello spostamento;
- d) i minori di anni 18 viaggiano a tariffa scontata, con le limitazioni e le condizioni stabilite con atto della Giunta Regionale.

2. Le condizioni tariffarie di cui al presente articolo trovano copertura nei corrispettivi definiti nell'ambito dei contratti di servizio. L'introduzione di nuove condizioni, nonché la modifica o la cancellazione di condizioni esistenti sono regolate ai sensi dell'Art. 28, commi 6 e 7.

**Art. 28. Agevolazioni e gratuità**  
(Art. 44, comma 4, lettera m), e Art. 45 della Legge)

1. La Giunta Regionale e gli Enti Regolatori possono istituire, anche in forma differenziata in relazione alle categorie ed alle tipologie degli utenti beneficiari, nonché sulla base di indicatori di situazione economica e familiare, agevolazioni e gratuità, che sono concesse per l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico di rispettiva competenza, sotto forma di:

- a) titoli che abilitano a gratuità o riduzioni per particolari categorie di utenti;
- b) buoni e contributi per l'acquisto di titoli di viaggio.

2. È riconosciuto il diritto ad agevolazioni sui servizi di trasporto pubblico di linea alle seguenti categorie di soggetti residenti in Lombardia:

- a) invalidi di guerra e di servizio dalla prima alla ottava categoria;
- b) deportati nei campi di sterminio nazisti K.Z., con invalidità dalla prima alla quinta categoria, oppure con invalidità civile non inferiore al sessantasette per cento;
- c) invalidi a causa di atti di terrorismo e vittime della criminalità organizzata dalla prima alla ottava categoria o corrispondente percentuale di menomazione della capacità lavorativa;
- d) vittime del dovere ai sensi della normativa vigente con invalidità permanente non inferiore all'80%;
- e) privi di vista per cecità totale o parziale, o ipovedenti gravi ai sensi della normativa vigente;
- f) sordi la cui condizione è stata accertata ai sensi della normativa vigente;
- g) invalidi civili, inabili ed invalidi del lavoro con grado di invalidità non inferiore al sessantasette per cento o equiparato;
- h) persone di età superiore ai sessantacinque anni;
- i) profughi da territori esteri in seguito a situazioni di carattere generale che hanno determinato lo stato di necessità al rimpatrio, che versano in stato di bisogno, ai sensi della normativa vigente.

3. Per le categorie di cui al comma 2 dalla lettera a) alla lettera g), il relativo stato che dà diritto all'agevolazione deve essere riconosciuto dal competente ente certificatore secondo le disposizioni normative vigenti o da sentenza passata in giudicato o da decreto di omologa ai sensi dell'Art. 445bis Codice Procedura Civile.

4. Con apposito atto della Giunta Regionale, sentita la Conferenza regionale del trasporto pubblico locale di cui all'Art. 9, comma 2 della Legge, sono disciplinati:

- a) tipologia, fra quelle di cui all'Art. 28, comma 1, e ambito di validità delle agevolazioni tariffarie di cui al comma 2, anche in forma differenziata in relazione alle categorie ed alle tipologie degli utenti beneficiari, sulla base di indicatori di situazione economica e familiare. Nelle more dell'approvazione dei suddetti indicatori, trovano applicazione le disposizioni di cui all'Art. 59, comma 51 della legge 27 dicembre 1997, n. 449 (Misure per la stabilizzazione della finanza pubblica);
  - b) modalità operative per il riconoscimento e il rilascio dell'agevolazione;
  - c) categorie che hanno diritto all'accompagnatore.
- 5.** Gli enti locali possono istituire agevolazioni e gratuità di cui al comma 1, valide esclusivamente sul territorio di competenza, previo parere favorevole dell'Agenzia di riferimento e degli enti interessati.
- 6.** L'introduzione di agevolazioni, nonché la modifica o la cancellazione di agevolazioni esistenti, che determinino una variazione degli introiti degli Affidatari, oppure di enti in caso di contratti con modelli di remunerazione a costo lordo, produce l'obbligo di definire adeguate compensazioni in capo all'ente che ha disposto i provvedimenti, commisurate all'effettivo impatto prodotto da questi ultimi e l'obbligo di disporre l'erogazione delle compensazioni a favore degli Affidatari con le medesime modalità di erogazione dei corrispettivi.
- 7.** L'ammontare e le modalità di calcolo e di ripartizione delle compensazioni economiche, qualora non specificati nell'ambito dei contratti di servizio, sono definiti da specifici accordi fra l'Ente che ha disposto i provvedimenti di cui al comma 6 e gli Affidatari, previo parere favorevole dell'Agenzia o della Regione per i servizi di rispettiva competenza.
- 8.** La Regione può prevedere accordi con altre Regioni che disciplinino le mutue compensazioni economiche e le modalità di rendicontazione, al fine di garantire l'accesso:
- a) ai servizi di trasporto pubblico regionale da parte dei titolari di agevolazioni disposte da altre Regioni;
  - b) ai servizi di trasporto pubblico di competenza di Regioni diverse dalla Lombardia da parte dei titolari delle agevolazioni di cui al comma 2.
- 9.** Le eventuali agevolazioni tariffarie a favore degli studenti di cui al presente articolo sono applicate agli abbonamenti mensili o per l'acquisto dell'abbonamento annuale ordinario di validità 12 mesi, qualora sia garantita la possibilità di pagamento rateale mensile anche con domiciliazione dei pagamenti.
- 10.** Nel caso in cui negli STIBM siano garantite le agevolazioni di cui al comma 9 è possibile derogare alle previsioni di cui all'Art. 27, comma 1, lettera b) nell'ambito di validità stessi STIBM.

**Art. 29. Tessere di riconoscimento**  
(Art. 44, comma 4, lettera d), della Legge)

- 1.** I titoli di viaggio STIR in abbonamento possono essere accompagnati o ricaricati su tessere personali di riconoscimento o altri supporti; in presenza di sistemi di bigliettazione elettronica le tessere, anche impersonali, possono essere previste anche per titoli occasionali.
- 2.** Tutti i supporti emessi devono essere compatibili con gli standard di bigliettazione elettronica definiti dalla Giunta Regionale anche in ambiti non ancora serviti da sistemi elettronici all'atto dell'emissione.
- 3.** Indipendentemente da quale operatore effettui l'emissione, tutte le tessere di riconoscimento sono valide per accompagnare o ricaricare tutti i titoli di viaggio di STIR. Gli operatori definiscono modalità di scambio dei dati minimi essenziali dei clienti ai fini di garantire l'accesso al sistema; l'operatore che effettua l'emissione è responsabile per la raccolta del consenso al trattamento dei dati.
- 4.** Il layout delle tessere è unico a livello regionale ed è approvato dalla Giunta Regionale; tale layout prevede uno spazio apposito per la personalizzazione con logo dell'operatore che effettua l'emissione e dell'Agenzia e/o STIBM corrispondente.
- 5.** Laddove gli Affidatari abbiano beneficiato di contributi per i sistemi di bigliettazione, la Giunta Regionale può prevedere l'obbligo di sostituzione o affiancamento della tessera di riconoscimento con apposita tessera regionale, individuata con atto proprio, per la carica di tutti i titoli di viaggio di STIR.
- 6.** Le tessere prepagate a scalare devono permettere l'applicazione automatica al cliente della tariffa più conveniente in base all'utilizzo effettuato.
- 7.** Nelle more della emissione delle tessere di cui al comma 1, il mancato possesso delle stesse non determina in nessun caso l'impossibilità di acquistare il titolo di viaggio desiderato, né limitazioni all'accesso ai servizi di trasporto pubblico utilizzabili con il titolo acquistato.

8. La Giunta Regionale può definire appositi layout in accompagnamento ai titoli di viaggio in relazione alle condizioni tariffarie minime di cui all'Art. 27 e alle agevolazioni di cui all' Art. 28 o per altre iniziative valide sul territorio regionale; la Giunta Regionale può altresì definire le condizioni di emissione delle tessere di cui al presente articolo.

#### Art. 30. *Rete di vendita*

(Art. 43, comma 1, lettera e), e Art. 44, comma 4, lettera g), della Legge)

1. La Giunta Regionale e gli Enti Regolatori inseriscono, nei contratti per i servizi di competenza, clausole dirette a garantire la vendita e il rimborso, ai sensi dell'Art. 31, di tutti i titoli di viaggio:

- a) degli STIBM, di cui all'Art. 9, applicati ai servizi oggetto del contratto;
- b) di STIL di cui all'Art. 16, relativamente a tutti gli itinerari possibili disciplinati dalla polimetrica regionale unificata di cui all'Art. 15, comma 5 e che coinvolgono i servizi oggetto del contratto;
- c) a tariffa TIR, di cui all'Art. 19;
- d) limitatamente all'Affidatario identificato dall'Ente per la Navigazione, del sistema tariffario relativo ai servizi di navigazione regionalizzati non integrati, di cui all'Art. 11, comma 2.

2. Gli Enti Regolatori disciplinano nei contratti di servizio la rete di vendita minima all'interno della quale i titoli di viaggio di STIR sono venduti senza la possibilità di applicazione di sovrapprezzi; al fine di estendere la rete di vendita a disposizione degli utenti e ferma restando la specifica indicazione nei contratti di servizio della rete di vendita minima garantita, gli Affidatari, previo parere degli Enti Regolatori, possono prevedere anche reti di vendita complementari.

3. Gli Affidatari dei servizi devono garantire i seguenti standard minimi:

- a) la vendita di biglietti ordinari, giornalieri e multicorsa dei titoli STIR, validi sui servizi accessibili da una certa fermata o stazione, presso punti vendita (biglietteria, distributore automatico, rivendita) posti a non più di 500 m da ogni fermata o stazione. E' possibile derogare a tale obbligo se i titoli di viaggio sono acquistabili tramite telefono, su siti internet o tramite qualsiasi altra modalità ad ampia diffusione;
- b) negli orari di chiusura dei punti vendita o se non disponibili punti vendita, l'emissione a bordo dei biglietti ordinari e giornalieri senza sovrapprezzo. Negli altri casi la vendita a bordo può avvenire con l'applicazione di un sovrapprezzo pari ad un massimo di 5 volte la tariffa del biglietto ordinario della prima fascia di distanza di STIL;
- c) la pubblicizzazione tramite sito internet, apposito materiale informativo e altri sistemi di comunicazione all'utenza, nonché tramite la rete di vendita, di:
  - i. tutti i titoli di viaggio e le agevolazioni validi sui servizi;
  - ii. la rete di vendita a disposizione, con i titoli di viaggio in essa acquistabili, distinguendo la rete di vendita minima e quella complementare;
  - iii. la tariffa più conveniente acquistabile per gli spostamenti di interesse da parte dell'utente.
- d) la presenza di informazioni presso tutte le fermate e/o le stazioni circa le possibilità e le modalità di acquisto dei titoli di viaggio;
- e) la commercializzazione di tutti gli abbonamenti annuali tramite i canali dei Mobility Manager aziendali.

#### Art. 31. *Condizioni di trasporto*

(Art. 43, comma 1, lettera f), e Art. 44, comma 4, lettera i), della Legge)

1. Le disposizioni del presente articolo valgono per tutti i titoli di viaggio di STIR.

2. Fermo restando quanto previsto dalle disposizioni comunitarie e nazionali, è ammesso il rimborso, senza alcun limite economico, dei titoli acquistati relativi ai servizi cui si applicano i titoli di viaggio di STIR. Il rimborso è riconosciuto, previa richiesta del viaggiatore all'Affidatario e restituzione del titolo:

- a) per biglietti ordinari e giornalieri, abbonamenti settimanali e mensili, laddove non obliterati o prima dell'inizio della validità, in misura pari al 90% del prezzo di vendita;
- b) per i biglietti multicorsa, in misura pari al 90% della differenza tra il prezzo di vendita ed il prezzo dovuto per uno o più biglietti ordinari corrispondenti al numero di viaggi già utilizzati;
- c) per gli abbonamenti annuali, in misura pari al 90% della differenza tra il prezzo di vendita ed il prezzo dovuto per uno o più abbonamenti mensili corrispondenti per il periodo di avvenuta utilizzazione, considerando le frazioni di mese come mese intero.

3. La quota di cui al comma 2 è aumentata al 100% qualora il viaggiatore decida di impiegare integralmente il rimborso nell'acquisto di altri titoli di viaggio.
4. Salvo i casi in cui il titolo di viaggio non sia soggetto a convalida, i biglietti ordinari, giornalieri e multicorsa acquistati e non validati hanno validità illimitata, ad eccezione di quanto previsto al comma 5.
5. A seguito di adeguamento tariffario, i titoli di viaggio acquistati precedentemente all'adeguamento conservano validità per almeno sessanta giorni successivi all'entrata in vigore dello stesso. Decorso il termine previsto ai sensi del periodo precedente tali titoli non possono essere utilizzati, salvo nei casi di abbonamento con validità residua.
6. In caso di adeguamento tariffario, il rimborso dei titoli di viaggio non più utilizzabili è pari al 100% della tariffa o della quota residua nel caso dei multicorsa ed è garantito per un periodo non inferiore a tre mesi dalla data di cessazione di validità dei titoli stessi. In alternativa e a discrezione del viaggiatore, è possibile acquistare un titolo di viaggio differente.
7. Le spese di procedimento aggiuntive rispetto alle sanzioni a carico degli utenti previste dall'art. 46, commi 1 e 1 bis, della Legge, in conformità all'Art. 16 della legge 24 novembre 1981, n. 689, sono stabilite nella misura pari a 8 volte il valore della tariffa di fascia minima di STIL, ad esclusione dei costi di invio al domicilio, notifica, ordinanza ingiunzione e limitatamente ai costi di spedizione.
8. Nei casi di rimborso di cui al comma 2, di rilascio delle tessere di riconoscimento di cui all'Art. 29, di annullamento di sanzioni ai sensi dell'Art. 46 della Legge, non possono essere addebitati le spese di procedimento di cui al comma 7, i diritti di segreteria o qualsivoglia ulteriore costo, salvo i casi di invio al domicilio, notifica, ordinanza ingiunzione e limitatamente ai costi di spedizione.
9. Ai fini dell'applicazione di quanto previsto dall'Art. 46, comma 1 della Legge:
  - a) la tariffa del biglietto ordinario di corsa semplice di classe minima è la tariffa del biglietto ordinario della prima fascia di distanza di STIL, di cui all'Art. 17, comma 1, lettera a);
  - b) il possesso di titolo di viaggio non convalidato o convalidato in fase di controllo o scaduto o non sufficiente per lo spostamento effettuato o recante riduzione non spettante o non completamente compilato ove richiesto, è equiparato al mancato possesso di idoneo e valido titolo di viaggio fatto salvo quanto previsto dalla lettera c);
  - c) nel caso il titolo di viaggio richieda una convalida, essa deve essere effettuata prima o contestualmente alla salita a bordo. In caso di impossibilità, il viaggiatore deve avvisare il personale di bordo che provvede direttamente all'annullamento del documento;
  - d) il titolo di viaggio deve essere conservato a cura del viaggiatore per tutta la durata del viaggio e fino alla discesa o uscita dai tornelli, ove presenti;
  - e) nell'ambito degli accordi e dei consorzi di cui all'Art. 7, all'Art. 18 e all'Art. 20 possono essere create banche dati per la verifica della reiterazione della violazione, nel rispetto della normativa vigente in materia di protezione dei dati personali;
  - f) i gestori devono comunicare al viaggiatore sanzionato le modalità per presentare scritti difensivi e documenti entro 30 giorni dalla data del verbale o dell'eventuale notifica; gli interessati possono chiedere di essere sentiti dall'azienda di trasporto emanante la sanzione, nel rispetto delle disposizioni vigenti;
  - g) il possesso di titolo di viaggio alterato o falsificato, ferme restando le sanzioni previste dagli Artt. 465 e 466 del Codice Penale, determina il ritiro del titolo di viaggio;
  - h) l'utente è, comunque tenuto, oltre al pagamento delle sanzioni, al pagamento della tariffa del biglietto ordinario valido per lo spostamento corrispondente alla tratta avente come origine la fermata o la stazione di partenza del mezzo di trasporto pubblico sul quale o presso il quale è stata accertata la violazione e come destinazione:
    - i. quella dichiarata dall'utente in sede di accertamento, oppure;
    - ii. la fermata successiva a quella presso la quale è stata accertata la violazione, in caso il viaggiatore decida di scendere dal mezzo;
    - iii. la fermata di arrivo del mezzo di trasporto pubblico sul quale o presso il quale è stata accertata la violazione in caso di mancata dichiarazione da parte dell'utente.
10. E' sempre ammesso il trasporto gratuito di passeggeri, carrozzine e cani guida di passeggeri privi di vista; il trasporto di altri bagagli ed animali è disciplinato dalle disposizioni dei gestori garantendo condizioni e tariffe eque, oltre che adeguata informazione. In particolare su servizi ferroviari, metropolitani, funiviari e sui servizi di navigazione regionali è sempre ammesso il trasporto di biciclette a bordo se esiste disponibilità di posto.
11. Le aziende garantiscono l'accesso e la fruibilità dei propri servizi alle persone con disabilità.
12. Le aziende garantiscono e pubblicizzano modalità volte a favorire l'accesso ai servizi di gruppi e a comitive numerose.

- 13.** Le aziende garantiscono la sostituzione gratuita e l'accesso ai mezzi anche in caso di deterioramento del supporto del titolo di viaggio qualora non imputabile all'utente.
- 14.** Le aziende garantiscono il rilascio di un duplicato in caso di furto e smarrimento almeno relativamente ad abbonamenti annuali, anche mediante presentazione di copia del documento smarrito.
- 15.** La Regione e gli Enti Regolatori promuovono l'omogeneità e l'armonizzazione delle condizioni di trasporto sul territorio regionale.
- 16.** Per quanto non disciplinato dal presente regolamento, valgono le disposizioni dei gestori che devono essere preventivamente allegare ai contratti di servizio, previa approvazione della Giunta Regionale e degli Enti Regolatori, per i servizi di rispettiva competenza.

**Art. 32. Indennizzo ai viaggiatori**  
(Art. 44, comma 4, lettera j), della Legge)

- 1.** Fermo restando quanto previsto dalle disposizioni comunitarie e nazionali ed in particolar modo all'Art. 17 del Regolamento europeo 1371/2007, la Regione e gli Enti Regolatori disciplinano nei rispettivi contratti di servizio le modalità di riconoscimento di un indennizzo ai viaggiatori, con particolare riferimento agli utenti abbonati, nel caso in cui il livello di servizio erogato sia inferiore a standard minimi di servizio e di qualità, sulla base dei principi stabiliti con provvedimento della Giunta Regionale, rilevati sulla singola linea coinvolta dalle criticità.
- 2.** L'indennizzo per gli abbonati di cui al comma 1 non è obbligatorio in riferimento ai titoli integrati di STIBM e TIR e alle relazioni di STIL su cui operano diversi vettori.

**Art. 33. Sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi**  
(Art. 43, comma 1, lettera g), e Art. 44, comma 4, lettera d), della Legge)

- 1.** Eventuali finanziamenti regionali, statali e comunitari per lo sviluppo dei sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi in Regione Lombardia, che non abbiano altro vincolo di destinazione, possono essere destinati solo ad enti e gestori della rete o dei servizi di trasporto pubblico per progetti relativi a sistemi:
- a) rispondenti ai seguenti criteri dettati dalla Giunta Regionale al fine di garantire la compatibilità tecnologica e l'interoperabilità dei sistemi a livello regionale, con riferimento ad aspetti quali:
    - i. architettura di riferimento del sistema, prevedendo quali elementi fondamentali un Centro Servizi Regionale (CSR), centri di controllo periferici, oltre che sottosistemi quali impianti, sistemi di campo e periferici, e carte contactless per l'accesso ai servizi di TPL;
    - ii. scambio dei dati, riguardante gli elementi costitutivi del sistema regionale, il Centro Servizi Regionali, i centri di controllo periferici ed i sottosistemi;
    - iii. interfaccia con i sistemi di monitoraggio delle flotte e certificazione del servizio;
    - iv. caratteristiche tecnologiche delle smart card, conformi alle normative europee e nazionali, oltre che agli standard più diffusi a livello internazionale, garantendo comunque la possibilità di utilizzare tecnologie wireless e mobile che risiedono su telefoni cellulari o su carte di credito/debito;
    - v. inizializzazione e gestione della sicurezza delle tessere;
    - vi. flessibilità della gestione delle strutture e dei livelli tariffari;
    - vii. possibilità di innestare sui sistemi meccanismi di riparto degli introiti su base puntuale e statistica;
  - b) compatibili con l'utilizzo delle tessere di cui all'Art. 29, commi 1 e 8;
  - c) in grado di supportare l'implementazione e la gestione di STIR.
- 2.** La realizzazione da parte di enti e gestori di sistemi privi dei requisiti di cui al comma 1, che abbiano beneficiato di finanziamenti regionali, statali e comunitari erogati successivamente alla data di entrata in vigore del presente Regolamento, determina l'obbligo di restituzione del finanziamento ricevuto, oltre agli interessi legali maturati dalla data di erogazione e all'applicazione di eventuali penali, secondo criteri e modalità definiti dalla Giunta Regionale.
- 3.** Qualora nell'ambito dello sviluppo dei sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi sia prevista la costituzione di un soggetto unico a livello regionale per la gestione del sistema, ad esso possono essere delegati i compiti di cui all'Art. 7, all'Art. 18 e all'Art. 20.

4. In caso di presenza di diversi standard tecnologici tra le aziende di trasporto, è possibile, previo accordo tra i soggetti di cui all'Art. 7, all'Art. 18 e all'Art. 20, la Regione e gli Enti Regolatori coinvolti, derogare, per il tempo strettamente necessario agli adeguamenti tecnologici, alle modalità di emissione di alcuni titoli di viaggio di STIR, definendo modalità e/o titoli di viaggio alternativi per gli utenti volte a incentivare l'uso del trasporto pubblico.

**Art. 34. *Contrasto all'evasione tariffaria***  
(Art. 1, comma 2, lettera c), della Legge)

1. La Regione e gli Enti Regolatori individuano, per i servizi cui si applicano i titoli di viaggio di STIR di propria competenza, le modalità di contrasto al fenomeno dell'evasione tariffaria, in particolare inserendo nei contratti di servizio gli obblighi seguenti, assistiti da penali in caso di inadempimento:

- a) lo svolgimento da parte degli Affidatari dei servizi di campagne di controllo annuali, dirette ad identificare intensità e localizzazione del fenomeno;
- b) la realizzazione di appositi progetti volti a ridurre il fenomeno, con indicazione di misure puntualmente identificate, risorse impiegate, obiettivi e modalità di monitoraggio.

**Art. 35. *Promozione dell'uso del TPL a fini turistici***  
(Art. 43, comma 1, lettera d), della Legge)

1. La Regione promuove lo sviluppo di carte turistiche multiservizio che includono la mobilità con il trasporto pubblico.
2. L'introduzione della funzionalità legata all'uso del trasporto pubblico all'interno di carte turistiche multiservizio volte ad agevolare la mobilità turistica di livello locale avviene utilizzando i titoli di viaggio già previsti dagli STIBM e validi su tutto il territorio del Bacino di Mobilità con applicazione della fascia tariffaria massima prevista.
3. La Giunta Regionale può disciplinare caratteristiche comuni a livello regionale per le carte turistiche multiservizio, nonché incentivare, laddove l'interesse turistico sia di scala regionale, l'introduzione della funzionalità legata all'uso del trasporto pubblico mediante ulteriori titoli di STIR, in aggiunta a quelli di cui al comma 2.

## **PARTE VII REGIME TRANSITORIO E ENTRATA IN VIGORE**

**Art. 36. *Avvio di STIR***  
(Art. 44, comma 4, lettera l), della Legge)

1. L'attuazione di STIR, in ciascun Bacino, è prevista in due fasi principali disciplinate dalla presente Parte, così articolate:
  - a) implementazione dello STIBM ai servizi di competenza delle Agenzie, in conformità alla disciplina di cui all'Art. 37, a seguito:
    - i. dell'espletamento da parte delle Agenzie, ai sensi ai sensi dell'Art. 22 della Legge, delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale successive all'entrata in vigore del presente regolamento, oppure;
    - ii. del raggiungimento di accordi con i gestori dei servizi di cui all'Art. 5, comma 7, lettera a) e le relative controparti contrattuali, che prevedano l'applicazione degli STIBM approvati dalle Agenzie in relazione ai contratti vigenti;
  - b) estensione dello STIBM ai servizi ferroviari, in conformità alla disciplina di cui all'Art. 38, a seguito:
    - i. dell'espletamento da parte della Regione, ai sensi dell'Art. 33 della Legge, delle procedure di affidamento dei servizi ferroviari successive all'entrata in vigore del presente regolamento, oppure;
    - ii. del raggiungimento di accordi con gli attuali Affidatari dei servizi di cui all'Art. 5, comma 7, lettera c), che prevedano l'applicazione degli STIBM in relazione ai contratti vigenti.
2. Il periodo transitorio disciplinato dalla presente Parte si conclude, per ciascun Bacino di Mobilità, al completamento delle due fasi di cui al comma 1.
3. La Regione e gli Enti Regolatori inseriscono nei contratti relativi ai servizi di competenza stipulati a partire dall'entrata in vigore del presente regolamento le condizioni tariffarie minime di cui all'Art. 27. Per i contratti vigenti, fatto salvo quanto già recepito con riferimento alle condizioni tariffarie minime di cui all'Art. 42, comma 1, lettera d), Regione ed Enti Regolatori possono concordare l'inserimento delle condizioni tariffarie minime di cui all'Art. 27, comma 1, lettere a) e b), fra gli obiettivi di qualità e quantità di cui all'Art. 26, comma 3.

4. Fino alla scadenza dei contratti vigenti all'entrata in vigore del presente regolamento non trovano applicazione le disposizioni:
- a) di cui all'Art. 29, salvo quanto previsto dai commi 7 e 8 dello stesso articolo;
  - b) di cui all'Art. 30, salvo quanto previsto dal comma 3, lettere b) e c) dello stesso articolo.
5. Fino all'avvio degli STIBM e di STIL, la Regione, gli Enti Regolatori e gli altri Enti Competenti applicano i sistemi tariffari vigenti alla data di entrata in vigore del presente regolamento, ma non possono modificarne strutture, titoli di viaggio, rapporti di convenienza e modelli, al di fuori di quanto previsto per l'implementazione del modello regionale di integrazione tariffaria disciplinato dal presente regolamento.

**Art. 37. Avvio degli STIBM**  
(Art. 44, comma 4, lettera l), della Legge)

1. Fino all'adozione di apposito provvedimento da parte della Giunta Regionale, i valori massimi dei biglietti ordinari degli STIBM di cui all'Art. 12 corrispondono al valore vigente delle tariffe massime di cui all'Art. 19 del Regolamento regionale 23 luglio 2002, n. 5.
2. Sulla base delle tabelle di cui al comma 1, le Agenzie disciplinano gli STIBM con proprio provvedimento, sulla base degli accordi di cui all'Art. 8 e all'Art. 11, comma 1, in conformità alla disciplina di cui alla PARTE II.
3. I gestori di servizi ferroviari e quelli delle altre modalità di trasporto attivi in ciascun Bacino di Mobilità, identificati fra i soggetti di cui all'Art. 5, comma 7, supportano l'Agenzia nella definizione degli elementi di STIBM e nella sua successiva implementazione, in particolare rispetto a:
- a) affinamento della zonizzazione di bacino definita ai sensi dall'Art. 10;
  - b) definizione dei meccanismi di riparto degli introiti dei titoli STIBM;
  - c) sviluppo dei sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi.
4. L'Agenzia, in accordo con la Regione e con l'Ente per la Navigazione nel caso di cui all'Art. 11, comma 1, promuove un'implementazione uniforme degli STIBM.
5. I contratti di servizio, affidati ai sensi dell'Art. 22 della Legge dalle Agenzie e dai Comuni Regolatori dopo l'entrata in vigore del presente Regolamento, contengono i seguenti impegni degli Affidatari, assistiti da penali in caso di mancato rispetto degli stessi:
- a) applicare dall'avvio del servizio, oppure dalla data individuata dall'Agenzia ai sensi dei commi 6 e 7, lo STIBM del Bacino di Mobilità definito ai sensi del comma 2;
  - b) stipulare insieme agli altri soggetti di cui all'Art. 5, comma 7, lettere da a) ad e), l'accordo, oppure costituire il consorzio, di cui all'Art. 7, comma 1, entro sei mesi dall'avvio del servizio;
  - c) aderire entro l'avvio del servizio agli accordi o ai consorzi costituiti nell'ambito degli STIBM definiti da altre Agenzie, se previsto dagli accordi di cui all'Art. 8.
6. Laddove quanto previsto al comma 5 non sia possibile in virtù di scadenze differenziate degli affidamenti in essere, l'Agenzia e i Comuni Regolatori provvedono comunque all'implementazione dello STIBM limitatamente ai servizi di volta in volta affidati, riservandosi di estenderne l'applicazione in concomitanza con le successive estensioni del servizio, salvo quanto previsto al comma 7.
7. Qualora, quanto previsto al comma 6 crei oggettivi e dimostrabili pregiudizi all'utenza e ai gestori, in ragione della presenza di sistemi tariffari integrati, l'Agenzia e i Comuni Regolatori, d'intesa con l'Agenzia territorialmente competente, possono ricorrere ad affidamenti sulla base dei sistemi tariffari vigenti:
- a) aventi durata non superiore a quella necessaria a garantire, alla loro scadenza, l'implementazione dello STIBM sul territorio di competenza, oppure;
  - b) prevedendo nei contratti di servizio l'applicazione dello STIBM in una data successiva all'avvio della gestione ma non successiva alla scadenza dell'ultimo contratto di servizio vigente nel Bacino di Mobilità, così da garantirne un'implementazione uniforme rispetto ai servizi cui si applicano sistemi tariffari integrati.
8. L'applicazione degli STIBM da parte degli Affidatari dei servizi di competenza degli Enti Regolatori determina la soppressione dei titoli di viaggio previgenti, ad esclusione di quanto previsto dall'Art. 39, comma 6. La sostituzione dei titoli non più validi è regolata dall'Art. 31.

**Art. 38. *Completamento degli STIBM***  
(Art. 44, comma 4, lettera l), della Legge)

- 1.** I contratti di servizio relativi ai servizi ferroviari, affidati ai sensi dell'Art. 33 della Legge dopo l'entrata in vigore del presente Regolamento, contengono i seguenti impegni degli Affidatari, assistiti da penali in caso di mancato rispetto degli stessi:
  - a) applicare gli STIBM disciplinati ai sensi dell'Art. 37, comma 2 a partire dall'avvio del servizio oppure contestualmente alla applicazione dello STIBM da parte degli Affidatari dei servizi di competenza dell'Agenzia;
  - b) aderire entro l'avvio del servizio, oppure dalla data della loro formalizzazione se successiva all'avvio del servizio, agli accordi oppure ai consorzi di cui all'Art. 7, comma 1 nell'ambito degli STIBM definiti dalle Agenzie.
- 2.** I contratti di servizio relativi ai servizi di navigazione, affidati ai sensi dell'Art. 40, comma 6 della Legge dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, contengono i seguenti impegni degli Affidatari, assistiti da penali in caso di mancato rispetto degli stessi, relativamente agli spostamenti oggetto degli accordi di cui all'Art. 11, comma 1:
  - a) applicare gli STIBM disciplinati ai sensi dell'Art. 37, comma 2 a partire dall'avvio del servizio oppure contestualmente alla applicazione dello STIBM da parte degli Affidatari dei servizi di competenza dell'Agenzia;
  - b) aderire entro l'avvio del servizio, oppure dalla data della loro formalizzazione se successiva all'avvio del servizio, agli accordi oppure ai consorzi di cui all'Art. 7, comma 1 nell'ambito degli STIBM definiti dalle Agenzie.
- 3.** Nel caso l'Ente per la Navigazione proceda in attuazione di quanto disposto dall'Art. 11, comma 2, l'applicazione del nuovo sistema tariffario da parte dell'Affidatario dei servizi di competenza avviene entro 12 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento.
- 4.** Nel caso in cui una o più Agenzie non abbiano provveduto all'implementazione dei rispettivi STIBM, i contratti di servizio di cui ai commi 1 e 2 contengono l'impegno, rispettivamente della Regione e dell'Ente per la Navigazione, a garantire la copertura degli eventuali minori introiti riconosciuti agli Affidatari in seguito all'integrazione dei rispettivi servizi negli STIBM.
- 5.** L'applicazione degli STIBM da parte degli Affidatari dei servizi ferroviari e dei servizi di navigazione determina:
  - a) per le sole relazioni disciplinate dagli STIBM, la soppressione dei titoli vigenti validi sui servizi ferroviari e di navigazione ad esclusione di quanto previsto dall'Art. 39, comma 6, e dei titoli "Io Viaggio TrenoCittà". La sostituzione dei titoli non più validi è regolata dall'Art. 31;
  - b) la soppressione dei titoli STIBM che non prevedono l'integrazione con i servizi ferroviari e di navigazione, nei casi di avvio del sistema in fasi differenti;
  - c) la conclusione del periodo transitorio per il Bacino interessato.
- 6.** Nel caso previsto dall'Art. 11, comma 2, l'attuazione degli accordi di cui al comma 2, lettera b), dello stesso articolo, tra le Agenzie e l'Ente per la Navigazione determina la soppressione della validità dei rispettivi titoli "Io Viaggio Ovunque in Provincia" (IVOP) sui servizi di Navigazione.

**Art. 39. *Applicazione anticipata di STIBM***  
(Art. 44, comma 4, lettera l), della Legge)

- 1.** Nel corso del periodo transitorio, nel rispetto dell'equilibrio economico delle gestioni, le Agenzie possono introdurre titoli di viaggio dello STIBM, in accordo con gli attuali gestori e con la Regione, in affiancamento o in sostituzione dei titoli di viaggio esistenti.
- 2.** In particolare, l'introduzione di titoli mensili integrati che consentano l'utilizzo dei servizi interurbani, urbani e ferroviari, articolati sulla zonizzazione STIBM, determina i seguenti effetti:
  - a) soppressione dei titoli "Io Viaggio TrenoCittà", introdotti con Delibera di Giunta Regionale n. 29 dicembre 2010 - n. 9/1204, limitatamente alle relazioni disciplinate dai nuovi titoli integrati;
  - b) soppressione dei titoli "Io Viaggio Ovunque in Provincia" (IVOP), introdotti con Delibera di Giunta Regionale 22 dicembre 2011 n. 9/2743, qualora l'ambito di validità dei nuovi titoli sia di dimensioni almeno analoghe a quello attualmente individuato dai titoli IVOP.
- 3.** Fino alla costituzione delle Agenzie e dell'Ente per la Navigazione, gli adeguamenti tariffari di cui all'Art. 26 sono definiti, su tutto il territorio regionale, dalla Regione.
- 4.** Fino alla piena integrazione negli STIBM, le tariffe dei titoli di viaggio in uso nei sistemi locali sono adeguati unicamente in funzione del meccanismo di cui all'Art. 26, e sulla base di quanto previsto al presente comma. In particolare:

- a) i parametri di qualità e quantità, di cui all'Art. 26, comma 3, sono individuati prevedendo obbligatoriamente obiettivi di integrazione tariffaria volti ad anticipare l'applicazione di STIBM fra cui, a titolo esemplificativo:
- i. introduzione di nuovi titoli integrati o almeno cumulativi, anche in affiancamento ai titoli esistenti;
  - ii. introduzione anticipata dell'azzonamento di STIBM, anche ai titoli non integrati validi sui servizi ferroviari e di navigazione, secondo quanto previsto al comma 5.
- b) sono garantiti adeguamenti delle tariffe differenziati volti a rendere nel tempo più convenienti i titoli di viaggio integrati rispetto a quelli non integrati. Le manovre tariffarie derivanti da tale previsione garantiscono un aumento degli introiti conforme al risultato dell'algoritmo di adeguamento.

**5.** Al fine di agevolare il completamento degli STIBM di cui all'Art. 38, la Giunta Regionale e gli Enti Regolatori competenti possono proporre, d'intesa con i gestori di servizi ferroviari e il gestore dei servizi di navigazione, l'azzonamento dei titoli vigenti validi sui servizi ferroviari e di navigazione secondo la zonizzazione del Bacino di Mobilità definita dalle Agenzie ai sensi dell'Art. 10. Le tariffe dei titoli di cui al presente comma sono determinate nel rispetto dei vincoli di cui all'Art. 12.

**6.** Considerando la consistente differenza delle tariffe attuali, anche nell'ambito del medesimo Bacino, le Agenzie, in accordo con la Regione, possono prevedere, anche al termine del periodo transitorio e per un periodo massimo di 5 anni, la coesistenza di titoli non integrati, prevedendo adeguamenti delle tariffe differenziati volti a rendere nel tempo più convenienti i titoli di viaggio integrati rispetto a quelli non integrati. Nello stesso periodo, per garantire un graduale riallineamento delle tariffe alle disposizioni di cui al presente regolamento, è consentita la deroga fino al 20% ai rapporti di convenienza di cui all'Art. 12, comma 2.

#### **Art. 40. *Avvio di STIL***

(Art. 44, comma 4, lettera l), della Legge)

**1.** Fino all'adozione di apposito provvedimento da parte della Giunta Regionale, le tariffe di STIL, di cui all'Art.17 del presente regolamento, corrispondono alle Tariffe Uniche Regionali valide sui servizi ferroviari di 2° classe di cui all'Art. 14 del Regolamento regionale 23 luglio 2002, n. 5.

**2.** I contratti di servizio stipulati dalle Agenzie e dalla Regione successivamente all'entrata in vigore del presente regolamento prevedono l'applicazione della disciplina di STIL di cui alla PARTE III con l'avvio dei relativi servizi nei casi per i quali non sono stati raggiunti gli accordi ai sensi dell'Art. 8, comma 1 e ad esclusione di quanto previsto nel comma 7.

**3.** Nei casi di cui al comma 2, le Agenzie e l'Ente per la Navigazione inviano alla Giunta Regionale e le polimetriche dei servizi tra i Bacini di Mobilità di rispettiva competenza, definite in conformità alla disciplina di cui all'Art. 15.

**4.** Per i servizi comunali caratterizzati da percorrenze annue superiori a 1 milione di vetture\*km/anno, o per altri servizi identificati con delibera della Giunta Regionale, previa richiesta delle Agenzie competenti, l'integrazione dei servizi comunali ai sensi dell'Art. 15, comma 4 è contestuale all'avvio dei servizi disciplinati dai contratti di servizio stipulati dalle Agenzie e dalla Regione successivamente all'entrata in vigore del presente regolamento.

**5.** I contratti di servizio stipulati dalle Agenzie e dalla Regione dopo l'entrata in vigore del presente regolamento prevedono l'introduzione, a seguito del completamento degli STIBM di cui all'Art. 38, delle ulteriori tipologie di titoli di cui all'Art. 16 rispetto ai titoli "Io Viaggio Trenocittà", integrati con i servizi comunali in coerenza all'Art. 15, comma 4 e che assumono nuova denominazione stabilita con apposito provvedimento della Giunta Regionale.

**6.** Qualora a seguito dell'attuazione di STIR, per alcuni dei servizi comunali di cui al comma 4, sia comprovato un ridotto livello delle vendite dei titoli di viaggio di cui all'Art. 15, comma 4 e ad esclusione dei casi in cui il gestore urbano utilizzi i sistemi di bigliettazione innovativi di cui all'Art. 33, la Giunta Regionale, su proposta dell'Agenzia competente, può disporre l'esenzione parziale o totale dell'applicazione delle disposizioni di cui al comma 4.

**7.** L'estensione della validità dei titoli STIL agli spostamenti disciplinati dagli STIBM, qualora questi si inquadrino in uno spostamento complessivamente effettuato su più Bacini di Mobilità non regolato dagli accordi di cui all'Art. 8, avviene in concomitanza con l'avvio dell'utilizzo dei sistemi di bigliettazione tecnologicamente innovativi di cui all'Art. 33; contestualmente a tale applicazione, gli Enti Regolatori e i relativi Affidatari garantiscono, per quanto di rispettiva competenza, anche l'estensione dell'accordo o del consorzio di cui all'Art. 18, comma 1.

**8.** L'applicazione di STIL da parte degli Affidatari dei servizi ai sensi dell'Art. 10, comma 2, lettera b) determina la soppressione dei titoli di viaggio previgenti e validi sulle medesime relazioni. La sostituzione dei titoli non più validi è regolata dall'Art. 31.

**Art. 41. Avvio delle tariffe TIR**  
(Art. 44, comma 4, lettera l), della Legge)

1. Fino all'adozione di apposito provvedimento da parte della Giunta Regionale:
  - a) i titoli di viaggio TIR, di cui alla PARTE IV del presente regolamento, corrispondono ai titoli "Io viaggio Ovunque in Lombardia" introdotti con delibera di Giunta Regionale del 29 dicembre 2010, n. 1204 e disciplinati da tale delibera e dalle successive d.g.r. n. 1977/11, n. 2743/11 e n. 3297/12, che consentono l'accesso ai servizi di trasporto pubblico di linea automobilistici, ivi compresi i servizi a chiamata, su impianti fissi e a guida vincolata, ferroviari, salvo quanto previsto dall'Art. 3, comma 7, di competenza della Regione e degli Enti Regolatori lombardi;
  - b) la carta di accesso di cui all'Art. 19, comma 7, è quella disciplinata dal vigente contratto di servizio con l'operatore ferroviario.
2. Con il provvedimento relativo al primo adeguamento tariffario successivo all'entrata in vigore del presente regolamento:
  - a) sono soppressi i titoli "Io viaggio ovunque in Lombardia" 2 giorni e 3 giorni;
  - b) sono adeguate le caratteristiche del biglietto giornaliero;
  - c) sono rideterminate le tariffe secondo i rapporti di convenienza di cui all'Art. 19, comma 6.
3. La Regione garantisce un aumento straordinario delle tariffe TIR vigenti all'entrata in vigore del presente regolamento sino al raggiungimento della misura del 20% complessiva a seguito del completamento dell'introduzione degli STIBM; tale aumento è riconosciuto dalla Giunta Regionale con il primo provvedimento di adeguamento tariffario utile nella misura massima del 4% per ciascun Bacino in cui si completa l'avvio degli STIBM di competenza.
4. I contratti di servizio stipulati dalla Regione e dagli Enti Regolatori per tutti i servizi di propria competenza dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, confermano i seguenti impegni degli Affidatari, assistiti da penali in caso di mancato rispetto degli stessi:
  - a) consentire l'accesso ai propri servizi agli utenti in possesso dei titoli di cui alla PARTE IV;
  - b) aderire entro l'avvio del servizio all'accordo oppure al consorzio di cui all'Art. 20, comma 1.

**Art. 42. Disposizioni transitorie e abrogative**  
(Art. 44, comma 4, lettera l), della Legge)

1. Fino all'adozione di apposito provvedimento da parte della Giunta Regionale:
  - a) l'ambito di validità delle tariffe di STIR in riferimento ai servizi ferroviari di cui all'Art. 3 comma 4 e la polimetrica delle distanze per i servizi ferroviari di cui all'Art. 15, comma 1 sono quelle approvate con Decreto Dirigenziale n. 9838 del 5 novembre 2012;
  - b) il periodo di validità del biglietto ordinario di STIL è quello previsto dall'analogo titolo a tariffa unica regionale applicato in ambito ferroviario;
  - c) il soggetto di cui all'Art. 18, comma 1 e di cui all'Art. 20, comma 1 è individuato nel gestore esercente i servizi ferroviari regionali alla data di entrata in vigore del presente regolamento;
  - d) le disposizioni che regolano le condizioni tariffarie minime di cui all'Art. 27, comma 1, lettere c) e d), sono quelle previste dalla d.g.r. n. 1204/10 e denominate "Io viaggio in famiglia – spostamenti occasionali" e "Io viaggio in famiglia – abbonamenti";
  - e) nelle more della adozione degli atti regionali di cui all'Art. 28, comma 4, le categorie di soggetti residenti in Lombardia beneficiarie delle agevolazioni sono individuate dall'Allegato B del presente regolamento, secondo quanto già previsto dall'Art. 31 della l.r. 11/2009, e le modalità di rilascio sono disciplinate dalle d.g.r. n. 6044 del 5 dicembre 2007, n. 7368 del 28 maggio 2008, n. 431 del 5 agosto 2010 e n. 3834 del 25 luglio 2012;
  - f) il layout di cui all'Art. 29, comma 4 è quello della tessera "Io viaggio" di cui alla d.g.r. n. 1204/10;
  - g) le disposizioni che regolano il bonus tariffario di cui all'Art. 32 sono quelle previste dalla d.g.r. n. 1977/11;
  - h) i criteri dettati al fine di garantire la compatibilità tecnologica e l'interoperabilità dei sistemi a livello regionale di cui all'Art. 33, comma 1, lettera a) risultano specificati dalla d.g.r. n. 2672/11.
2. Fino all'applicazione degli STIBM da parte degli Affidatari dei servizi ferroviari, ai sensi dell'Art. 38, comma 1, e salvo quanto previsto dall'Art. 39, comma 2, lettera a), sono mantenuti i titoli "Io Viaggio TrenoCittà", come disciplinati dalla Delibera di Giunta Regionale n. 29 dicembre 2010 - n. 9/1204.
3. Sino all'introduzione degli STIBM restano salvi i contenuti delle integrazioni tariffarie già operanti.

4. Fino alla sostituzione degli attuali sistemi tariffari con i nuovi previsti dal presente regolamento continuano a trovare applicazione le norme di cui all'Art. 21 e all'Art. 22 del regolamento regionale n. 5/2002.
5. Con l'entrata in vigore del presente regolamento, è abrogato il regolamento regionale n. 5/2002, salvo quanto previsto dal comma 4, dall'Art. 37, comma 1 e dall'Art. 40, comma 1.

**Art. 43. *Monitoraggio sull'attuazione***

1. La Direzione regionale competente riferisce annualmente alla Conferenza regionale del trasporto pubblico locale di cui all'Art. 9, comma 2 della Legge sullo stato di attuazione delle disposizioni del presente regolamento.

**ALLEGATO A - Definizione dell'algoritmo di calcolo dell'adeguamento delle tariffe dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale**

L'algoritmo di calcolo previsto dall'Art. 26, comma 4 è il seguente:

$% \text{ Adeguamento} = \alpha * (1/2 + \beta)$
--

$\alpha$  = valore corrispondente alla media aritmetica semplice tra la variazione dell'indice del costo della vita per le famiglie di operai ed impiegati (escluso tabacchi) e la variazione dell'indice del costo della vita per le famiglie di operai ed impiegati per il settore trasporti come definiti dall'ISTAT;

$$\beta = \sum_{k=1}^n i_k \text{ indicatori di qualità } i$$

$n$  = numero obiettivi di qualità ( $\geq 4$ )

<b>Indicatore di qualità</b>	
<i>Parametro inferiore al valore di riferimento</i>	$i_k = -0,5/n$
<i>Parametro obiettivo sostanzialmente invariato (compreso tra valore di riferimento e valore obiettivo estremi compresi salvo diversa determinazione)</i>	$i_k = 0$
<i>Parametro superiore al valore obiettivo</i>	$i_k = +1/n$

**ALLEGATO B – Categorie di soggetti residenti in Lombardia beneficiari delle agevolazioni tariffarie regionali di cui all'Art. 28**

**CIRCOLAZIONE GRATUITA sui servizi di trasporto pubblico di linea nel territorio regionale**

- a) cavalieri di Vittorio Veneto;
- b) gli invalidi di guerra e di servizio dalla prima alla quinta categoria e loro eventuali accompagnatori secondo le modalità stabilite con atto della Giunta Regionale;
- c) deportati nei campi di sterminio nazisti K.Z., con invalidità dalla prima alla quinta categoria, ovvero con invalidità civile non inferiore al sessantasette per cento;
- d) invalidi a causa di atti di terrorismo e le vittime della criminalità organizzata dalla prima alla quinta categoria o corrispondente percentuale di menomazione della capacità lavorativa;
- e) privi di vista per cecità assoluta o con un residuo visivo non superiore a un decimo in entrambi gli occhi con eventuale correzione e loro eventuali accompagnatori secondo le modalità stabilite con atto della Giunta Regionale;
- f) sordi in possesso di certificato relativo alla condizione di sordità ai sensi della legge 26 maggio 1970, n. 381 (Aumento del contributo ordinario dello Stato a favore dell'Ente nazionale per la protezione e l'assistenza ai sordi e della misura di assegno di assistenza ai sordi);
- g) agenti ed ufficiali di Polizia giudiziaria di cui all'Art. 57 del codice di procedura penale in servizi di pubblica sicurezza, secondo le modalità stabilite con apposito atto della Giunta Regionale.
- h) invalidi civili, inabili ed invalidi del lavoro residenti in Lombardia con grado di invalidità pari al cento per cento, formalmente riconosciuti dalle commissioni mediche previste dalla legislazione vigente o da sentenza passata in giudicato, e loro eventuali accompagnatori, secondo le modalità stabilite con apposito atto della Giunta Regionale;
- i) grandi invalidi del lavoro con invalidità a partire dall'ottanta per cento.

**CIRCOLAZIONE A TARIFFA AGEVOLATA sui servizi di trasporto pubblico di linea nel territorio regionale**

- a) invalidi civili, inabili ed invalidi del lavoro formalmente riconosciuti dalle commissioni mediche previste dalla legislazione vigente o da sentenza passata in giudicato con grado di invalidità non inferiore al sessantasette per cento e sino al novantanove per cento o equiparato, con riconoscimento ai loro eventuali accompagnatori del diritto alla circolazione gratuita secondo le modalità stabilite dalla Giunta Regionale;
- b) pensionati di età superiore ai sessantacinque anni se uomini e ai sessanta anni se donne;
- c) invalidi di guerra e di servizio, gli invalidi a causa di atti di terrorismo e le vittime della criminalità organizzata dalla sesta all'ottava categoria;

con indicatore di situazione economica equivalente ISEE regionale non superiore al limite definito dalla Giunta Regionale.

**CIRCOLAZIONE A TARIFFA RIDOTTA sui servizi di trasporto pubblico di linea nel territorio regionale**

Pensionati residenti in Lombardia, di età superiore ai sessantacinque anni se uomini e ai sessanta anni se donne, con indicatore di situazione economica equivalente ISEE regionale superiore al limite definito dalla Giunta Regionale.