



PERIODICO DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSESSORATO MOBILITÀ E TRASPORTI - DIRETTORE: ROBERTO FRANCHINI 18 LUGLIO 2008

**Il Fatto**

IL NUOVO TAGLIANDO SI CHIAMA "MI MUOVO", PRIMO PASSO DEL PROGETTO STIMER CHE ENTRERÀ A REGIME NEL 2010. INTERESSATE LE 10 CITTÀ CAPOLUOGO

# Tariffe integrate

## Treno-bus, un solo biglietto da settembre Per ora vale solo per l'abbonamento annuale

**Abbonamento unico integrato  
dei trasporti pubblici  
dell'Emilia-Romagna**

Dall'1 settembre sarà possibile utilizzare un unico titolo di viaggio per muoversi con il treno e con i bus urbani. Si avvia così in tutta l'Emilia-Romagna, e in maniera omogenea, la prima fase del progetto di integrazione tariffaria su scala regionale, che si concluderà poi nel 2010 quando Stimer, il Sistema di tariffazione integrata della Regione Emilia-Romagna, sarà completamente a regime.

I pendolari che usano treno e bus non dovranno perciò più preoccuparsi di acquistare un titolo di viaggio per ogni mezzo utilizzato, visto che basterà avere in tasca il nuovo abbonamento annuale integrato regionale, cartaceo, che si chiamerà "Mi Muovo". La novità interessa sicuramente i 5.000 abbonati annuali alle ferrovie e potenzialmente i 25.000 abbonati mensili.

In attesa di arrivare per il 2010 a un unico titolo di viaggio con cui si potrà accedere a tutti i mezzi collettivi in Emilia-Romagna, si comincia ora con l'integrazione tariffaria tra i servizi ferroviari regionali e locali e i servizi urbani (bus) delle 10 città capoluogo, più Imola, Carpi e Faenza. Al "vecchio" abbonamento annuale di Trenitalia verrà perciò affiancato "Mi Muovo", che potrà essere acquistato già dal 25 agosto prossimo rivolgendosi agli operatori di tutte le biglietterie di Trenitalia in Emilia-Romagna. "Mi Muovo" annuale permetterà di utilizzare, per 365 giorni, il servizio ferroviario regionale per un percorso prestabilito e di muoversi con il bus su tutta la rete urbana della città di origine o di destinazione (o di entrambe). Il viaggiatore potrà scegliere tra "Mi Muovo" (abbonamento annuale integrato treno + bus urbano) e "Mi Muovo Studenti" (abbonamento

annuale integrato treno + bus urbano), scontato dell'8% rispetto alle nuove tariffe.

Per gli studenti c'è poi un'altra importante novità: anche quelli che non hanno bisogno di un abbonamento integrato potranno acquistare l'abbonamento annuale solo per il treno con lo stesso sconto dell'8%, per effetto di accordi tra Regione e Trenitalia. In sostanza viene da oggi introdotto per la prima volta un abbonamento annuale ferroviario "dedicato" per gli studenti. L'abbonamento integrato che ha come origine/destinazione la stazione principale di una zona (come può essere Bologna, oppure Rimini), permette all'utente di utilizzare anche i treni che funzionano all'interno dell'area urbana, e quindi di muoversi, per esempio, da Bologna a Casalecchio o a Corticella in treno.

"Mi Muovo" parte ora come biglietto cartaceo (un normale biglietto ferroviario su cui sarà indicata l'area urbana, o le aree, per cui è valida l'integrazione), ma verrà poi sostituito da una card elettronica. In questa fase d'avvio i prezzi dei titoli di viaggio continueranno a essere calcolati in base agli scaglioni chilometrici, ma verranno sostituiti dal 2009 con il sistema di tariffazione a zone, parallelamente all'entrata in funzione delle nuove apparecchiature per "leggere" la card elettronica. Nella realizzazione del progetto di integrazione tariffaria sono coinvolti la Regione Emilia-Romagna, gli enti locali, le Agenzie locali per la mobilità, i gestori pubblici e privati del trasporto pubblico su gomma e il Consorzio trasporti integrati (composto da Trenitalia, Fer, Act Reggio Emilia), che dal primo luglio 2008 gestisce il servizio di trasporto ferroviario regionale.

I sistemi tariffari integrati sono molto diffusi a livello europeo e non solo. In Emilia-Romagna il progetto di integrazione tariffaria Stimer è previsto dalla legge regionale 30 del 1998.

La forte disomogeneità dei livelli di prezzo dei servizi di trasporto pubblico su bus nelle nove province dell'Emilia-Romagna e di quelli ferroviari ha portato a definire un percorso di graduale allineamento tariffario che si dovrebbe concludere nel 2010, con l'individuazione di "tariffe obiettivo" stabilite dalla Regione per tutti gli operatori del sistema. Il percorso di adeguamento inizia con i prezzi del trasporto ferroviario dal primo settembre. Per i servizi ferroviari ci saranno nuove condizioni di prezzo, con aumenti più contenuti per chi usa maggiormente il treno: +5% sull'abbonamento annuale, +6% sul mensile, +14% per la corsa semplice.

Per il funzionamento di "Mi Muovo", quando nel 2010 la bigliettazione del trasporto pubblico sarà di tipo elettronico, è prevista la fornitura delle strumentazioni tecnologiche, che prevede fra l'altro 10 sistemi centrali (uno per ogni azienda/agenzia) per la completa gestione del sistema di bigliettazione, 5.000 obliteratrici magnetico/contactless a bordo bus per un totale di circa 3.200 veicoli da attrezzare, 450 obliteratrici nelle 160 stazioni, 530 dispositivi di ricarica da banco per tabaccherie ed edicole, 56 biglietterie aziendali per l'emissione dei titoli di viaggio, 600 dispositivi palmari per il controllo dei titoli di viaggio, 27 depositi bus per lo scarico/carico dei dati.

**Le diverse fasi in Emilia-Romagna**

Settembre 2008	Giugno 2009	Dicembre 2010
> Avvio dell'abbonamento annuale integrato treno e bus urbano per studenti e pendolari (su supporto cartaceo) Mi Muovo	> Prime applicazioni della card elettronica Mi Muovo (integrato treno - bus urbano e bus extraurbano), in diverse aree della Regione	> Estensione e completamento di Mi Muovo su tutto il territorio dell'Emilia-Romagna



## Il Fatto

ABBONAMENTI E CATEGORIE DI UTENTI: ECCO COME CAMBIERANNO I PREZZI. L'ASSESSORE PERI: "TARIFFE PIÙ BASSE RISPETTO AD ALTRE REGIONI"

# Gli adeguamenti tariffari previsti Ma gli studenti pagheranno meno

Con l'introduzione della tariffazione integrata diventeranno effettivi anche alcuni aumenti delle tariffe ferroviarie (vedi articolo alla pagina precedente). "Rispetto ad altre Regioni vicine, come Lombardia e Piemonte - ha spiegato l'assessore regionale ai Trasporti, Alfredo Peri, presentando l'abbonamento "Mi nuovo" - , finora abbiamo avuto le tariffe ferroviarie più basse. Con quest'aumento rimaniamo ancora al di sotto dei livelli di oggi in altre regioni e non ancora aggiornati. Dobbiamo però recuperare una quota del tasso d'inflazione: lo faremo nell'arco di tre anni, dal 2008 al 2010. La maggior parte dell'aumento avverrà a settembre 2008, mentre per i due anni successivi verranno eliminati gli automatismi di adeguamento inflattivo che prima erano in vigore. E gli studenti con abbonamento annuale alla fine del triennio avranno comunque tariffe inferiori rispetto al 2007".

Vediamo qualche altra informazione per approfondire questo tema e per capire come saranno ridistribuiti gli aumenti a seconda del tipo di abbonamento e della categoria di utenti.

È stato fissato il prezzo massimo che avrà il trasporto ferroviario regionale nel triennio. Indipendentemente dall'andamento dell'inflazione, fino al 2010 i prezzi non subiranno aumenti superiori a quelli della tariffa obiettivo.

## Abbonamento annuale per studenti

- in settembre 2008 ci sarà una diminuzione media del prezzo del 3% rispetto al livello precedente.
- al 2010 i prezzi raggiungeranno, senza superarlo, il livello che avevano nell'agosto 2007.

## Abbonamento annuale

- in settembre 2008 ci sarà un aumento medio del prezzo del 5% rispetto al livello precedente.
- al 2010, i prezzi avranno un ulteriore aumento del 3%, portando così all'8% la differenza rispetto all'agosto 2007.

## Abbonamento mensile

- in settembre 2008 ci sarà un aumento medio del prezzo del 6% rispetto al livello precedente.
- Al 2010, i prezzi avranno un aumento di un ulteriore 4,5%, portando così al 10,5% la differenza rispetto all'agosto 2007.

## Biglietto di corsa semplice

- in settembre 2008 ci sarà un aumento medio del prezzo del 14% rispetto al livello precedente.
- Al 2010, i prezzi avranno un aumento di un ulteriore 5%, portando così al 19% la differenza rispetto all'agosto 2007.

Si sono programmati tre aumenti di prezzo, nel 2008, 2009 e 2010. Il tetto fissato per il 2010 verrà raggiunto con un primo aumento più consistente in settembre 2008. Due terzi dell'aumento triennale sono concentrati nel primo anno. Nei successivi due anni gli aumenti saranno assai più contenuti. Il criterio generale seguito è stato quello di contenere il più possibile gli aumenti per coloro che usano di più il treno.



Abbonamento unico integrato  
dei trasporti pubblici  
dell'Emilia-Romagna

BIGLIETTO UNICO  
PER LA RETE DEI TRASPORTI  
PUBBLICI DELL'EMILIA-ROMAGNA



Il Fatto

# Vademecum e risposte

Per approfondire alcuni aspetti della tariffazione integrata "Mi Muovo" pubblichiamo le risposte ad alcune domande che ci sono state rivolte dagli utenti.

## Dove si acquista "Mi Muovo"?

Nelle 28 biglietterie presenziate di Trenitalia che si trovano in Emilia-Romagna e in quelle di FER per abbonamenti integrati relativi a linee ferroviarie gestite da FER. Non si acquista nelle biglietterie delle aziende cittadine di trasporto pubblico. Per Modena esiste una parziale eccezione: l'abbonamento si compra nelle biglietterie di Trenitalia ma è poi necessario (a seguito di accordi presi da Atcm con Trenitalia) presentarsi col titolo di viaggio in una biglietteria di Atcm che rilascerà gratis un tesserino elettronico da usare sui bus Atcm (la controlleria sui mezzi di Atcm avviene infatti in maniera elettronica). Chi si abbona a Modena dovrà quindi portare con sé due titoli di viaggio (treno e bus).

## Da quando si può acquistare?

A partire dal 25 agosto ed entrerà in vigore dall'1 settembre.

## Sarà possibile pagare "Mi Muovo" a rate?

Trenitalia sta al momento ricercando un partner finanziario per offrire la possibilità di pagamenti rateali a condizioni il più possibile vantaggiose per gli utenti.

## Quali saranno i livelli di prezzo con i quali sarà offerto la quota del servizio bus urbano all'interno della nuova tariffa integrata?

La riduzione più significativa riguarda i 180 euro per l'accesso ai servizi urbani di Bologna (anziché 270 come avviene oggi e come continuerà ad essere per chi avrà il solo abbonamento al bus). Per i servizi urbani delle altre città capoluogo e di Carpi, Faenza e Imola il livello di prezzo offerto sarà il seguente: 150 euro per Parma, Piacenza, Reggio Emilia, Modena, Carpi e Ferrara; 110 euro per Forlì, Cesena, Ravenna, Rimini, Faenza e Imola. Anche i servizi su gomma extraurbani vedranno un adeguamento delle tariffe, ma in modo graduale: la Regione ha concesso infatti tre anni agli enti locali per raggiungere le tariffe obiettivo.

## Si possono fare alcuni esempi di come cambieranno le tariffe con il nuovo titolo di viaggio?

Partiamo dagli studenti: se prima uno studente per il percorso Ferrara-Bologna pagava il proprio abbonamento annuale per il treno 459 euro, e quello per il servizio urbano di Bologna 185 euro (scontato per studenti), dal primo settembre con "Mi Muovo" farà un unico biglietto e risparmierà complessivamente oltre 30 euro. Invece un pendolare che tutti i giorni viaggia in treno da San Giorgio di Piano a Bologna, e che deve spostarsi dalla stazione ferroviaria al luogo di lavoro in bus, finora ha pagato l'abbonamento annuale al treno 292 euro e quello al bus urbano 270, per un costo complessivo di 562 euro. Con "Mi Muovo" pagherà complessivamente (per treno + bus) 490 euro. Oggi, comprare un abbonamento annuale ferroviario Bologna-Imola, più un abbonamento annuale per usare i bus urbani di Bologna e un annuale per spostarsi sui bus di Imola città costa complessivamente 923 euro; con "Mi Muovo" costerà 730 euro. Lo studente pagherà ancora di meno (sconto dell'8%). Ancora: un abbonamento annuale ferroviario Parma-Bologna, più un abbonamento annuale per il servizio urbano di bus di Parma e uno per i bus di Bologna città oggi costa complessivamente



**mi nuovo**  
L'UNIONE FA LA DIFFERENZA

Nasce Mi Nuovo annuale, l'abbonamento unico integrato dei trasporti pubblici dell'Emilia-Romagna

Con un biglietto unico sarà possibile muoversi su tutto il territorio regionale "Mi Nuovo annuale", infatti, rappresenta il primo passo di un progetto più ampio di innovazione dei trasporti pubblici dell'Emilia-Romagna che realizza, nei prossimi due anni, il nuovo sistema di biglietterie integrato tra i diversi sistemi di viaggio: treno e autobus. L'obiettivo di Mi Nuovo è semplice: rendere più facile muoversi e connessi gli spostamenti dei cittadini con i mezzi del trasporto pubblico.

Settembre 2004	Giugno 2006	Dicembre 2007	Settembre 2008
• Inizio dell'abbonamento integrato tra i servizi ferroviari e i bus urbani di Bologna e Parma (Atcm).	• La Regione Emilia-Romagna si impegna a coprire la quota del servizio urbano di Bologna e di Parma (Atcm).	• Inizio dell'abbonamento integrato tra i servizi ferroviari e i bus urbani di Bologna e di Parma (Atcm).	• Inizio dell'abbonamento integrato tra i servizi ferroviari e i bus urbani di Bologna e di Parma (Atcm).

800-388988

sivamente 1113 euro; con "Mi Muovo" costerà 973 euro. Questo per un viaggiatore adulto, perché lo studente avrà diritto allo sconto.

## È quindi possibile fare un abbonamento integrato che comprenda due zone urbane?

Certamente. Basta indicarlo al momento dell'acquisto dell'abbonamento e il sistema della biglietteria calcolerà il costo. Sul biglietto sarà poi riportata la dicitura delle zone urbane in cui è valido. Per il caso di Modena valgono le norme indicate alla prima risposta.

## Come si deve comportare chi fa un tragitto ferroviario che ha come origine o destinazione una città fuori dall'Emilia-Romagna, ad esempio tra Reggio Emilia e Milano?

Per acquistare l'abbonamento integrato (che varrà ovviamente solo per i bus urbani della città emiliano-romagnola, in questo caso Reggio) dovrà rivolgersi alle biglietterie delle aziende di trasporto pubblico urbano che emetterà l'abbonamento annuale al prezzo concordato. Basterà mostrare alla biglietteria l'abbonamento annuale ferroviario e un documento che attesti la residenza in Emilia-Romagna.



**PendolariER numero 103**  
Periodico della Regione Emilia-Romagna  
Assessorato Mobilità e Trasporti  
Direttore: Roberto Franchini  
Coordinatore: Cesare Sgarzi  
csgarzi@regione.emilia-romagna.it  
Redazione  
Buriburi Comunicazione - BO  
buriburi@buriburi.it  
Progetto grafico  
Laser - Granarolo dell'Emilia (BO)  
laser@congressiinrete.it



Abbonamento unico integrato dei trasporti pubblici dell'Emilia-Romagna



BIGLIETTO UNICO PER LA RETE DEI TRASPORTI PUBBLICI DELL'EMILIA-ROMAGNA

Attualità

IL PROGETTO DELL'ARCHITETTO ARATA ISOZAKI SI È AGGIUDICATO IL CONCORSO INTERNAZIONALE. INVESTIMENTO DA 340 MILIONI DI EURO. LAVORI ULTIMATI IN 6 ANNI

# Una porta per la città

## Stazione di Bologna, firma giapponese

Dopo le torri di Kenzo Tange al Fiera District un altro importante edificio di Bologna porterà la firma di un architetto giapponese: la nuova stazione centrale del capoluogo emiliano sarà costruita infatti su progetto di Arata Isozaki. L'architetto giapponese, a capo di un gruppo di progetto formato da Ove Arup & Partners e dallo studio italiano M+T Partners, si è aggiudicato il concorso internazionale bandito nel giugno 2007 dal Gruppo Ferrovie dello Stato. Il progetto è stato selezionato, tra una dozzina che avevano superato la prima fase, da una giuria internazionale presieduta dall'architetto Gae Aulenti. La stazione disegnata da Isozaki si pone l'obiettivo di essere "una porta di accesso qualificata, funzionale ed integrata per la città di Bologna e per il sistema metropolitano e regionale". Per la sua costruzione, le opere accessorie e la riqualificazione delle aree ferroviarie, è previsto un investimento di 340 milioni di euro e dovrebbe essere ultimata entro 6 anni. I lavori inizieranno non appena si concluderanno quelli per la realizzazione della stazione sotterranea per la linea dell'Alta Velocità. Si tratterà di un complesso integrato di stazione che intende ricostruire la maglia urbana della città interrotta dalla ferrovia. L'idea di Isozaki e degli architetti del suo gruppo è dare vita a quella che hanno definito la "Piastra", cioè a una stazione ponte sui binari che fonda da volume centrale di passaggio. Un parallelepipedo di colore bianco, lungo oltre 300 metri, largo più di 100 e alto come l'attuale stazione, si estenderà da dietro la facciata principale (che sarà conservata) su piazza Medaglie d'Oro fino al via Carracci, sul lato est, fino al ponte su via Matteotti. Una



serie di corti interne vetrate e bucate avranno la funzione di portare e diffondere la luce all'interno della "scatola" e sotto verso i binari. Questi saranno infatti coperti dalla struttura, che al piano superiore ospiterà spazi commerciali. La nuova stazione è infatti intesa come un condensato di città, sia per gli usi che per l'organizzazione degli spazi interni. Sarà inoltre ristrutturato l'edificio d'angolo tra viale Pietramellara e il ponte di via Matteotti (sarà eliminato l'attuale fossato, alzate le porte di ingresso e ai piani superiori verrà ospitato un albergo). Gli accessi principali alla stazione saranno tre: il primo resterà dall'ingresso principale attuale e delle scale mobili porteranno al piano superiore o alla stazione inferiore AV. Un altro accesso importante (la hall d'ingresso) sarà proprio dall'edificio d'angolo ristrutturato e un terzo sul lato della "scatola" che si apre sul ponte (all'incirca dove attualmente si trova la scala provvisoria che porta ai binari). Tramite l'edificio sarà possibile raggiungere a piedi il lato opposto dei binari e anche l'area dove sarà presto trasferita la sede del Comune di Bologna. Di fronte alla nuova sede comuna-

le si affaccerà la cosiddetta "Isola", un nuovo edificio che ospiterà la centrale elettro-termica che sarà in grado di soddisfare tutte le esigenze energetiche della stazione. Tra la Piastra e l'Isola fungerà da collegamento il cosiddetto "Tubo", un'area che si sviluppa su due livelli come ponte intermodale e in cui ci si sposterà con tapis roulant. Ma il progetto comprende anche la riqualificazione di alcune aree ferroviarie. La regola architettonica scelta da Isozaki è che tutti gli edifici non superino i 20 metri di altezza per non stridere con le costruzioni circostanti e integrare la stazione e le aree adiacenti nell'urbanistica del centro di Bologna. Le altre aree che saranno riqualificate sono l'Area Bovi Campeggi (Piazzale Ovest), che ospiterà un parco e un centro direzionale pluriuso. Qui gli edifici raggiungeranno l'altezza di 20 metri e saranno interrotti da piazze-corti ellittiche per la sosta. Ci sarà poi l'Area ex le di via Matteotti, che sarà destinata a un edificio per uffici: si tratta di un ampliamento, vetrato, dell'edificio esistente che si affaccia sul ponte Matteotti. Il suo ruolo sarà fare da contrappeso all'Isola. Al piano terra ver-

rà ospitata la biblioteca di quartiere. La terza area riqualificata sarà la ex Oma di via Muggia. Qui verrà ricavata una residenza per studenti. Nel complesso la superficie da edificare dell'intero complesso è di oltre 162 mila metri quadri, tra i quali 42mila per la nuova stazione. I lavori per il people-mover (la ferrovia sopraelevata che dovrà collegare la stazione con l'aeroporto) e per la metrotramvia (che porterà dalla Fiera al centro di Bologna) saranno integrati con quelli della nuova stazione. Il progetto è stato presentato ufficialmente martedì 1 luglio alla presenza del presidente della Regione Vasco Errani, de sindaco di Bologna, Sergio Cofferati, della presidente della Provincia Beatrice Draghetti e dell'Amministratore Delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti.

L'architetto Arata Isozaki, allievo di Kenzo Tange, ha iniziato la sua attività nel 1954 e nel 1963 ha fondato al Arata Isozaki Associates che vanta la realizzazione di oltre trecento edifici in tutto il mondo. Tra le altre sue opere il palahockey di Torino (2006), il progetto per la nuova entrata del centro culturale Caixa Forum e il palazzo dello sport di Sant Jordi a Barcellona; la stazione Ueno a Tokyo, lo Ohio Museum of Science and Industry, la Concert Hall di Nara in Giappone, il padiglione di Cultura Giapponese a Cracovia in Polonia. Ove Arup & Partners International, che si è dedicata in particolare agli aspetti ambientali ed energetici del progetto, è invece una società di ingegneria fondata nel 1946 che conta 7000 collaboratori in tutto il mondo ed è coinvolta in 8000 progetti in 10 paesi.

