



SERVIZIO SEGRETERIA E AFFARI GENERALI DELLA GIUNTA.  
AFFARI GENERALI DELLA PRESIDENZA. PARI OPPORTUNITÀ

IL RESPONSABILE

**SONIA CIOFFI**

	TIPO	ANNO	NUMERO
REG.	06R.FILESEGNATURA.XML		
DEL	06R.FILESEGNATURA.XML		

**OGGETTO 5787**

Assemblea Legislativa

[PEIAssemblea@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:PEIAssemblea@postacert.regione.emilia-romagna.it)  
**INVIATO TRAMITE PEC**

**OGGETTO:** Iscrizione argomenti all'o.d.g. dell'Assemblea Legislativa

Si richiede l'iscrizione all'ordine del giorno dell'Assemblea Legislativa del seguente argomento:

**PROPOSTA ALL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA**

**Deliberazione di Giunta Regionale n. 1024 del 7 luglio 2014**

ADDENDUM PER GLI ANNI 2014-2015 ALL' "ATTO DI INDIRIZZO TRIENNALE 2011-2013 IN MATERIA DI PROGRAMMAZIONE E AMMINISTRAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE" - DELIBERA DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA N. 32/2010. INTEGRAZIONE, ESTENSIONE E CONFERMA PER GLI ANNI 2014-2015 DEI PRINCIPI E DELLE FINALITÀ.

Si fa presente che la delibera in oggetto è corredata dal parere del CAL ai sensi dell'art. 56 comma 4° del Regolamento interno.

La succitata deliberazione è disponibile sul portale della Intranet regionale Internos attraverso i successivi link Atti e leggi ed Atti amministrativi.

Distinti saluti.

**Il Responsabile**  
**Sonia Cioffi**  
*Firmato digitalmente*

GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA

Questo giorno lunedì 07 del mese di luglio  
dell' anno 2014 si è riunita nella residenza di via Aldo Moro, 52 BOLOGNA  
la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

1) Saliera Simonetta	Vicepresidente
2) Bianchi Patrizio	Assessore
3) Bortolazzi Donatella	Assessore
4) Lusenti Carlo	Assessore
5) Marzocchi Teresa	Assessore
6) Melucci Maurizio	Assessore
7) Mezzetti Massimo	Assessore
8) Rabboni Tiberio	Assessore
9) Vecchi Luciano	Assessore

**OGGETTO 5787**

Presiede la Vicepresidente Saliera Simonetta  
attesa l'assenza del Presidente

Funge da Segretario l'Assessore Rabboni Tiberio

**Oggetto:** ADDENDUM PER GLI ANNI 2014-2015 ALL' "ATTO DI INDIRIZZO TRIENNALE 2011-2013 IN MATERIA DI PROGRAMMAZIONE E AMMINISTRAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE" - DELIBERA DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA N. 32/2010. INTEGRAZIONE, ESTENSIONE E CONFERMA PER GLI ANNI 2014-2015 DEI PRINCIPI E DELLE FINALITÀ.

**Cod.documento** GPG/2014/1080

**REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

Assemblea Legislativa

Servizio Segreteria Assembleia Legislativa

Oggetto n. 5787

Prot. n. \_\_\_\_\_

Comm. ass.re refer. \_\_\_\_\_

Comm. ass.re consult. \_\_\_\_\_

IL RESPONSABILE

*P/Prun*

**Num. Reg. Proposta: GPG/2014/1080**

**LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

Visti:

- la legge Costituzionale 18 ottobre 2001, n.3 "Modifiche al Titolo V della parte seconda della Costituzione
- il D.lgs. n.422/97 e successive modificazioni e integrazioni;
- gli art 27, 28 lett. k) e 46 della L.R. 13/2005 "Statuto della Regione Emilia-Romagna";
- la legge regionale n.30/98 e s.m.i. in particolare l'art. 8 " Atto di indirizzo generale";
- la propria deliberazione n. 159 del 20 febbraio 2012 recante "Proposta all'Assemblea Legislativa di adozione del Piano regionale integrato dei trasporti "PRIT 2020";
- l'Atto di indirizzo generale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale per il triennio 2011/2013 - Art.8, L.R. 30/98, approvato con deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 32 del 20 dicembre 2010;

Preso atto che la Regione ha provveduto, sulla base della normativa nazionale (art. 16 bis della legge 135/2012, poi sostituito dall'art. 1 comma 301 della Legge di stabilità 2013 - L. 228/2012) e delle tempistiche ivi individuate, a definire gli "Indirizzi per la predisposizione dei Piani di riprogrammazione con propria deliberazione n. 912/2013, e successivamente all'approvazione dei suddetti Piani con propria deliberazione n. 1453/2013;

Preso atto altresì che i Piani evidenziano modifiche ai servizi di trasporto pubblico rimodulando l'offerta storicamente garantita;

Visto quanto disposto all'art.32 della LR 30/98, che prevede, con decorrenza dall'anno 2014, la determinazione del contributo chilometrico per i servizi minimi di TPL, tenuto conto dei costi medi per l'esercizio dei servizi stessi, nonché per le specificità dei diversi bacini, disposizione confermata anche a livello di normativa nazionale (art.1 comma 84 della Legge di Stabilità n. 147/2013) con la definizione dei costi standard per il trasporto pubblico locale e regionale attraverso l'emanazione di apposito Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, previa intesa in sede di Conferenza unificata;

Preso atto che sono stati avviati i lavori da parte del servizio regionale competente, in merito alla predisposizione delle informazioni, dei dati e di quanto altro necessario alla puntuale definizione dei fabbisogni standard dei servizi di TPL come richiesto a livello nazionale;

Dato atto che:

- le attività sopramenzionate produrranno le informazioni necessarie entro la fine del corrente anno;
- l'anno 2015 costituisce il termine per la valutazione dei diversi obiettivi come individuati nel citato art. 16 bis della legge 135/2012, poi sostituito dall'art. 1 comma 301 della Legge di stabilità 2013 (L. 228/2012);
- a livello nazionale è in fase di predisposizione una proposta di "Disegno di Legge sul trasporto pubblico locale e servizi ferroviari regionali", condivisa con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il Ministero dell'Economia e Finanze e l' ANCI, finalizzata a riordinare, chiarire e precisare i diversi e recenti interventi normativi interessanti il settore del TPL;
- il Decreto Del Rio - L.56/2014 "Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle unioni e fusioni dei Comuni" determina modifiche alla governance del sistema emiliano-romagnolo;

Considerato pertanto lo scenario di complessità e di evoluzione normativa in atto che presenta forti ricadute sul settore del TPL, appare opportuna la necessità di adottare ai sensi e per le finalità di cui agli artt. 8, 10 e 12 della L.R. 30/98 e sue modificazioni, l'Addendum per gli anni 2014-2015 all'"Atto di indirizzo triennale 2011/2013 in materia di

programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale", Allegato, parte integrante della presente deliberazione;

Acquisito, nella seduta del 7 luglio 2014, il parere positivo del Consiglio delle Autonomie locali a norma degli art. 23 comma 3 lett. c) della L.R. 13/2005, art.10 lett. b) della L.R. 13/2009 e dell'art. 56 comma 4 del Regolamento interno dell'Assemblea Legislativa dell'Emilia-Romagna (Deliberazione assembleare n. 143/2007 e Decreto del Presidente n.1/2007), Allegato alla presente deliberazione;

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

- n. 1057 del 24 luglio 2006, concernente "Prima fase di riordino delle strutture organizzative della Giunta regionale. Indirizzi in merito alle modalità di integrazione interdirezionale e di gestione delle funzioni trasversali" e s.m.;
- n. 1663 del 27 novembre 2006 "Modifiche all'assetto delle Direzioni Generali della Giunta e del Gabinetto del Presidente" e s.m.i;
- n. 2416 del 29 dicembre 2008 concernente "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/2008. Adeguamento e aggiornamento della delibera 450/2007" e s.m.;
- n. 2060 del 20 dicembre 2010 concernente "Rinnovo incarichi ai Direttori Generali della Giunta regionale in scadenza al 31/12/2010";
- n. 1222 del 4 agosto 2011 concernente "Approvazione degli atti di conferimento degli incarichi di livello dirigenziale (decorrenza 1.08.2011)";
- n. 1955 del 16 dicembre 2013 concernente "Approvazione incarico dirigenziale nell'ambito della Direzione Generale Reti infrastrutturali, logistica e sistemi di mobilità";

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

Attesa la necessità di adottare ai sensi e per le finalità di cui all'art 8, 9 e 12 della citata LR 30/98 e sue modificazioni, l' "Addendum 2014-2015" all' "Atto di indirizzo generale per il triennio 2011/2013 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e locale", contenuto nell'Allegato, parte integrante della presente deliberazione;

Ritenuto pertanto, di sottoporre all'esame e all'approvazione dell'Assemblea Legislativa il sopramenzionato "Addendum" all'Atto di indirizzo 2011-2013 che ne costituirà parte integrante, determinando in tal modo il riferimento alla programmazione per il periodo 2014-2015, ferma restando la conferma degli obiettivi strategici e le finalità già individuati nell'Atto di Indirizzo 2011-2013;

Dato atto del parere allegato;

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

A voti unanimi e palesi

d e l i b e r a

1. di dare atto del parere positivo espresso, nella seduta del 7 luglio 2014, dal Consiglio delle Autonomie Locali, ai sensi degli art. 23 comma 3 lett. c) della L.R. 13/2005, art.10 lett. b) della L.R. 13/2009 e dell'art. 56 comma 4 del Regolamento interno dell'Assemblea Legislativa dell'Emilia-Romagna (Deliberazione assembleare n. 143/2007 e Decreto del Presidente n.1/2007), Allegato alla presente deliberazione;
2. di approvare l'"Addendum 2014-2015" all'"Atto di indirizzo generale per il triennio 2011-2013 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e locale" nel testo di cui all'Allegato, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
3. di proporre il presente atto all'Assemblea Legislativa;
4. di pubblicare la delibera assembleare di adozione sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna.

**Addendum per gli anni 2014-2015 all' "Atto di indirizzo triennale 2011-2013 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale" - Delibera dell'Assemblea legislativa n. 32/2010. Integrazione, estensione e conferma per gli anni 2014-2015 dei principi e delle finalità.**

## **1 - Quadro di riferimento in tema di finanziamento del settore TPL**

Il forte dibattito a livello nazionale incentrato sulla sostenibilità del settore del trasporto pubblico locale e regionale, avviato nel 2010, che ha visto le forti riduzioni di risorse finanziarie destinate al sostentamento dei servizi stessi, ha portato, con l'emanazione dell'art. 16bis della legge 135/2012, poi sostituito dall'art. 1 comma 301 della Legge di stabilità 2013 (L. 228/2012), all'istituzione del "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario". Tale Fondo, oltre a dare certezza per un triennio alle Regioni sull'ammontare delle risorse destinate al settore, subordina una quota residua, pari al 10%, al raggiungimento annuale degli obiettivi fissati.

L'art. 1 comma 301, prevede, attraverso l'emanazione di un apposito Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, tra l'altro:

- a) la definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo;
- b) il non completo accesso al Fondo se le regioni non assicurano l'equilibrio economico della gestione e l'appropriatezza della gestione stessa, secondo i criteri stabiliti con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri;
- c) l'adozione da parte delle regioni, entro quattro mesi dalla data di emanazione del decreto, di un "Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale", che tenga conto di un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico, del progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi, la definizione di livelli occupazionali appropriati e la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

Il citato DPCM emanato l'11/3/2013, recante "Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario", ha definito, all'art.1, gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di TPL anche ferroviario, in riferimento al suddetto art.1, comma 301, della legge di stabilità 2013.

Gli obiettivi individuati dal sopracitato DPCM sono i seguenti:

- l'incremento annuale del "load factor" calcolato su base regionale; nel primo triennio di applicazione l'obiettivo è verificato attraverso l'incremento del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio;
- l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio, al netto della quota relativa all'infrastruttura;
- il mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore, ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del "turn over" e/o con processi di mobilità del personale.

Per l'anno 2013 il raggiungimento degli obiettivi è costituito dalla presentazione dei sopra citati Piani di Riprogrammazione dei servizi. Alla verifica del soddisfacimento degli obiettivi sopra elencati provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avvalendosi dell'"Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale", istituito ai sensi dell'art.1 comma 300 della L. 244/2007, quale organismo tecnico di raccordo tra lo Stato centrale e gli Enti territoriali ai fini del monitoraggio dei dati del settore.

Ogni anno, a partire dall'anno 2014, saranno trasmessi all'Osservatorio i risultati dell'attività di riprogrammazione dei servizi effettuata nell'anno precedente sull'intero comparto del TPL e del servizio ferroviario regionale. Il raggiungimento degli obiettivi citati permetterà l'assegnazione integrale del finanziamento spettante alla Regione.

Qualora gli obiettivi siano raggiunti solo parzialmente, la quota del 10% del finanziamento spettante, che per la Regione complessivamente ammonta a oltre 36 milioni di euro, sarà rimodulata sulla base dei valori percentuali dettagliatamente descritti all'art. 3 del citato DPCM.

A decorrere dall'anno 2015 la percentuale del 10% del Fondo da ripartire sulla base del raggiungimento degli obiettivi è incrementata ogni due anni di 2 punti percentuali con conseguente riduzione della quota inizialmente prevista nella misura del 90% del Fondo stesso. Quindi, dal 2015, il concetto di premialità a base dell'istituzione del Fondo diventa strutturale.

La Regione, pertanto, ha provveduto, sulla base della normativa nazionale e delle tempistiche ivi individuate, a definire gli "Indirizzi per la predisposizione dei Piani di riprogrammazione dei servizi di TPL autofiloviari regionali" (DGR n. 912/2013) e successivamente all'approvazione dei suddetti Piani, unitamente al



Piano di riprogrammazione dei servizi ferroviari di diretta attribuzione regionale (DGR n. 1453/2013).

Si evidenzia inoltre che parallelamente al processo sopradescritto, è stato costituito un "Tavolo tecnico congiunto per i costi standard" tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'economia e finanze e le Regioni, finalizzato: alla definizione dei fabbisogni standard del TPL, attraverso il superamento del concetto di servizi storici per la realizzazione di una programmazione dinamica dei servizi, che adegui progressivamente l'offerta alla domanda, nonché all'individuazione di un criterio di riparto delle risorse finanziarie del "Fondo nazionale trasporti" che permetta il graduale superamento della spesa storica.

In particolare, l'art. 32 comma 1 della LR 30/98, prevede che la Giunta regionale determini il contributo chilometrico per i servizi minimi, comprensivo delle risorse previste per i rinnovi contrattuali, tenuto conto dei costi medi per l'esercizio dei servizi stessi, nonché delle specificità dei diversi bacini. Pertanto, nel corso del corrente anno la Regione ha avviato lo studio per la determinazione di detti costi medi anche alla luce del nuovo quadro di riferimento normativo nazionale (DDL Stabilità per l'anno 2014) che pone termini stringenti per la definizione del costo standard.

## **2 - Governance: il contesto regionale e nazionale**

Nel biennio 2010-11, con le LLRR n. 14/2010 e n. 20/2011, sono state apportate alcune integrazioni alla legge regionale di settore n. 30/98. In particolare, sono stati effettuati interventi di semplificazione necessari anche all'adeguamento dell'evoluzione normativa di settore in ambito nazionale ed europeo e a consolidare attraverso procedimenti di gara pubblica le politiche regionali di liberalizzazione e tutela della concorrenza nel mercato dei servizi di trasporto pubblico passeggeri, nonché a rafforzare il ruolo di controllo della Regione Emilia-Romagna e l'efficacia dello stesso.

In regione, già dal 2001 i servizi di TPL sono affidati attraverso procedure di gara ispirate ai criteri di pubblicità, trasparenza e concorrenzialità, come previsto dal comma 6 dell'art. 13 LR 30/98. Attualmente, tutti i servizi di bacino sono in regime di proroga, ad eccezione di quello di Bologna, aggiudicato nel 2010, e sono in fase di predisposizione le nuove gare per l'affidamento dei servizi.

Tra le azioni finalizzate all'integrazione territoriale si rimarca che con delibera n. 908/2012 la Giunta regionale, recependo quanto disposto all'art.3 bis L.27/2012 recante "Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dei servizi pubblici locali" e in coerenza con quanto previsto all'art.14 ter della LR 30/98 e al-

l'art.24 della LR 10/2008, ha individuato gli ambiti sovra - bacinali ottimali ed omogenei, corrispondenti ai confini amministrativi delle relative province, ai fini dell'organizzazione dei servizi di TPL autofiloviari e degli affidamenti dei servizi medesimi mediante procedure ad evidenza pubblica.

La Giunta ha inoltre disposto che non sono ammessi affidamenti di servizi per sub-ambiti di dimensioni inferiori agli ambiti sovra-bacinali come definiti, precisando che gli Enti di governo e le Agenzie locali per la mobilità ricercheranno punti di raccordo e modalità operative coordinate per la predisposizione delle procedure di gara relative agli affidamenti dei servizi negli ambiti medesimi.

Alla luce di quanto emerso dai Piani di riorganizzazione approvati, tale definizione potrà essere rimodulata portando ad un'ulteriore riduzione degli ambiti sovra-bacinali.

Per un'ulteriore semplificazione della *governance* del settore, l'art.19 comma 1bis della LR 30/98 prevede che, in coerenza con gli ambiti sovra-bacinali individuati per l'organizzazione dei servizi di TPL e per gli affidamenti, gli Enti competenti provvedano ad attuare fusioni che coinvolgano le Agenzie locali per la mobilità, con l'obiettivo di una conseguente razionalizzazione della rete delle Agenzie.

Con la legge 56/2014 recante "Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle Unioni e fusioni di comuni" è prevista, in attesa della riforma costituzionale del titolo V, una nuova disciplina che riguarda gli organi, il sistema elettorale e le funzioni delle Province, l'istituzione delle Città metropolitane e che interviene con nuove norme in materia di Unioni e fusioni di comuni.

La legge approvata, stabilisce che dal 1 gennaio 2015 le nove città metropolitane, più Roma capitale, subentreranno alle province omonime succedendo ad esse in tutti i rapporti attivi e passivi e ne eserciteranno le funzioni. Inoltre è ridisegnato il ruolo delle Province quali enti di secondo livello strettamente legati ai comuni del territorio, esercitando direttamente alcune specifiche funzioni fondamentali di programmazione, coordinamento ed area vasta. Le Province inoltre potranno assumere un ruolo centrale per la gestione unitaria di importanti "servizi di rilevanza economica".

In particolare l'art.1, comma 90 della citata legge, impatta nella *governance* del sistema regionale di TPL, in quanto stabilisce che le Province d'intesa con i Comuni del territorio, nel nuovo assetto istituzionale, possono assumere un ruolo essenziale per la gestione unitaria di importanti servizi che oggi, per il settore sono svolti in ambito provinciale dalle nove Agenzie locali per la mobilità, prevedendone la soppressione e misure premiali per la riorganizzazione di tali funzioni.

In ogni caso, in considerazione della citata legge 56/2014, dovrà essere rideterminato il ruolo che verranno ad assumere le Province e la Città metropolitana di Bologna, nel settore del TPL.

### **3 - Il percorso di efficientamento del trasporto pubblico: il Piano di riprogrammazione regionale dei servizi e le risorse finanziarie**

Già a seguito dei tagli governativi imposti con la legge 122/2010, la Regione aveva avviato un percorso di confronto con gli Enti locali, le Agenzie locali per la mobilità, le Società di gestione e le parti sociali, finalizzato ad individuare gli ambiti di intervento per un efficientamento dell'intero sistema di TPL regionale, sfociato nell'approvazione, con deliberazione della Giunta regionale n. 1898/2010 e sottoscrizione da parte di tutti i soggetti citati del "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2011-2013". Gli impegni assunti con tale Patto sono stati finalizzati ad assicurare al sistema emiliano-romagnolo un adeguato quadro di riferimento per il triennio 2011-2013, tenendo conto della dinamica dei costi, dei ricavi, della produttività ed efficienza del servizio, nonché di politiche di razionalizzazione dei servizi per una reale integrazione modale e tariffaria.

A fronte dell'impegno regionale a coprire con proprie risorse i mancati stanziamenti nazionali, che nell'anno 2013 hanno raggiunto circa 50 milioni di euro, i principali risultati raggiunti a seguito degli impegni sottoscritti con il "Patto per il TPL" hanno riguardato, tra l'altro:

- il contenimento del livello di razionalizzazione dei servizi non oltre il 3% e, in caso di aggregazioni dei gestori, di un ulteriore 2%;
- l'accorpamento dei gestori del TPL autofiloviario in soli quattro soggetti principali, al fine di conseguire maggiori economie di scala e migliori opportunità di integrazione dei servizi;
- il riordino e la razionalizzazione delle funzioni delle Agenzie locali per la mobilità volto ad una precisa distinzione dei ruoli di amministrazione, di gestione e di controllo;
- uno snellimento della governance locale, attraverso forme di cooperazione/fusione fra le Agenzie locali per la mobilità, sulla base degli ambiti ottimali come definiti con DGR n. 908/2012, utili ad una maggiore armonizzazione ed integrazione dei servizi;
- l'attivazione di ulteriori fasi di implementazione del sistema di bigliettazione elettronica "Mi muovo" volta alla integrazione tariffaria a livello regionale;

- una prima fase, dal 2011, di adeguamento tariffario al percorso inflattivo, necessario all'allineamento delle tariffe obiettivo 2013 "Mi Muovo" già individuate con propria DGR n. 2055/2010, avendo cura di salvaguardare soprattutto i viaggiatori fidelizzati;
- l'avvio in alcune città del servizio di bike sharing regionale "Mi muovo in bici", nonché del progetto di infomobilità GiM, che prevede, fra l'altro, l'installazione degli apparati AVM, per il completamento del parco mezzi regionale;
- il finanziamento per l'acquisto di circa 60 autobus a basso impatto ambientale;
- la soppressione di treni su diverse relazioni a domanda debole e la loro autosostituzione;
- l'entrata in esercizio di nuovi treni.

I risultati conseguiti nei diversi territori risultano del resto coerenti con le linee di indirizzo individuate nella "Relazione generale del PRIT 2020 - Piano regionale integrato dei trasporti 2020", approvata dalla Giunta regionale con delibera n. 159 del 10/2/2012, dove, fra l'altro, è evidenziato che il mantenimento dei livelli di servizio di TPL registrato nel 2010 dovrà essere accompagnato da politiche di incentivazione all'utilizzo del TPL operate dagli Enti Locali attraverso i propri strumenti di pianificazione, tali da produrre effetti positivi sull'incremento progressivo della velocità commerciale nei centri urbani, il trend di utilizzo dei mezzi e il miglioramento del rapporto ricavi su costi, ricercando ogni possibile percorso di maggiore efficienza ed efficacia, con riferimento alla crescita dimensionale delle società di gestione e ai processi di industrializzazione.

Con la deliberazione della Giunta n. 912/2013 sono stati approvati gli indirizzi regionali volti alla definizione dei Piani di riprogrammazione dei servizi di TPL in ciascun bacino provinciale, redatti sulla base dello schema individuato con il "Documento di riprogrammazione del Trasporto pubblico locale" previsto dal comma 4 dell'art. 16 bis della L. 135/2012 e s.m.i., così come approvato dalla Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio del 17 aprile 2013.

In detta deliberazione è stabilito che, in considerazione e a completamento delle azioni di efficientamento già avviate dal 2011 con il Patto per il Tpl, gli Enti locali e le Agenzie locali per la mobilità, sulla base delle funzioni loro conferite a norma della L.R.30/98 e s.m.i., dovevano procedere alla predisposizione dei Piani di riprogrammazione dei servizi di Tpl in relazione ai propri bacini provinciali di competenza, prevedendo possibili riduzioni complessive dei servizi minimi autofiloviari fino al 5%, e che, infine, detti Piani dovevano essere attuati a decorrere già dall'orario invernale 2013.

Poiché, effettivamente, gli Enti competenti hanno approvato i Piani di riprogrammazione di loro competenza entro i tempi

previsti, evidenziando un omogeneo modo di operare nei diversi territori, tenendo conto di quanto già avviato dal 2010 sulla base degli impegni derivanti dal Patto, attuando una progressiva e puntuale attività di revisione e razionalizzazione dell'offerta di servizi, che ha portato ad un ridimensionamento e riqualificazione delle diverse reti di TPL locali, si è confermata la quantificazione dei servizi minimi offerti con l'effetto di rendere il trasporto pubblico di fatto maggiormente aderente al quadro della domanda reale e potenziale e a garanzia della coesione sociale necessaria ai diversi territori.

Le principali azioni di intervento della riprogrammazione dei servizi riguardano:

- la valorizzazione del servizio ferroviario locale mediante riduzione delle sovrapposizioni di corse extraurbane con orari e percorsi in parallelo al servizio ferroviario, nonché con la riprogrammazione dei servizi extraurbani finalizzati all'interscambio bus e treno;
- l'integrazione dei servizi Tpl extraurbano/urbano, auto/TPL urbano, TPL urbano/bici (ivi compreso il nuovo servizio di *bike sharing* regionale "Mi muovo in bici");
- la ridistribuzione delle risorse risparmiate a seguito della razionalizzazione e da reinvestire in potenziamenti di servizi sul territorio provinciale ed urbano a domanda elevata;
- la revisione, l'ottimizzazione, l'estensione e la sperimentazione dei servizi a chiamata e di nuove soluzioni orientate ad incrementare l'attrattività del servizio;
- le riduzioni di servizio con riferimento alle sovrapposizioni di corse presenti nelle fasce giornaliere di morbida tra le linee extraurbane e suburbane;
- le razionalizzazioni dei servizi programmati in zone e in periodi dell'anno (sabato pomeriggio, vacanza scolastica, mercatali, a bassa domanda di mobilità e/o servizi) in cui si è riscontrata scarsa frequentazione;
- l'utilizzo razionale dei mezzi in funzione della domanda sulle diverse linee al fine di un maggior contenimento dei costi;
- la ricerca del miglioramento della velocità commerciale, subordinatamente all'adozione da parte delle Amministrazioni locali di coerenti politiche di mobilità urbana ed extraurbana;
- la rimodulazione delle frequenze nei servizi urbani;
- le politiche di marketing tariffario con particolare riguardo alle fasce deboli, alla fidelizzazione dell'utenza e soprattutto all'integrazione modale;
- gli adeguamenti tariffari programmati in base agli indirizzi regionali;
- il rafforzamento delle azioni di contenimento dell'evasione tariffaria;

- la rimodulazione e ridistribuzione di servizi realizzati in modalità ferroviaria, favorendo relazioni a maggiore domanda, e di quelli già offerti "da orario ferroviario" in modalità autobus;
- la sostituzione di relazioni ferroviarie a domanda debole con servizi svolti con autobus, riorganizzando contestualmente l'offerta del TPL gravitante su dette relazioni;
- l'avvio della nuova gara per l'affidamento dei servizi ferroviari di competenza regionale.

Inoltre, a seguito del Piano di riprogrammazione regionale, è emersa l'opportunità di sostituire diverse corse, in particolare sulle linee ferroviarie Piacenza-Cremona, Parma-Fornovo, Fornovo-Fidenza e Suzzara-Ferrara, con servizi di autobus nei bacini del TPL di Piacenza, Parma e Ferrara. A Ferrara, in particolare, tali risorse sono utilizzate per coprire la necessità di collegamento "su gomma" con il nuovo ospedale di Cona. Infine, a seguito del passaggio dalla Regione Marche alla Regione Emilia-Romagna di sette comuni della Valmarecchia, a decorrere dall'orario invernale 2013-14, si è reso necessario intervenire con contributi anche per i servizi destinati a tali comuni.

In considerazione delle penali previste dal citato DPCM 11/3/2013, che - si ribadisce - in casi estremi (mancato raggiungimento di tutti e tre gli obiettivi di cui all'art. 1 del DPCM 11/3/2013 più volte citato) possono giungere fino al 10% del contributo governativo, pari a circa 36 milioni di euro per la Regione Emilia-Romagna, i territori sono richiamati alla coerenza di quanto sopra esposto, in quanto potranno essere comminate sanzioni con la previsione di una ridistribuzione delle risorse qualora le performance insufficienti di uno o più bacini siano tali da produrre penalizzazioni a carico del sistema complessivo regionale.

In tale contesto, si evidenzia, in particolare, il tema della tariffazione regionale e il conseguente rispetto delle disposizioni indicate per il raggiungimento delle tariffe obiettivo individuate, che dovranno assumere carattere vincolante. Pertanto, gli Enti locali competenti nel caso di mancato adeguamento tariffario dovranno assumere a loro carico le adeguate compensazioni verso i gestori per i minori introiti tariffari.

Si ribadisce infine che tra gli obiettivi individuati nell'Atto di Indirizzo triennale regionale 2011-2013 (Deliberazione assembleare n. 32/2010) e le linee di azione condivise nel "Patto della Mobilità" (Deliberazione della Giunta regionale n. 1898/2010) vi è, fra l'altro, la promozione del trasporto pubblico anche attraverso lo sviluppo dell'integrazione territoriale, gestionale e tariffaria.

#### **4 - Accessibilità, qualità e sicurezza dei servizi**

E' confermato l'impegno regionale per la rilevazione della qualità erogata e percepita dei servizi di TPL, di comune accordo con le Agenzie locali per la mobilità, che pone come parametri prioritari la puntualità e la regolarità delle corse dei bus, accompagnati dall'attenzione sullo stato di pulizia e di integrità del parco mezzi, dalla garanzia della vendita a bordo dei titoli di viaggio, dal comfort e dal livello di affollamento dei mezzi, nonché dalla presenza di informazioni aggiornate alle paline e fermate, per una migliore accessibilità.

Le società di gestione sono quindi impegnate nella redazione della Carta dei servizi, il documento di riferimento del sistema. In essa infatti sono riportate le norme che regolano il servizio, gli standard qualitativi e quantitativi previsti (dimensioni del territorio servito, passeggeri trasportati, chilometri percorsi, consistenza della flotta aziendale, corse effettuate giornalmente, etc.), i ruoli e le competenze di ogni soggetto coinvolto, le modalità di rimborso nei casi di ritardi nell'erogazione del servizio nonché adeguate coperture assicurative finalizzate al risarcimento dei danni a terzi e ai passeggeri trasportati. Particolare attenzione e impegno deve essere previsto per la sicurezza sia sul lavoro, ricercando le migliori misure per la prevenzione degli incidenti e dei danni alla salute, sia per migliorare la sicurezza degli utenti e della cittadinanza.

La Carta dei Servizi costituisce quindi un fondamentale elemento di chiarezza e trasparenza, indica obiettivi, compiti e responsabilità di tutti i soggetti coinvolti. Ma è anche uno stimolo a migliorare il livello qualitativo del servizio erogato, pur nella consapevolezza del difficile momento che sta vivendo tutto il sistema nazionale di trasporto pubblico, proprio mentre i cittadini esprimono una domanda di mobilità efficiente, confortevole ed ecocompatibile.

L'impegno riguardo alla qualità dei servizi è stato ovviamente esteso ai servizi ferroviari attraverso azioni mirate che hanno avuto, come eventi caratterizzanti, l'acquisto da parte della Regione di nuovi treni e l'avvio delle nuove procedure di gara per l'affidamento dei servizi, con la richiesta di requisiti fortemente orientati alla razionalizzazione complessiva dell'offerta e al totale rinnovo del materiale rotabile con cui vengono svolti.

## **5 - Integrazione modale e tariffaria**

La bigliettazione elettronica Mi Muovo, che nei nove bacini provinciali risulta oramai a regime, anche da parte degli operatori privati, nel biennio 2014-2015 dovrà essere perfezionata anche sui servizi ferroviari regionali dotati delle necessarie tecnologie.

Il completamento della bigliettazione elettronica per i servizi di TPL comporterà, in capo alla Regione, che già provvede all'emanazione di indirizzi e di direttive in materia tariffaria sia per i servizi urbani sia per quelli extraurbani, anche la necessaria regolazione dei livelli tariffari quantomeno dei servizi extraurbani. Risulta opportuno infatti armonizzare e uniformare sull'intero territorio la tariffazione regionale dei servizi di TPL, legata all'adeguamento inflattivo, sia della corsa semplice sia degli abbonamenti per offrire all'utenza le medesime condizioni e identici livelli di prezzo senza distinzione della tipologia di mezzo, treno o bus, né di bacino di attraversamento.

Si dovrà pertanto costituire una comunità tariffaria al fine di una più puntuale definizione delle regole e modalità di ripartizione degli introiti tra i diversi operatori del sistema, per garantire in capo agli stessi la sicurezza dello scambio dei dati e la corretta rendicontazione economica derivante dalla vendita e dall'uso, oltre che degli abbonamenti integrati Mi Muovo, anche di nuovi titoli integrati regionali per i viaggiatori occasionali.

Riguardo all'integrazione modale dovrà essere ulteriormente rafforzata l'attività congiunta ferro-gomma di programmazione dei servizi tra i diversi soggetti coinvolti per tendere verso un'offerta sempre più razionale in termini organizzativi e di utilizzo delle risorse disponibili e maggiormente rispondente alla evoluzione delle effettive esigenze degli utenti ed alla domanda presente nei diversi contesti territoriali.

## **6 - Investimenti regionali: conferma e integrazione degli Accordi di Programma 2011-2013**

Attraverso gli Accordi di Programma succedutisi a partire dal 1994 la Regione ha co-finanziato interventi per il miglioramento e la qualificazione del sistema di mobilità, in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale ed energetica indicati dal Piano regionale integrato dei trasporti '98 (PRIT) e dalla documentazione del nuovo PRIT 2020, in corso di approvazione. Nei diversi Accordi: il contributo regionale per i nove bacini provinciali è stato di oltre 176 milioni di euro finalizzati all'attuazione di 395 interventi. Tra le opere co-finanziate si evidenziano quelle inerenti la qualificazione del trasporto pubblico e della mobilità urbana, l'interscambio modale ferro-gomma-auto-bici e la messa in sicurezza di tratti stradali e aree ciclopeditoni urbane.

Negli Accordi 2011-2013 la Regione ha mantenuto i propri impegni finanziari e confermato, ridefinito o riprogrammato investimenti prioritari come l'attuazione degli interventi strategici regionali del sistema di tariffazione "Mi Muovo", anche nelle sue forme integrate di " Mi muovo in bici" e Mi Muovo Elettrico", e del



Progetto GiM (Gestione informata della Mobilità) e delle opere ad essi complementari, per il completamento e l'adeguamento del sistema di telecontrollo di tutto il parco bus regionale e le sue estensioni per l'ulteriore sviluppo della infomobilità regionale.

Negli Accordi stessi sono previsti complessivamente 49 interventi con contributo regionale di 23 milioni di euro. Tuttavia, si devono evidenziare le crescenti difficoltà da parte degli Enti locali a coprire la propria parte di finanziamento (circa il 50%), a causa anche del "Patto di stabilità". Ciò ha comportato la previsione di una ulteriore proroga al 31 dicembre 2014 del termine previsto per l'avvio.

Parallelamente la Regione ha incentivato in maniera coordinata e intersettoriale, la promozione, la ricerca e lo sviluppo di carburanti alternativi al petrolio e dei veicoli ecosostenibili. Con il Piano regionale "Mi Muovo Elettrico" nelle principali città della Regione sono state installate circa cento colonnine di ricarica pubbliche per veicoli elettrici.

Nell'ambito dei Piani di risanamento della qualità dell'aria sono stati avviati finanziamenti regionali per l'acquisto di nuovi autobus a metano e filobus e, nell'ambito dei finanziamenti del Piano energetico regionale, è previsto l'avvio di un progetto pilota per l'acquisto di autobus urbani ibridi e/o elettrici a Bologna. E' stato inoltre concluso il progetto europeo MhyBus inerente la sperimentazione dell'"idrometano" (miscela di metano con 15% di idrogeno) in autobus urbani circolanti a Ravenna. Sono state inoltre avviate collaborazioni con enti di ricerca e Università sullo studio della filiera produzione-distribuzione del metano sintetico e dell'energia elettrica nei trasporti.

## **7 - Conferma, integrazione ed estensione anche per gli anni 2014-2015 delle linee di indirizzo già definite.**

Alla luce di queste importanti novità per il settore si rende opportuno integrare quanto già delineato nell'Atto di indirizzo 2011-2013 (approvato con deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 32/2010) anche per gli anni 2014 e 2015, confermando gli obiettivi strategici e le finalità già individuate.

Gli indirizzi del presente Addendum integrano, rafforzano ed estendono agli anni 2014 e 2015 quanto già definito e costituiscono riferimento per gli Accordi di Programma che dovranno coerentemente individuare le politiche e le azioni concrete dei soggetti sottoscrittori per la qualificazione del trasporto pubblico nella sua complessiva offerta, valorizzando le peculiarità dei mezzi e dei sistemi di trasporto che lo compongono e la loro integrazione.

Si ribadisce che, in ottemperanza alle norme nazionali, ma anche alle linee programmatiche individuate nel PRIT 2020, nonché alle esigenze di intervento sulla qualità dell'aria, l'intero sistema sia impegnato - anche nel biennio 2014-2015 - nel mantenimento/miglioramento complessivo del rapporto fra ricavi e somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio, al netto della quota relativa all'infrastruttura, nei bacini che già hanno superato il valore dettato dalla norma.

Particolare attenzione deve riguardare i bacini che presentano valori inferiori all'obiettivo, a cui è richiesto di incrementare tale rapporto avuta anche attenzione al recupero dell'evasione tariffaria.

I viaggiatori trasportati dovranno nel contempo aumentare almeno del 2,5%, a parità di percorrenze complessive.

Si sottolinea che la Regione è chiamata ad onorare, ai fini dell'accesso completo al Fondo del TPL, le tempistiche e le modalità individuate nella normativa di riferimento e che pertanto il mancato raggiungimento degli obiettivi sopra descritti, comporterà la mancata assegnazione del 10% del Fondo in capo alla Regione che, a sua volta, procederà in egual misura alla riduzione dei contributi sui servizi minimi nei confronti di tutti gli obbligati.

L'anno 2014 pertanto si connota come anno di transizione per tutti gli impegni evidenziati e per le incertezze normative, portando a confermare quanto emerge dai Piani di riprogrammazione che incideranno sulla quantificazione dei servizi minimi, fermo restando l'impegno finanziario già corrisposto nell'anno 2013.

E' comunque necessario nel corso del 2014 concludere l'attività di analisi già avviata volta alla definizione dei fabbisogni standard dei servizi e del contributo chilometrico, calcolato sulla base del costo medio, come previsto dall'art.32 della LR.30/98. Tali risultati porteranno alla nuova quantificazione delle risorse per i servizi minimi per gli anni successivi.

In tale contesto, va ribadito che da parte delle Agenzie e dei Gestori del TPL devono essere messi a disposizione i dati di monitoraggio necessari alla Regione per conoscere l'andamento dei flussi finanziari e dei dati di traffico, nelle forme e nei tempi che la Regione stessa potrà definire. Potranno essere disposte inoltre forme di penalizzazione per le Agenzie e i Gestori che risulteranno inadempienti nei tempi stabiliti.

L'intero sistema, nel contempo, dovrà recuperare le risorse necessarie a consentire almeno il recupero dell'inflazione programmata.

Altrettanto essenziale risulta intervenire per il rinnovo parziale del parco autobus e sostituire i veicoli più obsoleti, rientranti nelle categorie emissive meno performanti, al fine di abbattere l'età media del parco mezzi circolante.

Inoltre, è confermato l'impegno a reperire la disponibilità di nuove risorse finanziarie per l'attuazione di interventi per il miglioramento della ciclabilità, dell'attrattività del trasporto pubblico locale e dell'interscambio modale. I nuovi interventi, in continuità con quanto già previsto, potranno rientrare principalmente nello sviluppo ulteriore di sistemi tecnologici per l'infomobilità, finalizzati alla riqualificazione delle fermate del TPL ai fini della sicurezza e dell'interscambio modale, anche in un ambito di progettazione partecipata e di educazione ambientale, nonché a una migliore accessibilità da parte delle persone disabili e delle categorie deboli.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Paolo Ferrecchi, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE RETI INFRASTRUTTURALI, LOGISTICA E SISTEMI DI MOBILITA' esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa in merito all'atto con numero di proposta GPG/2014/1080

data 26/06/2014

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

omissis

---

L'assessore Segretario: Rabboni Tiberio

---

Il Responsabile del Servizio

Segreteria e AA.GG. della Giunta  
Affari Generali della Presidenza  
Pari Opportunita'

