

DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

- n. 109 del 3/4/2007: **Atto di indirizzo triennale 2007/2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale. (Proposta della Giunta regionale in data 26 febbraio 2007, n. 229)**
- n. 166 del 22/4/2008: **Addendum all'anno 2010 dell'atto di indirizzo triennale 2007/2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale. Delibera dell'Assemblea legislativa 109/07. Integrazione, estensione e conferma all'anno 2010 dei principi e delle finalità. (Proposta della Giunta regionale in data 31 marzo 2008, n. 430)**

DELIBERAZIONI DELLA GIUNTA REGIONALE

- n. 634 del 5/5/2008: **Intesa tra la Regione Emilia-Romagna e gli Enti locali sui servizi minimi 2007-2010 – Art. 10, L.R. 30/1998**
- n. 637 del 5/5/2008: **Definizione dei livelli tariffari di riferimento per l'avvio del sistema di tariffazione integrata della mobilità regionale Stimer per il periodo 2008-2010. Approvazione delle zone tariffarie**

DELIBERAZIONI REGIONALI

DELIBERAZIONI DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

DELIBERAZIONE DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA 3 aprile 2007, n. 109

Atto di indirizzo triennale 2007/2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale. (Proposta della Giunta regionale in data 26 febbraio 2007, n. 229)

L'ASSEMBLEA LEGISLATIVA

Richiamata la deliberazione della Giunta regionale progr. n. 229 del 26 febbraio 2007, recante in oggetto "Atto di indirizzo triennale 2007/2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale";

preso atto:

- delle modificazioni apportate sulla predetta proposta dalla Commissione assembleare referente "Territorio Ambiente Mobilità", giusta nota prot. n. 5993 in data 27 marzo 2007;
- e, inoltre, degli emendamenti presentati ed accolti nel corso della discussione assembleare;

visti:

- la Legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 "Modifiche al Titolo V della parte seconda della Costituzione";
- l'art. 27 della Legge regionale 31 marzo 2005, n. 13 "Statuto della Regione Emilia-Romagna";
- il DLgs 422/97 e successive modificazioni e integrazioni;
- il DLgs 112/98 "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni ed agli Enti locali, in attuazione del Capo primo della L. 15 marzo 1997, n. 59";
- la Legge regionale 2 ottobre 1998, n. 30 "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale";
- il Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT) 98/2010 approvato con delibera del Consiglio regionale n. 1322 del 22/12/1999;
- l'Atto di indirizzo generale in materia di programmazione e

amministrazione del trasporto pubblico regionale per il triennio 2004/2006, art. 8, L.R. 30/98;

richiamate le deliberazioni della Giunta regionale, esecutive ai sensi di legge:

- n. 447 del 24 marzo 2003, concernente "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali" e successive modificazioni;
- 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 successive modificazioni;
- n. 1150 del 31 luglio 2006, concernente "Approvazione degli atti di conferimento degli incarichi di livello dirigenziale (decorrenza 1/8/2006)";
- n. 1663 del 27 novembre 2006 concernente "Modifiche all'assetto delle Direzioni generali della Giunta e del Gabinetto di Presidente";
- n. 1720 del 4 dicembre 2006 concernente "Conferimento degli incarichi di responsabilità delle Direzioni generali della Giunta regionale";

attesa la necessità di adottare, ai sensi e per le finalità di cui agli artt. 8 e 12 della L.R. 30/98 e sue modificazioni, il nuovo "Atto di indirizzo triennale 2007/2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale", contenuto nell'Allegato 1 parte integrante della presente deliberazione;

dato atto della deliberazione della Giunta regionale n. 2009 del 29 dicembre 2006 di attribuzione ad interim della Direzione generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità al dott. Gaudenzio Garavini, Direttore generale alla "Organizzazione, Personale, Sistemi informativi e Telematica";

previa votazione palese, a maggioranza dei presenti,

delibera:

di approvare l'"Atto di indirizzo triennale 2007/2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale" nel testo allegato alla presente delibera del quale è parte integrante e sostanziale;

di pubblicare la delibera assembleare di adozione nel Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna.

(segue allegato fotografato)

ALLEGATO 1

Atto di indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale

Premessa

Riferimenti legislativi

Il principale riferimento legislativo del presente atto è la Legge Regionale n. 30/1998 "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale" in attuazione del Decreto Legislativo n. 422 del 1997, così come modificata dalle Leggi Regionali 13/11/2001 n. 38, 1/2/2002 n. 1, 28/4/2003 n. 8, 28/9/2004 n. 17, 27/9/2005 n. 14 e 28/9/2006 n. 13.

Finalità

La Legge Regionale n. 30/1998 stabilisce le finalità del trasporto pubblico locale collocando al primo posto il "contenimento dei consumi energetici, la riduzione delle cause di inquinamento ambientale e la salvaguardia dell'inquinamento atmosferico anche a tutela della salute dei cittadini, in armonia con i principi sanciti e gli obbiettivi di contenimento indicati dalle norme statali e comunitarie in materia, nonché con gli impegni internazionali assunti dallo Stato italiano". La Legge Regionale n. 30/1998 punta alla promozione di un sistema integrato di mobilità in cui il trasporto collettivo assolve a un ruolo centrale, prevede l'incentivazione della razionale organizzazione del traffico e della circolazione attraverso lo sviluppo dell'intermodalità e della sicurezza, promuove ed opera per la cultura della mobilità sostenibile nonché per lo sviluppo della ricerca e dell'innovazione tecnologica e gestionale applicata ai trasporti sia collettivi che individuali.

Criteri attuativi

La stessa L.R. n. 30/1998 definisce nell'articolo 2 le modalità attuative in materia di trasporto pubblico regionale e locale, che devono ispirarsi ai seguenti principi :

- cooperazione tra i vari enti di governo nel rispetto delle reciproche autonomie;
- responsabilità, adeguatezza, unicità e autonomia organizzativa delle Amministrazioni;
- sussidiarietà e liberalizzazione che riconosca il ruolo dell'iniziativa privata nella gestione dei servizi;
- economicità, sicurezza, qualità ambientale, efficienza ed efficacia nella gestione delle reti dei servizi;
- integrazione dei diversi operatori sia pubblici che privati;
- confronto tra i costi interni ed esterni dei diversi modi di trasporto individuali e collettivi sulla base dell'unità di prodotto "persona trasportata per chilometro" al fine di incentivare la scelta delle modalità di trasporto meno costose per la collettività in termini sociali, ambientali ed economici;
- priorità a pedoni, ciclisti e mezzi pubblici nelle aree urbane e ai sistemi integrati con il trasporto pubblico per la mobilità pendolare.

1. Lo stato attuativo della riorganizzazione del settore del trasporto pubblico locale

Il settore del trasporto pubblico regionale e locale, in coerenza con l'azione nazionale di riforma avviata dalle leggi Bassanini e dai relativi decreti attuativi e proseguita con la riforma del Titolo V della Costituzione, ha visto la realizzazione di un profondo processo riorganizzativo, secondo le indicazioni della Legge Regionale 30/1998 e successive modificazioni.

Limitandoci a considerare l'ultimo quinquennio, appare evidente che, durante la passata legislatura, il processo di riforma che era stato avviato fin dal 1997 ha subito battute di arresto e non ha ricevuto il pieno sostegno né dal Governo né dal Parlamento, incontrando forti resistenze anche da parte di molti Enti Locali. Nel corso di quella legislatura non sono mancate invece, da parte del Governo, decisioni neocentraliste, che hanno perfino dato origine a numerosi conflitti di fronte alla Corte Costituzionale. In Emilia-Romagna, invece, sia il governo regionale sia le amministrazioni locali hanno fatto la loro parte con una coerente assunzione di responsabilità, pur nella consapevolezza che ciò avrebbe comportato uno sforzo imponente, specialmente a fronte del mancato raggiungimento dell'autonomia finanziaria, che avrebbe dovuto virtuosamente completare il ciclo di riforma.

In questo difficilissimo contesto, la Regione Emilia-Romagna e il complesso degli Enti Locali sono riusciti a mantenere alta la coesione territoriale continuando ad avvalersi degli strumenti della concertazione e degli accordi di programma e non rinunciando a ricercare soluzioni condivise. La sperimentata capacità di cooperazione e di dialogo ha permesso di salvaguardare la maggior parte degli elementi positivi acquisiti e anzi di aggiungere qualche ulteriore elemento di positività, limitando in gran parte i danni derivanti dall'addensarsi delle contraddizioni che venivano maturando a livello nazionale, pur non riuscendo a impedire l'emergenza di forti difficoltà economiche.

In Emilia-Romagna, malgrado il disorientante altalenare delle indicazioni nazionali degli ultimi anni, si è consolidato il riassetto delle competenze tra i diversi attori istituzionali e imprenditoriali.

In tutti i bacini provinciali sono sorte le agenzie locali che regolano in maniera unitaria il rapporto tra gli enti locali committenti e l'impresa.

Delle nove Agenzie previste dalla legge regionale, una per ciascun bacino provinciale, otto sono costituite come consorzi o società per azioni, mentre nel bacino di Ravenna le funzioni sono svolte sulla base di una convenzione tra gli EE.LL. È quanto mai positivo che, nel relativamente breve tempo trascorso, la maggior parte delle Agenzie, in raccordo con la stessa Regione, abbia cominciato a svolgere anche altre funzioni di grande valore. Si tratta, oltre alla programmazione operativa dei servizi in coerenza con gli indirizzi degli Enti Locali, anche dell'integrazione dei servizi locali con i servizi ferroviari da un lato e con altri aspetti della mobilità dall'altro. Sono state prodotte non solo attività di raccordo, suggerimento e impostazione, ma sono stati prima proposti e poi attuati veri e propri piani strategici dei servizi nell'interesse di ampi territori.

Anche nei casi in cui l'impegno è stato più limitato, c'è stata comunque attività di progettazione e istituzione di numerosi servizi, non solo nell'ambito tradizionale urbano e extraurbano ma anche nel settore dei servizi scolastici, di quelli per categorie svantaggiate o particolari, in quello del cosiddetto "mobility management" per singoli enti e aziende, nonché per aree del territorio.

È opportuno riconoscere questi tratti largamente unitari nel panorama di azione delle Agenzie anche quando si affronta il tema della necessità di superare situazioni di evidente disomogeneità, che vanno valutate tenendo conto sia dell'autonomia degli Enti Locali, che la Regione ha sempre rispettato, sia delle diverse condizioni in cui i territori operano.

Perfezionata già entro il 2003 la completa trasformazione delle Aziende pubbliche in società per azioni, va preso atto che l'assegnazione dei servizi tramite gara, prevista dalla riforma ma soggetta ai continui ondeggiamenti e finanche ai ribaltamenti delle prospettive nazionali, ha avuto luogo in tutti i bacini con la sola eccezione di quello bolognese. In cinque di questi bacini, tra gli esiti della nuova procedura, vanno annoverati anche importanti avanzamenti nel rapporto tra imprese pubbliche e private nella gestione dei servizi, che hanno visto la costituzione di soggetti consortili come maturazione dei precedenti rapporti di subaffidamento.

Altri due elementi assolutamente uniformi nel panorama dei diversi bacini regionali sono:

- la sottoscrizione del contratto di servizio come strumento fondamentale del rapporto fra amministratori e gestori;
- la separazione fra l'esercizio e la proprietà dei beni indispensabili alla gestione dei servizi.

2. Verifica dei risultati raggiunti nel triennio precedente

Conformemente a quanto previsto dall'art. 8 della Legge Regionale n. 30/1998, l'Assessorato regionale ai Trasporti ha prodotto rapporti annuali di monitoraggio della mobilità e del trasporto pubblico locale che consentono di fare un bilancio dell'atto di indirizzo del triennio precedente.

Nel settore delle ferrovie regionali si è pervenuti alla completa riapertura di varie linee (la più importante quella fra Bologna e Vignola), raggiungendo ad oggi una estensione di circa 350 Km. Si è anche pervenuti alla conclusione praticamente del 100% dei lavori di ammodernamento finanziati e avviati prima della riforma e all'inizio dei lavori e delle forniture per il 40% degli interventi finanziati con la riforma. Sul restante 60% sono in fase avanzata le progettazioni e in molti casi sono in corso le gare di affidamento.

Sulle stesse ferrovie la mole dei servizi annui è cresciuta dal 2001 al 2005 di circa 720.000 Treni*Km, il 30% in più verso una corrispondente crescita di utenti del 35%.

Per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie di rango nazionale, l'azione istituzionale della Regione, svolta sul piano della programmazione e della concertazione con gli Enti Locali e del confronto, serrato ma costruttivo, con RFI, ha validamente contribuito al raggiungimento di numerosi obiettivi. Alcune opere sono completate, tra cui il raddoppio anche in territorio emiliano della Bologna-

Verona e l'ammodernamento della Porrettana in diversi tratti, altre opere sono avviate, come alcuni lotti della Pontremolese. I lavori del quadruplicamento veloce Milano-Bologna-Firenze, pur con diversi rallentamenti, non hanno mai subito le battute di arresto più volte temute. La serie di interventi, prevalentemente tecnologici, sul doppio binario della linea adriatica, grazie all'omogeneità ed estensione sulla totalità della linea, produrrà anche in questo ambito un aumento di capacità tutt'altro che trascurabile.

Nel settore dei servizi regionali di Trenitalia gli ammodernamenti del materiale rotabile, cofinanziati anche dalla Regione con l'accordo del 2000, sono giunti al completamento del primo lotto e a metà del secondo, che per il momento è l'ultimo. Il fatto che si tratti comunque di una percentuale valutabile intorno a non più del 16% del materiale complessivamente utilizzato per i servizi di competenza della nostra Regione, unito al fatto che dal centro non è nel frattempo intervenuto nessun concreto finanziamento di altri lotti, fornisce una indicazione della difficoltà in cui sono stati lasciati i servizi di questo settore. Purtroppo difficoltà e scarsa cura non hanno riguardato solo il rinnovamento dei mezzi, ma anche la manutenzione dell'esistente, coinvolgendo più in generale tutta la gestione. I primi sensibili miglioramenti qualitativi, che erano stati raggiunti nel periodo 2001-2003, sono stati vanificati dalle successive crisi periodiche, la più grave delle quali ha caratterizzato lo scorso autunno. Malgrado ciò, grazie alla pressione costante mantenuta nei confronti di Trenitalia, allo stretto rapporto con le amministrazioni degli Enti Locali del territorio regionale e con i governi delle Regioni limitrofe, al confronto dialettico ma costruttivo con le forze sociali e le associazioni degli utenti, si può parlare anche di alcuni risultati positivi: il volume dei servizi è cresciuto dal 2001 al 2005 di circa 930.000 Treni*Km all'anno, pari a circa il 7,5%, mentre la crescita della utenza nello stesso periodo è valutabile nell'ordine del 5%.

Non va dimenticato che gli incrementi si sono resi possibili anche grazie ad alcuni specifici impegni del bilancio proprio della Regione, che ha cercato di sopperire almeno in parte al blocco dei trasferimenti dei fondi dello Stato, il cui importo è rimasto fermo al livello dei fabbisogni calcolato per il 1999.

Nel settore ferroviario, prima ancora che in altri settori del trasporto pubblico, si è registrato lo sviluppo di azioni sinergiche tra gli operatori presenti sul territorio: la collaborazione di FER con ATC di Bologna ha permesso la riapertura della ferrovia Casalecchio-Vignola, mentre fra i partecipanti alle procedure in corso per il nuovo affidamento dei servizi passeggeri ha un ruolo la società consortile costituita da FER con ATCM di Modena e ACT di Reggio Emilia.

Anche nel settore del trasporto merci le imprese ferroviarie di livello regionale si sono dimostrate in grado di dare un contributo significativo. Basti citare per tutti l'esempio innovativo dello sviluppo dei traffici dal porto di Ravenna verso il territorio regionale: questo tipo di trasporto ferroviario, prima ritenuto improponibile a causa delle distanze relativamente brevi, è oggi attuato da più di un operatore, consentendo l'eliminazione dal traffico stradale di numerosi autocarri.

Il settore del trasporto autofilotranviario, oggetto di interventi normativi nazionali quanto mai tortuosi, ha riscontrato invece un sensibile sforzo di linearità nei percorsi individuati dalla nostra Regione. La legge regionale di riforma del 1998

ha subito alcuni aggiornamenti e adattamenti nel 2003 e le previsioni risultanti sono state largamente, seppur non totalmente, messe in atto.

Osservando l'andamento quantitativo e qualitativo dei servizi autofiloviari, occorre sottolineare alcune particolarità che si sono manifestate nel territorio regionale, mettendo in evidenza differenze anche sostanziali rispetto agli andamenti nazionali. In controtendenza rispetto all'andamento medio registrato a livello nazionale, la quantità di servizi erogati nei bacini dell'Emilia-Romagna è costantemente cresciuta nel quinquennio. Parallelamente, anche se non in modo esattamente proporzionale, è cresciuta la quantità dei passeggeri trasportati. Va perciò sottolineato il contributo dato a questi positivi andamenti dalla continua crescita dei finanziamenti dedicati al settore sia da parte della Regione, sia da parte degli Enti Locali.

Sul piano della qualità va ricordato il grande sforzo compiuto per l'ammodernamento dei mezzi di trasporto, con riguardo sia al comfort per l'utente, sia al minore impatto delle emissioni gassose e sonore.

Il contributo finanziario dal livello nazionale si è avuto unicamente in occasione delle due emergenze collegate ai rinnovi contrattuali e agli scioperi selvaggi nelle grandi città. Anche in questo caso va rilevato tuttavia negativamente come si sia trattato di una distribuzione a pioggia, una modalità reintrodotta in contrasto con tutti i principi di riforma, che danneggia la nostra Regione, in quanto non premia in alcun modo ma anzi penalizza l'elevata efficienza che qui caratterizza il settore. L'effetto distorsivo generato da un tal modo di distribuire le risorse è dimostrato dalle cifre: a fronte di una quantità di servizio erogata in questo territorio, che rappresenta oltre il 7% del totale nazionale, alle imprese di questa regione è stata assegnata una quota dei "contributi straordinari per i contratti del personale" pari solo al 4,8% del totale, peggiorando disastrosamente la già poco generosa quota del 6,8% che veniva tradizionalmente assegnata alla nostra Regione quando, sotto altri governi, sono state distribuite risorse per investimenti.

Non positivo, in questo caso purtroppo in coerenza con quello nazionale, è stato l'andamento della velocità commerciale dei servizi, il cui valore medio regionale non solo non si è avvicinato all'obiettivo di crescita di circa un chilometro all'ora, ma è addirittura sceso grosso modo di un chilometro all'ora, attestandosi recentemente al valore di circa 23 km/h. Si tratta di un fenomeno che si ripercuote negativamente su diversi aspetti, riguardanti prima di tutto l'appetibilità del servizio per i passeggeri, quindi anche la sua sostenibilità economica per le imprese esercenti.

Va registrata inoltre nell'ultimo triennio una dinamica particolarmente contenuta delle tariffe, che sono cresciute mediamente assai meno dell'inflazione, certamente con beneficio degli utenti, ma con evidente sofferenza di chi ha la responsabilità di produrre i servizi.

Nel periodo considerato le imprese emiliano-romagnole del settore hanno per lo più proseguito nell'impegno di efficientamento della propria gestione, che tradizionalmente le ha viste all'avanguardia nel panorama nazionale.

Tuttavia alcuni fattori generali, quali la dinamica nazionale di diversi costi, come quelli energetici e non solo, uniti ad alcuni fattori locali, come la diminuzione della velocità di esercizio, hanno determinato il riaffacciarsi di elementi di

preoccupazione circa l'equilibrio dei bilanci delle imprese. Tali fattori possono essere contrastati nell'ambito di un quadro d'azione ampio e non strettamente locale e tantomeno aziendale.

Tradizionalmente, infatti, in questa Regione la politica del trasporto pubblico si è integrata con la più generale politica della mobilità urbana sostenibile, ricercando la massima sinergia tra gli interventi strutturali e le misure organizzative volte a contrastare i fenomeni di inquinamento atmosferico. L'approccio integrato, sviluppato su gran parte del territorio regionale e alquanto raro nel panorama nazionale, ha guidato l'assunzione dei provvedimenti sia emergenziali sia strategici ed è stato certamente facilitato dalla cultura già acquisita in più di un decennio di concertazione tra la Regione e gli Enti Locali, che ha sempre visto in prospettiva sinergica e non concorrenziale lo sviluppo del trasporto collettivo con quello della mobilità ciclopedonale, con la riorganizzazione delle aree urbane e dei centri storici, con la promozione della sicurezza stradale. Si è trattato di una pratica qualificante, la cui positività ha ottenuto riconoscimenti nazionali ed europei. L'elenco degli interventi sarebbe molto lungo. Si va dal rinnovo del parco autobus e filobus (980 nuovi mezzi dal 2001 al 2005, di cui 28 a trazione elettrica o ibrida e 189 alimentati a metano), agli interventi sulle linee e sui sistemi di preferenziamento e controllo, all'organizzazione in sicurezza del traffico, alla costruzione di piste ciclabili e alla promozione in generale della mobilità ciclistica, alla sistemazione di aree urbane pedonali. A queste azioni si sono aggiunte quelle rivolte alla installazione di filtri antiparticolato prima sui mezzi pubblici di meno recente costruzione e poi anche su mezzi commerciali privati, nonché quelle rivolte alla conversione verso l'alimentazione a metano o gpl dei veicoli privati più inquinanti.

In totale sono stati messi a disposizione, dal 2001 a oggi, finanziamenti regionali per 232 milioni di euro, che hanno mobilitato altre risorse per complessivi 656 milioni di euro.

Che queste azioni non siano sufficienti a risolvere i problemi dell'inquinamento è evidente: le tendenze registrate anche dalla recente relazione della Commissione Europea lo dicono chiaramente. Tuttavia avere già intrapreso queste azioni mette la nostra Regione, a differenza di altre, in condizione di interloquire con maggiore autorevolezza con i livelli nazionali ed europei, per intraprendere insieme ulteriori e più incisive azioni

3. La Finanziaria e il trasporto pubblico locale

Negli ultimi mesi, al livello nazionale, la finanziaria appena approvata e alcuni atti che sono maturati collateralmente alla sua discussione hanno finalmente riportato l'attenzione su questi temi, pur scontando la limitatezza delle risorse al momento disponibili. Merita ricordare almeno:

- i fondi per il completamento dell'alta capacità;
- i fondi per gli investimenti FS;
- i fondi per i grandi sistemi di trasporto urbani;
- il fondo (per ora solo annuale) per l'adeguamento dei contratti di servizio delle Regioni con Trenitalia;
- il fondo triennale per il materiale rotabile del trasporto pubblico;

- il fondo triennale per la mobilità urbana sostenibile;
- il primo stanziamento (sia pure modesto) per installare moderni apparati di sicurezza anche sulle ferrovie non FS;
- lo stanziamento per il rinnovo contrattuale degli autoferrotranviari.

Questo stanziamento è stato inoltre accompagnato da un atto di impegno, sottoscritto dal Governo nei confronti delle Regioni, per:

- definire il compimento del processo di liberalizzazione fondato sulla concorrenza per il mercato;
- definire i meccanismi nazionali che realizzino un flusso costante, strutturale e indicizzato di risorse, tali da garantire l'equilibrio del settore e un adeguato livello qualitativo e quantitativo dei servizi;
- definire una strategia comune di cofinanziamento degli investimenti.

Infine, nel periodo considerato, pure scontando i limiti delle proprie risorse e restando nell'ambito delle proprie competenze, questa Regione ha già fornito alcuni contributi anche alla discussione in ambito europeo sullo sviluppo del trasporto pubblico e della mobilità urbana sostenibile. Lo ha fatto condividendo iniziative con altre regioni e città sue partner di vari paesi dell'Unione, con le quali ha anche messo a punto progetti che hanno goduto dei finanziamenti comunitari. Si può ritenere, senza alcuna enfasi, che la nuova attenzione che viene riservata in ambito comunitario alla necessità di incentivare lo sviluppo della mobilità urbana sostenibile sia anche frutto dell'attenzione richiamata su questo tema dall'insieme delle regioni e delle città che si sono dimostrate più attive, con alcune loro associazioni. Quello che si registra è un primo superamento di una concezione restrittiva del principio di sussidiarietà, che rischiava di lasciare sole le realtà locali di fronte a questi problemi. Oggi invece vari documenti, come quello riguardante la "Strategia tematica per l'ambiente urbano" o la revisione del "Libro bianco sui trasporti" contengono il richiamo alla necessità strategica di intervenire concretamente a favore del trasporto pubblico e della mobilità urbana sostenibile. Sul piano immediato è quanto mai significativo il fatto che il Regolamento generale dell'11 luglio 2006, che definisce i principi, le regole e gli standard comuni per l'attuazione dei tre strumenti finanziari (il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR), il Fondo sociale europeo (FSE) e il Fondo di coesione) riscontri l'apertura all'utilizzo di tali fondi ai fini della promozione di trasporti urbani puliti.

Questa è una occasione importante per diverse aree del continente (insieme alla valle del Po anche le valli del Reno e Mosella e altre zone) per migliorare la propria competitività, messa a repentaglio dall'abnorme sviluppo della mobilità che si avvale di sistemi individuali, producendo eccessi insostenibili di inquinamento e di congestione.

4. Le linee guida per il miglioramento del trasporto pubblico locale

4.1 Il contesto di riferimento

Nello sviluppo dei presenti indirizzi, data la complessità del settore, è quanto mai opportuno tenere presenti alcuni elementi essenziali, che costituiscono la chiave di lettura delle varie articolazioni.

Il primo punto di vista da cui partire è necessariamente la prospettiva europea, nella quale la coscienza delle difficoltà che la nostra area geografica incontra, insieme ad altre particolarmente sviluppate, è accompagnata dallo sforzo di costruire una rete di solidarietà, di conoscenze, di capacità di intervento, che faccia ricorso a tutti gli strumenti disponibili, non ultimi quelli finanziari, per ottenere gli obiettivi condivisi.

Il secondo punto di riferimento, legato al primo, è quello della concertazione istituzionale come metodo per affrontare le questioni a tutti i livelli, non solo quello europeo di cui si è già detto, ma anche quello nazionale e dei rapporti con le regioni confinanti, nonché quello più tradizionale dei rapporti con le istituzioni locali, che non può mai essere dato per scontato, ma anzi richiede particolare cura proprio nei momenti di evoluzione e di cambiamento.

Come sempre, anche in questo caso l'indispensabile concertazione istituzionale non può essere considerata sufficiente per una efficace guida del settore, dovendosi invece fare riferimento a una "governance" estesa, che preveda la collaborazione fattiva delle istituzioni, pur nel rispetto dei diversi ruoli, con le forze imprenditoriali pubbliche e private, le forze del lavoro sindacalmente organizzate e in particolare le associazioni dei cittadini che sono utenti dei servizi e portatori di interessi socialmente rilevanti. Si tratta quindi di garantire una reale compartecipazione alla costruzione delle scelte.

La rilocalizzazione di molte attività, sia residenziali che produttive, si è tradotta in un motore della domanda di mobilità, la cui crescita si lega oggi, più che all'aumento del numero degli spostamenti, all'incremento della distanza percorsa. Per questi motivi è necessaria una stretta integrazione tra le previsioni urbanistiche in capo agli strumenti di pianificazione di competenza degli Enti locali (PTR, PTCP, PSC, ecc.) e la programmazione e l'amministrazione del TPL. Una questione essenziale riguarda anche l'orizzonte temporale dei presenti indirizzi, che, pur restando impostati sul triennio previsto dalla norma, debbono fare i conti con la situazione determinatasi nel quinquennio ed oltre trascorso dall'avvio della riforma e non possono non traguardare, nella sostanza almeno, la durata della presente legislatura regionale, meglio accordandosi in tal modo con i tempi di conclusione di investimenti molti importanti in corso e con il periodo di validità dei cicli di finanziamento attivabili.

In questo contesto una delle questioni da affrontare con decisione è quella dell'inquinamento globale (Kyoto) e urbano da PM10 che hanno raggiunto livello di gravità elevata e tali da essere oggetto delle sanzioni internazionali dell'Unione Europea.

Ad esempio, nel 2006, a fronte del bonus riconosciuto dall'Unione Europea di 35 giorni/anno di superamento dei limiti di inquinamento, tutte le città capoluogo hanno superato tali limiti oscillando da 52 a 108 giornate.

E' del tutto evidente che per quanto attiene al settore mobilità sono necessari interventi finanziari adeguati per aumentare e adeguare l'offerta di posti su ferro e su gomma alla domanda in relazione agli obiettivi di riduzione delle emissioni nel settore trasporti necessari per rientrare nei limiti previsti dalle Direttive dell'UE e dall'accordo di Kyoto rispetto al quale la Regione Emilia-Romagna ha sfiorato di oltre il 20%.

La situazione è talmente grave che richiede per i prossimi tre anni un forte impegno di governo e un prioritario spostamento di risorse nazionali e regionali, oltre che europee, verso il potenziamento il trasporto pubblico per l'acquisto di nuovi treni e nuovi bus e per finanziare annualmente la gestione del servizio potenziato su ferro e su gomma.

Pertanto restano fermi gli obiettivi e gli impegni decisi dall'Assemblea Legislativa con gli atti di indirizzo approvati nel corso degli anni per l'aumento delle risorse per gli investimenti e la gestione del trasporto pubblico su gomma e su ferro.

In particolare, oltre al trasporto su gomma, sul Servizio Ferroviario Regionale e Metropolitano la Giunta dovrà presentare al più presto, e comunque non oltre l'estate, il bilancio triennale per evidenziare le risorse che sono necessarie, per investimenti e potenziamento del servizio, al fine di attuare quanto previsto e sottoscritto per l'attuazione del servizio al 2010 e le risorse realmente disponibili.

La conoscenza della quantità di risorse necessarie per aumentare l'offerta e spostare una quota adeguata di domanda dal mezzo privato ai mezzi collettivi e la conoscenza delle risorse disponibili permetterà di valutare le risorse mancanti al fine di individuare le ulteriori risorse da spostare verso il trasporto pubblico, su ferro e su gomma.

4.2 Integrazione modale

Il rilancio del trasporto pubblico, finalizzato a ridurre l'impatto ambientale, va ricercato non solo in un aumento quantitativo dei servizi offerti, ma anche in una loro trasformazione qualitativa. Le reti, gli orari, le tariffe integrate rappresentano altrettante caratteristiche atte a efficientare i servizi, a fronte di spostamenti sempre meno sistematici e con orari sempre più flessibili. Le risposte a una domanda di questo genere sono da ricercare nelle integrazioni fra tutti i servizi di trasporto pubblico e i cadenzamenti che garantiscano la copertura di numerose direttrici combinate in una rete chiara e leggibile.

A questo proposito, è necessario costruire una rete di trasporto pubblico fondata sulla complementarietà fra autolinee e servizi ferroviari opportunamente gerarchizzati. Questi ultimi dovrebbero strutturarsi su una forte armatura di servizi diretti e interregionali, affiancata da servizi regionali potenziati, specie in senso metropolitano intorno alle grandi polarità urbane, e da servizi interpolo opportunamente velocizzati.

4.3 Governare la domanda

L'approccio tradizionale, che privilegia programmi di sviluppo infrastrutturale che si fondino sull'obiettivo del riequilibrio modale, rischia di premiare tutti i vettori, con il risultato di massimizzare le previsioni di spesa, minimizzando nel contempo gli effetti sulla ripartizione della domanda. La costruzione di una politica orientata alla sostenibilità della domanda richiede invece il superamento in senso più mirato e selettivo di tale approccio, internalizzando i costi esterni, in particolare quelli ambientali, generati da ciascun modo di trasporto.

La politica di internalizzazione non può d'altra parte fare a meno di misure di accompagnamento, volte a riorganizzare l'offerta di trasporto in maniera tale da servire efficacemente la domanda di mobilità rimodulata, da un vettore all'altro. L'organizzazione di ciascun vettore dovrà essere orientata sul tema della

massima efficienza, anche ambientale, per la mobilità urbana, metropolitana e regionale. La domanda di mobilità metropolitana esprime oggi esigenze di velocità commerciali più elevate e anche di regolarità e di flessibilità degli spostamenti.

5. Il quadro infrastrutturale della mobilità che sta per mutare radicalmente

Se si considerano gli sviluppi delle infrastrutture ferroviarie richiamati in premessa, il quadro che si delinea per la fine del presente decennio è quello di una disponibilità di capacità di trasporto decisamente nuova sui corridoi di collegamento fra nord e sud. Sul fronte dei trasporti pubblici e della mobilità urbana la nuova situazione propone alcune sfide: l'incremento dei servizi ferroviari regionali e locali, la riorganizzazione coerente dei servizi su gomma e la realizzazione di sistemi innovativi, la stretta integrazione fra i vari sistemi, lo sviluppo della mobilità sostenibile complementare al trasporto pubblico, una opportuna valorizzazione dei traghetti quali servizi di TPL a tutti gli effetti, l'equilibrio territoriale delle diverse aree, comprese quelle meno servite dal ferro. In questo quadro quei temi del trasporto pubblico che sono stati ospitati insieme ad altri nell'Accordo dello scorso luglio, riguardante l'area metropolitana bolognese, saranno inseriti in una cornice più ampia ma assolutamente armonica.

6. Gli interventi mirati di investimento

A partire dalla situazione descritta e dal quadro di sviluppo sopra delineato, le sfide che ci attendono necessitano di previsioni di investimento che, considerata l'attuale difficoltà finanziaria in cui si trova il paese, deve abbracciare come minimo l'arco di validità del presente atto di indirizzo e quindi il periodo dal 2007 al 2010.

6.1 Impiego dei fondi strutturali

Occorre agire in coerenza con l'impostazione delle politiche europee di settore, secondo la quale gli investimenti di maggior portata, che richiedono uno sforzo finanziario di più lungo periodo, devono puntare al rinnovo e all'ampliamento del materiale rotabile ferroviario per i servizi di tipo regionale e metropolitano, nonché al sostegno dei sistemi innovativi di trasporto urbano, capaci di integrarsi alle reti nazionali ed europee per dare il proprio contributo all'obiettivo generale del rilancio della competitività nel paese e nei territori.

Oltre che fare buon uso degli ancora insufficienti fondi statali che cominciano a riaffluire (il già citato Fondo per gli investimenti, istituito con la legge finanziaria 2007 presso il Ministero dei Trasporti, stanzia 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007, 2008 e 2009 per l'acquisto di materiale rotabile stradale o ferroviario), sarà indispensabile sostenere tali investimenti anche da parte regionale, per valorizzare maggiormente i benefici derivanti dalle nuove condizioni infrastrutturali. In questo senso è bene guardare all'impiego di una quota adeguata dei fondi strutturali, prioritariamente dedicati agli interventi per il materiale rotabile e le infrastrutture delle ferrovie regionali e anche parzialmente

dedicati al rinnovo della flotta filoviaria. La coerenza con il percorso fin qui seguito, con il quadro nazionale che si va delineando e con il quadro europeo consolidato richiede che le modalità di erogazione dei finanziamenti per il materiale rotabile siano tali da non creare ulteriori barriere all'ingresso di nuovi operatori nel mercato dei servizi.

6.2 Condivisione delle responsabilità di finanziamento

E' necessario che i canali di finanziamento siano attivati in modo parallelo e coordinato fra il livello nazionale, quello regionale e quello locale, per proseguire l'opera di rinnovo e ampliamento dei mezzi del trasporto pubblico ferroviario e stradale, urbano ed extraurbano, privilegiando quelli a minore impatto ambientale. Agli Enti Locali è pertanto richiesto in molti casi un intervento di cofinanziamento, non essendo più possibile attendersi dalle risorse regionali la copertura di tutti i costi di esercizio.

Nell'ambito dell'attuazione del progetto di tariffazione integrata (STIMER), le Agenzie, i Comuni e le Province possono modulare tariffe per facilitare l'accesso di pendolari e utenti abituali e attivare politiche tariffarie adeguate per raggiungere con le entrate tariffarie e gli eventuali contributi locali per interventi di carattere sociale il 35% dei costi del servizio di TPL, così come previsto dalla legge.

6.3 Priorità al trasporto collettivo

Nelle politiche di intervento locale è indispensabile dare priorità agli investimenti volti a consentire un effettivo privilegio del trasporto collettivo rispetto al restante traffico veicolare. Il grave fenomeno già ricordato, della diminuzione della velocità commerciale d'esercizio dei mezzi pubblici, dimostra la necessità di una maggiore focalizzazione su questo tema dell'impegno unitario della Regione e di gran parte degli Enti Locali volto a contrastare la tendenza al manifestarsi di un conflitto dirompente fra lo sviluppo delle forme di mobilità individuale motorizzata da un lato e le diverse forme di mobilità ambientalmente e socialmente più sostenibili dall'altro.

A tal fine è necessario che i dati sulla puntualità dei mezzi e sulle corse giornaliere sopresse a causa dei ritardi accumulati raccolti tramite il controllo manuale o tramite i sistemi GPS siano resi noti alle Agenzie. Questi dati, raccolti ed elaborati dalla Regione, saranno utili per conoscere, oltre all'aumento reale della velocità commerciale, la reale situazione dei servizi di TPL ed assumere, in accordo con gli Enti Locali, criteri di valorizzazione delle modalità più virtuose di gestione dei servizi.

Non basta infatti che il trasporto collettivo si limiti a mantenere una certa attrattività per i cittadini, come ha dimostrato nel recente passato, ma deve accrescerla nella misura realmente necessaria. L'effettivo recupero di velocità commerciale è un punto essenziale. Il raggiungimento di questa prestazione andrà documentato nei progetti preliminari degli interventi, da presentare entro sei mesi dalla sottoscrizione degli Accordi, e costituirà condizione per il loro cofinanziamento.

Il miglioramento di questo specifico parametro di qualità del trasporto pubblico richiede pertanto, da parte degli Enti Locali in armonia con i cittadini, uno sforzo

assolutamente particolare per l'incremento dei percorsi dedicati, la loro protezione con dispositivi materiali o quanto meno telematici, il preferenziamento alle intersezioni, la protezione delle fermate e dei parcheggi per bici nelle fermate strategiche. Inoltre, dovranno essere accentuate le politiche per intermodalità, la conoscenza e l'accesso ai servizi, favorendone l'integrazione a partire dalla unicità delle tabelle orarie nelle fermate di interscambio tra più linee e servizi pubblici, sia su ferro che su gomma. L'incremento, peraltro, induce benefici anche sul versante dell'economia del sistema, costituendo una fonte potenziale di risparmi di gestione e di aumento dei passeggeri. Si tratta di uno dei pochi casi, in questo settore, in cui gli investimenti producono benefici al conto economico e non invece necessità di ulteriore impegno sul fronte della spesa di esercizio.

6.4 La mobilità ciclistica

Il tema del sostegno al trasporto pubblico è certamente incompleto senza un accenno alla mobilità pedonale e ciclistica. Infatti, quasi nessun servizio di trasporto collettivo ha la capacità di servire la domanda di mobilità "da porta a porta", e l'esperienza dei paesi europei che perseguono da anni politiche di integrazione modale efficaci evidenzia che, per quanto i singoli servizi possano risultare capillari, l'incentivo al loro utilizzo richiede una cura estrema, nei confronti dell'accessibilità non motorizzata alle stazioni e alle fermate.

La protezione dei percorsi pedonali di accesso non rappresenta affatto una questione secondaria, bensì diventa un parametro essenziale per ogni sistema di trasporto pubblico urbano o metropolitano. L'impiego della bicicletta è in grado di amplificare notevolmente la superficie territoriale servita da singole stazioni o fermate, e ciò può rivelarsi estremamente interessante negli ambiti relativamente meno densi degli hinterland metropolitani e della città diffusa.

D'altro canto, la mobilità ciclopedonale può rappresentare anche di per se stessa un'efficace alternativa alla mobilità motorizzata. Infatti, una grande quantità di spostamenti motorizzati in campo urbano, ed anche suburbano, si sviluppa su distanze molto ridotte (non oltre 3-4 km), sulle quali l'uso della bicicletta è certamente competitivo rispetto all'automobile. Per poter assolvere alle funzioni citate è necessaria la realizzazione di reti ciclabili estese, continue e capillari, integrate ed integrabili anche al traffico veicolare "lento" (zone con limiti di velocità abbassati a 30 km/h).

Un discorso a parte merita l'estensione delle zone escluse al traffico veicolare o a velocità ridotta, che nelle città vanno ampliate. Ciò consente di restituire i centri storici alla funzione originaria, oggi messa fortemente in crisi dall'utilizzo delle vie e delle piazze come percorsi per la mobilità automobilistica e per il parcheggio. La potenzialità di aumento della funzione della bicicletta come mezzo usuale di trasporto è significativa, pur in presenza di situazioni di oggettiva pericolosità.

Va migliorata inoltre l'accessibilità ferroviaria preferendo l'affiancamento alle scale di rampe di accesso ai binari (in modo da agevolare anche il trasporto di valigie con ruote, di carrozzine per disabili o per bambini). Vanno create inoltre apposite mappe della città indicando le piste ciclabili, i percorsi consigliati, i punti di sosta attrezzati (parcheggi coperti ed eventualmente custoditi).

6.5 Lo stretto coordinamento con le altre azioni per la qualità dell'aria

Nell'ambito della più generale politica di tutela della salute dei cittadini, volta all'abbattimento delle fonti inquinanti e al risanamento della qualità dell'aria, sarà quanto mai opportuno proseguire nelle politiche e negli interventi coordinati con l'Assessorato all'Ambiente, in considerazione del fatto che il TPL rappresenta il più importante strumento per produrre miglioramenti nei parametri della qualità dell'aria.

I dati elaborati dall'Assessorato all'Ambiente ed i puntuali monitoraggi derivanti dalle reti delle centraline confermano che il principale responsabile degli sfioramenti relativi agli inquinanti normati per legge (biossido di zolfo, biossido di azoto, ossidi di azoto, polveri, piombo, benzene, monossido di carbonio), nonché relativamente alle emissioni di CO₂ e Ozono, è la circolazione veicolare.

Gli impatti ambientali relativi ai flussi di traffico sono raggruppabili nei seguenti settori:

- consumi energetici
- emissioni di inquinamenti atmosferici
- rumore

Per quanto riguarda i consumi energetici, nel corso degli ultimi due decenni essi hanno subito un netto incremento in quanto l'effetto della crescita dei flussi di traffico ha nettamente prevalso su quello della riduzione dei consumi energetici unitari dei singoli veicoli. Con il 29% dei consumi finali complessivi, il settore dei trasporti si avvia a superare quello dell'industria. Inoltre è bene ricordare che resta quasi totalmente dipendente dai combustibili fossili.

Riguardo alle emissioni di inquinanti, si può rilevare che quelle relative agli impianti "tradizionali", quale ad esempio il monossido di carbonio, tendono a diminuire a seguito della introduzione delle auto catalizzate, mentre nei nuovi inquinanti quali il benzene e le polveri la decrescita è più lenta. Le polveri sottili, d'altronde, registrano una controtendenza in aumento.

Riguardo all'inquinamento acustico, spesso i livelli di rumore associati al trasporto sono superiori ai limiti introdotti dalla Legge n. 447/1995 e relativi decreti attuativi.

Il traffico veicolare rappresenta la prima causa di fonoinquinamento nella maggior parte delle aree urbane dove importanti quote di popolazione sono sottoposte a livelli di pressione sonora superiore al limite dei 65 decibel nelle ore diurne ed ai 55 decibel in quelle notturne.

Fatte queste premesse, è evidente che è opportuno limitarsi, in questo documento, relativamente al rapporto trasporto/sostenibilità ambientale, alla verifica del conseguimento degli obiettivi di qualità ambientale posti dalla legislazione vigente, demandando il tema della – mobilità sostenibile – ad atti di indirizzo di maggiore complessità ed ampiezza, in primis ad un ripensamento del PRIT.

Parlando di trasporto pubblico locale, è necessario evidenziare che politiche che portino all'aumento dell'utilizzo del TPL sono le uniche a produrre un immediato miglioramento della qualità dell'aria, soprattutto per ciò che riguarda le aree urbane e periurbane. Comuni, Province e Regione possono fare molto per promuovere una mobilità sostenibile ed il raggiungimento degli obiettivi di

Kyoto. I sistemi di trasporto pubblico sono lo strumento più efficace, tra quelli a disposizione degli Enti locali, per ridurre l'uso individuale dell'auto.

La stagione degli accordi sulla qualità dell'aria stipulati tra Regione ed Enti locali si è dimostrata insufficiente a produrre sensibili miglioramenti, restando alto il numero degli sforamenti dei parametri di legge in tutte le città capoluogo di Provincia. Evidentemente non sono sufficienti le azioni di scoraggiamento e di divieto di circolazione in un giorno la settimana, se non decollano misure concrete ed efficaci di modifica dei comportamenti e di forte promozione della mobilità collettiva, sperimentando soluzioni innovative e coraggiose.

7. La ripresa del percorso nazionale di riforma del trasporto pubblico e il completamento del percorso regionale

Dopo un quinquennio di incertezze, gli atti recenti del Governo e del Parlamento nazionali indicano una ripresa del percorso di riforma a quel livello. Ciò dovrebbe consentire nella nostra Regione un più facile proseguimento del processo, qui mai interrotto, mettendo a frutto l'esperienza acquisita. Sarà importante a tal fine attivare il massimo raccordo con tutti gli interlocutori, sia attraverso i canali istituzionali delle Conferenze nazionali, sia anche attraverso i proficui strumenti associativi che sono stati sviluppati in questi anni da Regioni, Province e Comuni. L'obiettivo è quello di caratterizzare appropriatamente l'azione di riforma in due direzioni: in generale affinché le norme in tema di servizi pubblici tengano in conto le specificità del trasporto pubblico locale, dovute alla storia e alla particolare tipologia di tale settore; più in particolare affinché le norme specifiche di settore valorizzino a loro volta l'esperienza pluriennale di questa Regione e delle sue istituzioni di vario livello, garantendo i processi che sono stati avviati, anche in anticipo rispetto ad altre realtà.

Sul piano formale non resta che il consolidamento dell'Agenzia nel bacino di Ravenna e la conclusione delle nuove procedure di affidamento nel bacino di Bologna. Sul piano sostanziale il processo di distinzione fra le funzioni di amministrazione e quelle di gestione richiede ancora attenzione circa il lavoro da svolgere, soprattutto a livello dei bacini provinciali, potendosi ritenere più definito a livello regionale.

La legge regionale n. 30 del 1998 e le sue successive modificazioni e integrazioni hanno bene sancito il metodo. Si tratta pertanto di registrarne ulteriormente l'applicazione nei limiti di quanto necessario, provvedendo con azioni locali graduate e mirate e con un adeguato coordinamento complessivo.

7.1 Rafforzare il ruolo delle Agenzie Locali

Se si analizza il livello di funzionamento raggiunto delle Agenzie nel tempo relativamente breve della loro esistenza, oltre a disomogeneità emerge, pur con diversità di situazioni, un tendenziale allineamento su alcune delle principali funzioni affidate: insieme alla gestione di parti più o meno ampie del patrimonio, insieme alla gestione delle gare, compaiono inequivocabilmente le funzioni di stipula e di gestione dei contratti di servizio, di programmazione operativa dei servizi e di controllo degli stessi. Per quanto riguarda in particolare la funzione di controllo e monitoraggio, è evidente come la piena conoscenza delle situazioni,

attraverso la trasparenza dell'accesso alle informazioni per tutti i soggetti a diverso titolo responsabili e interessati, è elemento fondamentale per il governo di un sistema, come quello della mobilità, che risulta tra i più complessi. Si tratta pertanto di potenziare queste funzioni, specie laddove esse siano esercitate in modo eventualmente meno forte. E' quindi da considerare scopo condiviso dalle istituzioni regionali e locali il dare massima autorevolezza in ogni bacino alla corrispondente Agenzia, quale strumento di programmazione e attuazione coordinata non solo del trasporto pubblico, ma più in generale delle strategie della mobilità. Costituisce obiettivo primario la capacità di raggiungere accuratezza ed efficacia nei controlli sulla quantità e qualità dei servizi, di sapersi misurare con le sfide dell'integrazione tra servizi su gomma e su ferro, nonché tra servizi tradizionali e innovativi, di contribuire alla riorganizzazione della mobilità, non solo collettiva, nei propri bacini. Per ottenere tali risultati è importante collocare presso le Agenzie le competenze, le professionalità, le risorse e le deleghe di funzioni necessarie. Ciò renderà possibile specializzare il loro ruolo e perfezionare la distinzione fra le funzioni di amministrazione e quelle di gestione del trasporto pubblico, cioè evitando di evolvere verso funzioni di tipo aziendale-gestionale di TPL, obiettivo da perseguire con maggiore determinazione e chiarezza per rendere più omogenea, pur nella salvaguardia delle autonomie e diversità dei territori, la situazione dei vari bacini. A tal fine è auspicabile che gli Enti Locali distacchino proprio personale per assicurare le funzioni necessarie delle agenzie, al fine di evitare diseconomie e non valorizzazione delle risorse umane, comunque i costi di funzionamento dovranno essere prevalentemente a carico degli Enti Locali.

Le Agenzie inoltre, proprio per le funzioni di raccordo tra le scelte di programmazione degli Enti Locali e la gestione concreta del servizio, dovranno essere il riferimento funzionale delle forme organizzate degli utenti, al fine di socializzare il controllo dei servizi e per migliorare la loro qualità tramite la partecipazione attiva dei cittadini.

A tal fine, le Agenzie, sentiti i Comuni e le Province, in attuazione di quanto previsto dall'articolo 17 della legge regionale 30/98, dovranno predisporre gli atti necessari per la convocazione entro sei mesi dell'assemblea degli abbonati e utenti per l'indizione del "Comitato degli utenti".

Inoltre, alle Agenzie, proprio per questa loro specificità di rapporto con l'utenza e per l'integrazione modale, potranno essere attribuite dagli Enti Locali e dalle Aziende funzioni di marketing e di informazione all'utenza e ai cittadini sui servizi di TPL e per la mobilità sostenibile.

7.2 Sviluppare industrialmente la produzione di trasporto collettivo

Il raffronto con la situazione europea del settore fa emergere la necessità di un processo di sviluppo industriale delle imprese. Anche a questa esigenza nazionale può venire un contributo significativo dall'Emilia-Romagna, attraverso lo sviluppo di forme aggregative tra le imprese sia pubbliche sia private.

Il cammino è dunque solo minimamente avviato e si presenta in gran parte nuovo: esso può e deve essere affrontato senza pregiudiziali ideologiche ma facendosi guidare da previsioni il più possibile accurate e attendibili sui risultati economici e di servizio che si possono ottenere.

A fronte di prospettive concrete di superamento dei limiti attuali è ragionevole contare su un impegno della Regione che possa esplicarsi tramite incentivi sia sul versante normativo sia, se possibile, sul versante fiscale, non escludendo – qualora se ne verificchino le condizioni imprescindibili sul piano dei finanziamenti statali e regionali e del rispetto delle norme – eventuali sgravi e differenziazioni impositive nell'ambito dell'Irap, per quanto di competenza regionale. La possibilità di allineare fra loro i periodi di affidamento eventualmente diversi scaturiti dalle gare può essere uno dei primi temi da affrontare.

7.3 Valorizzare il ruolo del lavoro

La Regione intende concorrere a questi processi nell'ambito di una "governance" complessiva del sistema, che sappia valorizzare i diversi ruoli e le diverse responsabilità sia istituzionali, sia imprenditoriali, allo scopo di assecondare il soddisfacimento dei reali bisogni di mobilità e fornire una risposta adeguatamente flessibile alle esigenze della società e del territorio. Nell'ambito di tale "governance" è forte l'interesse della Regione per l'apporto che può provenire dalla componente dei lavoratori che operano nel settore e dall'insieme delle loro istanze sindacali. Dato per ineludibile il pieno rispetto, da parte di ogni componente in gioco, delle condizioni di tutela sociale e contrattuale dei lavoratori, è importante andare oltre, mantenendo e migliorando le condizioni che consentono il contributo fattivo della componente lavoro, quanto mai decisivo, specie in questo settore, per il raggiungimento di qualsivoglia risultato nelle varie attività, sia programmatiche, sia gestionali, sia di monitoraggio.

8. L'azione per cambiare i comportamenti individuali

Per limitare l'uso dell'auto privata e favorire un utilizzo del trasporto pubblico a favore di una mobilità sostenibile nelle città e di un miglioramento della qualità dell'aria diventano fondamentali interventi mirati ad attrarre utenti e consenso all'utilizzo del mezzo pubblico. Uno di questi strumenti è il Mobility Manager, figura cardine per coordinare gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola.

Poiché spesso le aree produttive non sono adeguatamente servite dai mezzi pubblici, si rende necessario individuare forme di coordinamento fra Mobility Manager (o al limite crearne d'area) in modo da incrementare la capacità di conoscenza e confronto rispetto alle esigenze di trasporto pubblico.

Oltre all'incentivazione del car pooling, si possono stipulare convenzioni per utilizzare mezzi collettivi ecocompatibili per il trasporto dei lavoratori. Questo servizio può inoltre servire ai dipendenti delle aziende stesse per lo svolgimento di commissioni durante le ore lavorative, quando i mezzi non sono utilizzati dai pendolari.

Per limitare l'uso dell'auto privata nel tragitto casa-scuola si possono creare dei percorsi sicuri, tramite la messa in sicurezza dei tratti stradali, attraversamenti pedonali protetti e segnalati, incremento della vigilanza e creazione di zone, intorno alle scuole, in cui il limite di velocità è abbassato a 30 km/h.

9. Lo sviluppo dei servizi ferroviari

Già si è detto in premessa della situazione ambivalente creatasi nel quinquennio trascorso: da un alto sviluppo quantitativo dei servizi malgrado l'assoluta scarsità di risorse, dall'altro situazioni di criticità sul piano qualitativo contrastate facendo ricorso a tutte le energie disponibili. La volontà dimostrata a livello nazionale di mettere finalmente a disposizione, almeno in parte, le risorse previste dai provvedimenti di riforma, spinge a completare quanto prima le iniziative in corso. Al di là della procedura concorsuale che deve giungere naturalmente e senza interferenze ai suoi esiti, i margini contrattuali successivi, già previsti dai documenti di gara, spingono a operare per un ulteriore sviluppo quantitativo dei servizi e per una ripresa della loro qualificazione, accompagnando le risorse nazionali con il massimo di risorse regionali che sarà possibile mettere a disposizione. L'obiettivo di un ulteriore aumento dei servizi, in proporzione di almeno il 20% nel triennio, appare possibile. La progettazione di questo ampliamento è in pieno svolgimento, grazie al concorso qualificato di esperti reso possibile dai fondi TAV a disposizione del Comitato di Garanzia regionale e soprattutto grazie alla collaborazione fattiva fra le strutture della Regione Emilia-Romagna, delle Regioni confinanti, degli Enti Locali e delle loro Agenzie, nonché degli operatori, ricercando anche il contributo delle forze sociali e delle associazioni.

L'ampliamento in questione comporta l'incremento dei corrispettivi annui per almeno venti milioni di euro, in aggiunta ai circa cento milioni attualmente erogati. Incremento da perseguire nell'arco della legislatura, vale a dire nell'arco del primo triennio del contratto di servizio che discenderà dalla procedura di gara in corso.

Lo sforzo quantitativo sarà reso più efficace dalle azioni di adeguamento organizzativo che sarà possibile mettere in campo. In questo senso sarà utile l'attivazione anticipata e il più possibile rapida delle misure già previste dalla legge regionale, in armonia con gli indirizzi nazionali ed europei in vigore, per adeguare gli assetti della Società FER e giungere alla costituzione del nucleo di gestione unitario dell'infrastruttura di proprietà regionale. È necessario infatti poter quanto prima interagire autorevolmente da un lato con il gestore nazionale della rete RFI e dall'altro con il gestore unitario dei servizi, che risulterà titolare del nuovo affidamento. Questa impresa dedicata alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale, che come vuole la legge sarà essa stessa totalmente di proprietà esclusiva della Regione e degli Enti Locali, sarà anche particolarmente idonea a ottimizzare l'impiego delle risorse che si potranno dedicare all'acquisto di nuovo materiale rotabile adeguato ai servizi a cui è destinato con particolare attenzione alla rapidità di accelerazione, oltre che all'alta e comoda capienza e alla facilità di accesso.

Inoltre, dovrà essere approfondita e discussa la modalità di formazione della società di gestione dei servizi ferroviari regionale e metropolitano, che si formerà parimenti alla società di proprietà della rete infrastrutturale. La società di gestione del servizio nella sua costituzione dovrà anche tenere conto delle articolazioni territoriali e dell'affluenza di passeggeri per bacino al fine di corrispondere nelle sue scelte societarie e gestionali alla qualità della domanda e alla sua specificità.

10. Il finanziamento del trasporto autofiloviario

Si è detto in premessa del riemergere di elementi di preoccupazione nell'andamento dei conti economici delle imprese. Pur essendo lecito attendersi che la ripresa di un clima nazionale favorevole alla riforma contribuisca già di per sé a rimettere in tensione atteggiamenti ancor più rivolti all'efficienza, che nella nostra regione non si sono tuttavia mai troppo allentati, non possono mancare interventi specifici. L'assegnazione al trasporto pubblico di adeguate risorse economiche produce senz'altro ricadute positive sul sistema complessivo della mobilità, dell'ambiente e della salute.

La Regione è pertanto impegnata a proseguire nel metodo recentemente avviato, che ha visto porre a riferimento, per l'adeguamento dei contributi di esercizio, almeno il tasso annuale programmato di inflazione. La previsione di tale andamento nel prossimo triennio complessivamente considerato si intende confermata, con l'impegno a recuperare nei due successivi la difficoltà fin qui manifestatasi nel primo anno, qualora essa permanesse. A questo atteggiamento positivo è indispensabile che faccia riscontro, da parte della totalità degli Enti Locali e non solo dei più attenti, l'effettiva messa a disposizione di risorse, in modo tale che l'intervento di ciascuno sia almeno pari alla media degli interventi complessivi dell'ultimo triennio documentato. Le due azioni insieme possono fornire un livello ragionevole di risposta alle esigenze di adeguamento dei corrispettivi dei contratti di servizio.

In aggiunta merita anche una riflessione seria l'impianto tariffario, sia nei suoi livelli quantitativi, sia nel suo nuovo modo di applicazione integrata, che viene più avanti trattato.

Infine Regione ed Enti Locali insieme dovranno assicurare una partecipazione attenta al dibattito nazionale sulle risorse del settore, che si sviluppa inevitabilmente a partire dal rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro dei dipendenti, ma che deve tentare di correggere il sistema di trasferimento a pioggia, reintrodotto nella passata legislatura, che come documentato nelle premesse penalizza fortemente questa Regione.

Si tratta di una correzione complessa che potrà anche richiedere tempi non brevi, ma di cui sono state gettate le basi con l'impegno già richiamato che è stato sottoscritto dal Governo nei confronti delle Regioni.

La nostra Regione lavorerà affinché l'impegno sia mantenuto e siano reperite le risorse, legate all'efficientamento del settore e allo sviluppo di un sistema di mobilità sostenibile ambientalmente, socialmente ed economicamente.

Riuscire a cogliere tutti gli obiettivi sopra richiamati di incremento e qualificazione delle risorse è condizione necessaria per dare risposta positiva alla richiesta emergente di nuovi servizi, che si vorrebbero incrementati almeno del 5%, più risorse per qualificare meglio i servizi esistenti e aumentarne la diffusione e l'intensità: questo deve essere l'obiettivo da perseguire anche con una progressiva ridefinizione dei criteri di riparto dei servizi medesimi, che potrà avvenire con atto di Giunta regionale, sentita la competente Commissione assembleare.

Nel momento in cui i soggetti che ne hanno la responsabilità operano per la messa a disposizione del massimo possibile di risorse, è necessario, da parte di chi nel settore ha la responsabilità imprenditoriale, un parallelo, coerente e solidale sforzo per il loro impiego ottimale. L'ulteriore efficientamento è infatti non ultimo obiettivo dello sviluppo di sinergie tra imprese dei vari territori e tra imprese pubbliche e private, per superare l'isolamento delle singole aziende e realizzare, anche per tale via, economie di scala e recuperi di efficienza ed efficacia.

11. Servizi minimi

L'atto di indirizzo definisce ai sensi dell'art. 8 della Legge regionale n. 30 del 1998 i principi per la determinazione dei servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la mobilità dei cittadini.

Il regolamento 1191/69 CEE così come modificato dal 1893/9 CEE fa obbligo al trasporto pubblico di soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, mentre il D.lgs. 422 del 1997 esplicita ed integra questo obbligo imponendo di tenere conto dell'integrazione tra le reti di trasporto, del pendolarismo scolastico e lavorativo, dell'accesso ai servizi amministrativi, socio sanitari e culturali, nonché delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.

Accanto a questi principi codificati da leggi sovraordinate la RER ha previsto nella LR n. 30 del 1998 il miglioramento dei servizi erogati nel precedente triennio, i parametri territoriali e di popolazione, l'incentivazione della sicurezza della qualità ambientale ed urbana, la concertazione con le istituzioni e le rappresentanze sociali, ovviamente all'interno del limite costituito dalle risorse regionali disponibili per la compensazione degli oneri di servizio. Ai fini della determinazione dei servizi minimi per il triennio 2007/2009 vanno ricompresi tanto le risorse quanto i servizi che sono stati definiti come propriamente tali oltre a quelli che sono stati riconosciuti a titolo di iniziative di incremento.

Accanto a questi criteri ne vanno esplicitamente richiamati altri, ovvero:

- la necessità di contribuire attraverso lo sviluppo del trasporto collettivo alla riduzione delle emissioni inquinanti;
- l'incentivazione/disincentivazione alla estensione degli ambiti riservati alla mobilità ciclopedonale, al controllo e al contenimento della mobilità individuale motorizzata, alla facilitazione della mobilità collettiva;
- l'adesione alle misure straordinarie di contenimento della mobilità non ambientalmente sostenibile ed il coordinamento locale di tali misure con il miglioramento del trasporto pubblico;
- la reale verifica dell'aumento della velocità commerciale;
- l'aumento del numero di viaggiatori trasportati/km;
- la messa in campo di impegni organizzativi e finanziari da parte degli enti locali, in misura almeno pari alla media accertata negli anni 2004 e 2005;
- la reale attivazione degli interventi relativi agli investimenti.

A questi criteri per la determinazione dei servizi minimi saranno informati gli accordi di programma nonché gli schemi dei contratti di servizio e le procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi.

Gli Enti locali e la Regione dedicheranno una quota significativa degli interventi ad azioni specificatamente rivolte allo sviluppo del trasporto pubblico nell'ambito di una promozione della mobilità sostenibile attraverso:

- proseguimento del rinnovo dei mezzi pubblici;
- realizzazione immediata dell'integrazione tariffaria;
- miglioramento dell'intermodalità;
- riorganizzazione delle reti per l'ottimizzazione del servizio pubblico;
- la realizzazione e il controllo di corsie riservate ai mezzi pubblici;
- lo sviluppo dell'informazione agli utenti;
- la realizzazione di sistemi semaforici integrati col preferenziamento dei mezzi pubblici;
- la messa in opera di sistemi di controllo del traffico privato;
- lo sviluppo di una logistica sostenibile nelle aree urbane.

L'efficacia di tali interventi sarà misurata in termini di:

- incremento del numero dei viaggiatori trasportati/km dai mezzi pubblici e dalla loro velocità commerciale rispetto all'anno 2006;
- riduzione effettiva delle concentrazioni di inquinanti rilevate, specialmente PM10 e ossidi di azoto;
- riduzione dei consumi di carburanti tradizionali.

12. L'integrazione dei servizi

Razionalizzare e integrare il sistema dei trasporti pubblici è un passaggio essenziale per dare efficacia alle politiche di sviluppo sociale ed economico e contrastare i fattori che producono congestione e inquinamento.

Del resto è forte la richiesta da parte degli utenti dei servizi di trasporto collettivo, sia attuali sia potenziali, di poter disporre di un sistema effettivamente coordinato, che saldi insieme i servizi su ferro e su gomma e vie d'acqua, i servizi tradizionali e quelli innovativi, il trasporto con gli altri servizi alla mobilità, come per esempio la sosta dei mezzi a motore o delle biciclette.

Su questi versanti è ormai dispiegata una rete organizzativa ampia, che attende solo gli ultimi passi per essere condotta a reale funzionamento. Si tratta di portare a un insieme di iniziative mature e ampiamente finanziate, riguardanti la tariffazione elettronica integrata, l'informazione integrata sugli orari, l'informazione in tempo reale sull'andamento dei servizi principali.

La Regione ha messo da tempo a disposizione degli operatori del settore rilevanti contributi per gli investimenti in una proporzione che è senza paragoni a livello nazionale. Sono ormai in allestimento le strumentazioni e sono pertanto indifferibili le decisioni operative che producano effettivi risultati per gli utenti.

Appare pertanto opportuno incentivare decisamente i passaggi definitivi e disincentivare le eventuali residue esitazioni, anche specializzando a questi fini l'impiego di una quota pari almeno al 50% del fondo per lo sviluppo dei servizi e prevedendo altrettante riduzioni di contributi per quanti, in un tempo ragionevole, non procedano coerentemente secondo le necessità del sistema. È evidente

infatti come gli effetti sinergici possano essere compromessi da parziali lacune e ritardi.

Il passaggio più immediatamente atteso è la costituzione del consorzio tra tutti i soggetti responsabili degli introiti tariffari, che costituisce il ponte di comando che guida il funzionamento di tutto l'apparato tecnologico e relativo software. Peraltro questo consorzio e la società consortile già costituita per i servizi ferroviari costituiscono due eccellenti incubatoi per dare spinta e concretezza ai percorsi imprenditoriali aggregativi che sono da tutti auspicati.

Dal suo canto la Regione è pronta a compiere due ulteriori fondamentali passaggi:

- procedere all'ulteriore piccolo incremento del fondo di investimento, per favorire l'integrazione di tutti i titoli di viaggio, comprese le corse semplici;
- confrontarsi, nella sede della Conferenza con le Autonomie locali, sulla dettagliata definizione dei livelli tariffari, completando così le decisioni sulla zonizzazione già concertate da tempo.

La codecisione delle regole dovrà essere la norma, pur con qualche margine di autonomia per ciascuno dei soggetti in gioco, e sarà tanto più efficace quanto più il consorzio degli operatori saprà offrire ai decisori una base organica di informazioni e una rappresentazione coerente delle esigenze gestionali.

Particolare attenzione dovrà essere dedicata alla realizzazione di nuove strutture di mobilità nelle aree urbane basate su nuove modalità tecnologiche.

Oltre alla attenta valutazione e motivazione dei finanziamenti regionali per contribuire alla loro realizzazione si pone, con ancora maggiore problematicità, la questione dei contributi regionali alla gestione annuale di tali servizi che possono avere costi molto elevati in rapporto all'utenza reale. Pertanto, particolarmente rispetto a modalità realizzate in project financing, cioè per servizi la cui gestione è delegata per molti anni alle società realizzatrici, prima di ogni possibile impegno finanziario la Regione dovrà compiere una propria valutazione costi-benefici in rapporto alla funzionalità ed economicità di altre possibili soluzioni tecniche a parità di servizio.

Tale valutazione, comportando un impegno finanziario pluriennale, dovrà essere valutata dalle commissioni competenti per la mobilità e il bilancio prima delle decisioni della Giunta.

13. La proposta e l'impegno nei confronti degli Enti Locali

Sulla base degli indirizzi del presente documento la Regione e gli Enti Locali dovranno procedere alle successive fasi di concertazione, per dare al settore del trasporto pubblico locale un preciso quadro di riferimento almeno per quanto riguarda l'ambito regionale.

Vale dunque la pena di riprendere in sintesi i punti di proposta della Regione:

- rafforzare in ogni bacino la corrispondente Agenzia, quale momento di programmazione operativa coordinata della mobilità (non solo del trasporto pubblico) e quale strumento capace di raggiungere accuratezza ed efficacia nei controlli sulla quantità e qualità dei servizi erogati ai cittadini;
- salvaguardare il contratto di servizio e la separazione fra l'esercizio e la proprietà dei beni indispensabili all'esercizio;

- puntare, insieme con la Regione, sugli strumenti di integrazione dei servizi, sul piano organizzativo, tariffario e informativo, con particolare urgenza riguardo alla costituzione del consorzio per l'integrazione tariffaria;
- proseguire senza eccezioni nell'impegno di cofinanziamento dei servizi autofiloviari, in modo tale che l'impegno degli Enti di ciascun bacino sia almeno pari all'impegno profuso in media dall'insieme complessivo nel trascorso triennio;
- coordinarsi, con l'appoggio della Regione, nell'azione di limitazione delle forme di mobilità meno sostenibili e di sviluppo del trasporto pubblico, puntando soprattutto al recupero di velocità commerciale;
- focalizzare gli investimenti su progetti di intervento definiti, capaci di fornire risultati misurabili sul piano della riduzione delle emissioni, la velocizzazione del TPL e la riqualificazione della rete.

Coerentemente la Regione è impegnata a:

- adeguare complessivamente all'inflazione, nell'arco del triennio, i contributi per i servizi minimi per tutte le imprese pubbliche e private che svolgono i servizi di trasporto pubblico locale;
- gestire in maniera concertata con gli Enti Locali il rapporto con il livello nazionale, per l'attuazione del percorso concordato con il Governo e l'adozione dei conseguenti provvedimenti di sviluppo;
- integrare con risorse regionali i nuovi fondi statali di investimento per la realizzazione degli interventi prioritari concordati;
- ai fini del perseguimento di una maggiore competitività del sistema di trasporto pubblico locale e secondo il principio di "integrazione dei diversi operatori sia pubblici che privati" stabilito dall'art. 2, Legge regionale 30/98, i "contributi per iniziative di incremento e qualificazione dei servizi di trasporto pubblico" di cui all'art. 33 della medesima legge, sono concessi alle imprese pubbliche e private che svolgono servizi nell'ambito dei contratti di servizio;
- concertare in sede di Conferenza con le Autonomie locali i termini definitivi dell'integrazione tariffaria.

A questi esiti dovrà tendere principalmente la negoziazione dell'Intesa complessiva e dei singoli Accordi.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

DELIBERAZIONE DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA 22 aprile 2008, n. 166

Addendum all'anno 2010 dell'atto di indirizzo triennale 2007/2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale. Delibera dell'Assemblea legislativa 109/07. Integrazione, estensione e conferma all'anno 2010 dei principi e delle finalità. (Proposta della Giunta regionale in data 31 marzo 2008, n. 430)

L'ASSEMBLEA LEGISLATIVA

Richiamata la deliberazione della Giunta regionale progr. n. 430 del 31 marzo 2008, recante ad oggetto "Addendum all'anno 2010 dell'atto di indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale. Delibera Assemblea legislativa 109/07. Integrazione, estensione e conferma all'anno 2010 dei principi e delle finalità";

visto il favorevole parere espresso al riguardo dalla Commissione referente "Territorio Ambiente Mobilità" di questa Assemblea legislativa, giusta nota prot. n. 9148 del 17 aprile 2008;

preso atto della modificazione apportata sulla predetta proposta con un emendamento presentato ed accolto nel corso della discussione assembleare;

visti:

- la Legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3 "Modifiche al Titolo V della parte seconda della Costituzione";
- l'art. 27, L.R. 13/05;
- il DLgs 422/97 e successive modificazioni e integrazioni;
- il DLgs 112/98 "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni ed agli Enti locali, in attuazione del Capo primo della Legge 15 marzo 1997, n. 59";
- la L.R. 30/98 e successive modificazioni e integrazioni;
- il Piano regionale integrato dei trasporti (PRIT) 98/2010 approvato con delibera del Consiglio regionale n. 1322 del 22/12/1999;
- la deliberazione della Giunta regionale n. 194 del 18 febbraio 2008 recante "Avvio del procedimento per la predisposizione dell'aggiornamento del Piano regionale integrato dei trasporti - PRIT '98-2010";
- l'Atto di indirizzo generale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale per il triennio 2007/2009 - Art. 8, L.R. 30/98, approvato con deliberazione dell'Assemblea legislativa n. 109 del 3 aprile 2007;

dato atto che la Legge n. 244 del 24/12/2007 (Legge finanziaria - anno 2008) promuove lo sviluppo dei servizi del trasporto pubblico locale, auspica l'attuazione del processo di riforma del settore garantendo le risorse necessarie per il mantenimento dell'attuale livello dei servizi, incluso il recupero dell'inflazione degli anni precedenti;

preso atto che la sopracitata legge finanziaria definisce una cornice giuridica che assicura strutturabilità al finanziamento del settore per il periodo 2008-2010, garantendo i flussi finanziari mediante un meccanismo di finanziamento dei servizi stessi basato sulla fiscalità, ovvero utilizzando una compartecipazione all'accisa sul gasolio per autotrazione e senza alcun inasprimento della pressione fiscale;

riscontrato che le disposizioni legislative della Finanziaria 2008 intervenute successivamente all'approvazione dell'Atto di indirizzo per gli anni 2007-2009, determinano una garanzia di risorse per i servizi di trasporto pubblico locale tali da poter consentire l'integrazione, l'estensione e la conferma anche per l'anno 2010 degli indirizzi per la costruzione di una politica per la mobilità sostenibile, già indicati con il medesimo provvedimento per il triennio 2007-2009;

valutato che la fase di concertazione avviata per la definizione dell'Intesa sui servizi minimi a norma dell'art. 9 della L.R. 30/98 e s.m.i. è tutt'ora in fase di svolgimento e che pertanto si rende opportuno garantire una programmazione riferita ad un effettivo triennio, 2008-2010, così come individuato dalla menzionata legge finanziaria, per determinare un riequilibrio economico stabile e al contempo sostenibile del settore;

attesa 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 all'"Atto di indirizzo triennale 2007/2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale", "Allegato 1" parte integrante della presente deliberazione;

ritenuto pertanto di adottare il sopramenzionato "Addendum" all'Atto di indirizzo che ne costituirà parte integrante, determinando in tal modo il riferimento alla programmazione per il periodo 2007-2010;

previa votazione palese, a maggioranza dei presenti,

delibera:

1) di approvare l'Addendum all'"Atto di indirizzo triennale 2007/2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale", "Allegato 1" parte integrante della presente deliberazione, che prevede l'integrazione, l'estensione e la conferma anche per l'anno 2010 dei medesimi principi e finalità stabiliti nel citato Atto di indirizzo per il triennio 2007-2009;

2) di dare atto che il sopramenzionato "Addendum" all'Atto di indirizzo ne costituirà parte integrante, determinando in tal modo il riferimento alla programmazione e amministrazione del settore per il periodo 2007-2010;

3) di dare atto altresì che i successivi adempimenti previsti dalla L.R. 30/98 all'art. 10 "Intesa sui servizi minimi" e all'art. 12 "Accordi di programma", recepiranno tali indirizzi e avranno validità per il periodo 2007-2010;

4) di pubblicare la presente deliberazione nel Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna.

(segue allegato fotografato)

Allegato 1

“Addendum all’Atto di indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale. Deliberazione dell’Assemblea Legislativa n. 109/2007. Integrazione, estensione e conferma all’anno 2010 dei principi e delle finalità”.

1. Risorse per il settore del trasporto pubblico locale Legge Finanziaria 2008.

La legge finanziaria 2008, (Legge n. 244 del 24/12/2007) ha introdotto una novità di particolare interesse per il settore del trasporto pubblico locale garantendo risorse strutturali adeguate nonché la realizzazione di un criterio efficiente di ripartizione delle risorse medesime. Tali presupposti costituiscono l’avvio di una reale competizione nel settore e contribuiscono al conseguente incremento della efficienza e dell’efficacia del trasporto pubblico locale.

Il successo di questa azione consiste nell’aver individuato un metodo di finanziamento dei servizi di trasporto pubblico nuovo e più consono alle esigenze. Non più trasferimenti statali alle Regioni, ma compartecipazione di queste alle entrate derivanti dalle accise della benzina e del gasolio per autotrazione che determina un flusso strutturale di risorse articolato in due quote distinte.

La prima quota è determinata, per l’anno 2008 e fino all’anno 2010, in misura fissa pari a complessivi 1,75 miliardi di Euro a livello nazionale. Tale quota è destinata a recuperare le minori entrate derivanti dalle compartecipazioni sulle accise, precedentemente stabilite, riguardanti il gasolio e la benzina, nonché a sostituire, sia i trasferimenti per il finanziamento delle ferrovie ex Concesse e Gestioni Governative passate alle competenze regionali, sia i trasferimenti degli ultimi rinnovi contrattuali degli autoferrotranvieri.

La seconda quota ha un importo variabile di anno in anno, stimato per l’anno 2008 in circa 250 milioni di euro. Tale ulteriore quota concorre all’adeguamento delle risorse messe a disposizione per il settore del trasporto pubblico locale.

Il sistema delle nuove modalità di finanziamento del trasporto pubblico, derivante dalle novità introdotte dall’ultima finanziaria, può essere riconosciuta come il successo di un’azione condivisa e svolta, per diversi anni, dalle Regioni, dalle rappresentanze degli Enti Locali, dalle Associazioni del settore.

Nel 2007 si sono infatti conclusi i lavori del “Tavolo” costituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, con la partecipazione di quattro Ministeri (Economia e Finanze, Trasporti, Sviluppo Economico e Affari Regionali), delle Regioni, dell’Anci, dell’Upi, delle Associazioni datoriali delle Imprese pubbliche e private del settore trasporti e delle Organizzazioni sindacali nazionali di categoria, che ha definito le linee strategiche di sviluppo e le direttive generali di regolazione del trasporto pubblico.

Particolare attenzione è stata rivolta dalla Legge Finanziaria 2008 agli investimenti per la mobilità urbana, istituendo nello Stato di previsione del Ministero dei Trasporti, il “Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo

del trasporto pubblico locale” con una dotazione complessiva nazionale di 113 milioni di Euro per l’anno 2008, 130 milioni di Euro per il 2009 e di 110 milioni di Euro per l’anno 2010. Le risorse del Fondo sono in parte destinate al finanziamento del rinnovo del materiale rotabile (veicoli destinati a servizi su linee tranviarie e filoviarie, di autobus a minor impatto ambientale o ad alimentazione non convenzionale) e in parte, al finanziamento di sistemi di trasporto rapido di massa.

2. Conferma, integrazione ed estensione anche per l’anno 2010 delle linee di indirizzo già definite.

Alla luce di queste importanti novità e della garanzia di risorse strutturali adeguate per il settore si rende opportuno integrare quanto già delineato dalla deliberazione dell’Assemblea Legislativa n. 109 del 3 aprile 2007, recante “Atto di indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale” anche per l’anno 2010.

Sono confermati gli obiettivi strategici e le finalità individuate. In particolare, le indicazioni finanziarie ed economiche indicate nei capitoli seguenti sono estese all’anno 2010:

- 3. La Finanziaria e il Trasporto pubblico locale;
- 6. Gli interventi mirati di investimento;
- 10. Il finanziamento del trasporto autofiloviario;
- 11. Servizi minimi;
- 13. La proposta e l’impegno nei confronti degli Enti locali.

Occorre un rilancio del trasporto pubblico locale, che nel nuovo scenario delineato, permetta il miglior impegno delle risorse disponibili e lo sviluppo di ulteriori sinergie con gli ambiti territoriali.

L’attuazione dei principi e degli indirizzi del presente atto è affidato a due momenti fondamentali di concertazione tra la Regione e gli Enti Locali: rispettivamente il raggiungimento dell’Intesa sui servizi minimi 2007-2010 (art. 10 L.R.30/98) e la sottoscrizione di specifici Accordi di Programma (art.12 L.R. 30/98).

Gli indirizzi del presente atto integrano, rafforzano ed estendono al 2010 quanto già definito con l’Atto di indirizzo per il triennio 2007-2009 e costituiscono riferimento per gli Accordi di Programma 2007-2010 che dovranno coerentemente individuare le politiche e le azioni concrete dei soggetti sottoscrittori per la qualificazione del trasporto pubblico, lo sviluppo delle iniziative per la mobilità ambientalmente sostenibile, anche attraverso la progettazione di servizi di carattere flessibile e innovativo, l’integrazione modale e tariffaria, l’efficienza gestionale e una attenta organizzazione dell’offerta di trasporto tale da servire efficacemente la crescente domanda di mobilità.

DELIBERAZIONI DELLA GIUNTA REGIONALE

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 5 maggio 2008, n. 634

Intesa tra la Regione Emilia-Romagna e gli Enti locali sui servizi minimi 2007-2010 – Art. 10, L.R. 30/1998

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Premesso che l'art. 10 della L.R. 30/98 e s.m.i. prevede la sottoscrizione di una Intesa tra la Regione e gli Enti locali sui servizi minimi, in base ai contenuti dell' Atto di Indirizzo assunto dall'Assemblea legislativa;

viste le deliberazioni dell'Assemblea legislativa:

- n. 109 del 3 aprile 2007 recante “Atto di Indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale”;
- n. 166 del 22 aprile 2008 recante “Addendum all'Atto d'Indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico locale (delibera Assemblea legislativa 109/07). Integrazione, estensione e conferma all'anno 2010 dei principi e delle finalità”;

dato atto che i sopracitati provvedimenti definiscono i principi per la definizione dei servizi minimi e i contenuti di riferimento per la presente Intesa, sia per la determinazione quantitativa dei servizi minimi autofilolanviari, sia in riferimento al sostegno finanziario;

atteso che in esecuzione del suddetto Atto di Indirizzo 2007-2009 e dell'Addendum al 2010, la Regione ha sviluppato una proposta di servizi minimi per il periodo 2007-2010, identificando per ciascun bacino provinciale l'ammontare delle risorse ad essi attribuibili;

dato atto che sulla suddetta proposta è stata esperita la fase di consultazione prevista con gli Enti locali, le rappresentanze sociali e le associazioni imprenditoriali, ai fini dell'Intesa Regione ed Enti locali prevista dall'art. 10 della L.R. 30/98 e s.m.i.;

atteso che in data 5 maggio 2008 la Conferenza Regione-Autonomie locali ha espresso il proprio assenso sulla suddetta Intesa il cui testo è riportato quale Allegato A parte integrante del presente atto;

dato atto che alla concessione annuale dei contributi sui servizi minimi, si provvederà successivamente alla sottoscrizione degli “Accordi di Programma 2007-2010” con gli Enti locali e le Agenzie locali per la Mobilità, previsti all'art. 12 della L.R. 30/98 e s.m.i. e sulla base di quanto fissato nell'Allegato A, Tabella II, parte integrante del presente atto;

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. 1150 del 31 luglio 2006 concernente “Approvazione degli atti di conferimento degli incarichi di livello dirigenziale (decorrenza 1/8/2006)”;
- n. 1663 del 27 novembre 2006 “Modifiche all'assetto delle Direzioni generali della Giunta e del Gabinetto del Presidente”;
- n. 1720 del 4 dicembre 2006 concernente “Conferimento degli incarichi di responsabilità delle Direzioni generali della Giunta regionale”;

- n. 224 del 26 febbraio 2007 concernente “Parziali adeguamenti dell'articolazione organizzativa e delle competenze per la D.G. ‘Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità’, per la D.G. Centrale ‘Organizzazione, Personale, Sistemi informativi e Telematica’ e per il ‘Gabinetto del Presidente della Giunta’”;
- n. 450 del 3 aprile 2007 concernente “Adempimenti conseguenti alle delibere 1057/06 e 1663/06. Modifiche agli indirizzi approvati con delibera 447/03 e successive modifiche”;
- n. 469 dell'11 aprile 2007 concernente “Approvazione dell'atto di conferimento di incarichi di livello dirigenziale nella D.G. Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità”;

dato atto del parere di regolarità amministrativa espresso dal Direttore generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità, ing. Paolo Ferrecchi, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. 43/01 e della propria deliberazione 450/07; su proposta dell'Assessore alla Mobilità e Trasporti;

a voti unanimi e palesi,

delibera:

a) di approvare, ai sensi dell'art. 31 della L.R. 3/99 e sulla base di quanto partitamente indicato in premessa e che qui si intende integralmente richiamato, l'Intesa tra la Regione Emilia-Romagna e gli Enti locali sui servizi minimi 2007/2010 di cui all'art. 10 della L.R. 30/98 e s.m.i., Allegato A parte integrante del presente provvedimento;

b) di dare atto che alla concessione annuale 2007 dei contributi sui servizi minimi, di cui alla Tabella II dell'Allegato A e sulla base di quanto previsto al punto 9) della citata “Intesa”, si provvederà con proprio atto dopo la sottoscrizione degli “Accordi di Programma” con gli Enti locali, previsti all'art. 12 della L.R. 30/98 e s.m.i.;

c) di dare atto che alla concessione annuale 2008 dei contributi sui servizi minimi, di cui alla Tabella II dell'Allegato A, si provvederà con proprio atto, sulla base di quanto previsto al punto 10) della citata “Intesa”, successivamente alla sottoscrizione degli “Accordi di Programma” con gli Enti locali e le Agenzie locali per la Mobilità, previsti all'art. 12 della L.R. 30/98 e s.m.i. e ad avvenuta approvazione della Legge regionale di Assestamento del bilancio per l'esercizio finanziario 2008 che provvederà ad integrare il competente Capitolo 43225 di cui all'UPB 1.4.3.2.15263;

d) di dare atto altresì che il Dirigente competente, sulla base della concessione annuale 2008 di cui al precedente punto c), provvederà ad adeguare i relativi acconti mensili;

e) di dare atto infine, che alla concessione annuale dei contributi sui servizi minimi 2009 e 2010 di cui alla Tabella II dell'Allegato A, si provvederà con proprio atto sulla base di quanto indicato al punto 10) della citata Intesa, come previsto all'art. 32 della L.R. 30/98 e s.m.i.;

f) di dare atto che in riferimento al punto 19) dell'Allegato A e alla relativa Tabella III, alla concessione del contributo relativo all'anno 2008 della L.R. 1/02 si provvederà con proprio atto successivamente all'approvazione della Legge regionale di Assestamento del bilancio per l'esercizio finanziario 2008;

g) di dare atto altresì che in riferimento al punto 19) dell'Allegato A e alla relativa Tabella III, alla concessione dei contributi per gli anni 2009 e 2010 della L.R. 1/02, si provvederà con proprio atto sulla base delle autorizzazioni di spesa e nei limiti della copertura finanziaria assicurata nei bilanci regionali dei corrispondenti esercizi finanziari.

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

(segue allegato fotografato)

ALLEGATO A

**INTESA TRA LA REGIONE EMILIA-ROMAGNA E GLI ENTI LOCALI SUI
SERVIZI MINIMI 2007-2010**

Premesso:

- che la Legge regionale 2 ottobre 1998, n. 30 e s.m.i., detta la disciplina generale del trasporto pubblico locale;
- che l'art. 10 della predetta legge regionale, come sostituito dall'art. 9 della L.R. n. 8/2003, prevede la sottoscrizione di un'Intesa tra la Regione e gli Enti Locali sui servizi minimi, in sede di Conferenza Regione-Autonomie Locali, in base ai contenuti di un atto di indirizzo dell'Assemblea Legislativa regionale;
- che le leggi n. 47/2004, n. 58/2005 e n. 296/2006 hanno concesso contributi per la copertura degli oneri connessi al rinnovo dei CCNL 2002-03, 2004-05 e 2006-07;
- che l'art. 1, comma 295 e seguenti, della legge 244/2007 delinea una misura organica e strutturale di finanziamenti destinati al trasporto pubblico di interesse regionale e locale;
- che l'Assemblea Legislativa regionale con delibera n. 109 del 3 aprile 2007 ha approvato l'"Atto di indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale" e con proprio atto n. 166 del 22 aprile 2008 ha approvato l'"Addendum all'anno 2010 dell'Atto di Indirizzo triennale 2007-2009 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale. (Delibera Assemblea Legislativa n. 109/2007). Integrazione, estensione e conferma all'anno 2010 dei principi e delle finalità";
- che il paragrafo 11 del citato Atto di indirizzo definisce i principi per la determinazione quantitativa dei servizi minimi autofiloviari in relazione alla presente Intesa, nonché al sostegno finanziario all'esercizio;
- che la presente Intesa riveste carattere di urgenza, anche al fine di assicurare la tempestività degli adempimenti previsti;

La Regione e gli Enti Locali dell'Emilia-Romagna convengono sui seguenti termini d'Intesa:

- 1) i contenuti dell'Atto di indirizzo dell'Assemblea Legislativa regionale e del relativo Addendum richiamati

nelle premesse, sono pienamente condivisi dalle parti e assunti a fondamento della presente Intesa;

- 2) la quantità complessiva dei servizi minimi autofiloviari programmati per l'anno 2007 e la relativa suddivisione per ciascuno dei bacini provinciali non subiscono alcuna variazione rispetto all'anno 2006 (Accordi di Programma 2004-2006), con un valore complessivo di 107.260.894 vetture*km; detta suddivisione è riportata in Tabella I;
- 3) la quantità complessiva dei servizi minimi autofiloviari programmati e ammessi a contributo regionale per gli anni 2008, 2009 e 2010 e la relativa suddivisione per ciascuno dei bacini provinciali è individuata sulla base del dato dei servizi minimi di bacino programmati per l'anno 2007, e incrementato di una quota dei servizi aggiuntivi erogati in media nell'ultimo triennio 2004-2006 in ogni singolo bacino, come risultanti dalle certificazioni delle Agenzie locali per la Mobilità competenti;
- 4) il livello complessivo dei servizi minimi per l'anno 2008 risulta pertanto pari a 108.223.081 vetture*km, per l'anno 2009 di 111.494.522 vetture*km, per l'anno 2010 di 112.585.005 vetture*km, la cui suddivisione per singolo bacino è riportata in Tabella I;
- 5) la quantità complessiva dei servizi minimi autofiloviari programmati e ammessi a contributo regionale per il triennio 2008-2010 è pertanto aumentata di 5.324.111 vett*km, pari al 4,96%; tale quantità di servizi aggiuntivi risponde all'incremento di almeno il 5% previsto al paragrafo 10 dell'Atto di indirizzo;
- 6) il livello dei servizi minimi di ciascun bacino può essere garantito eventualmente anche attraverso specifiche modalità di offerta a carattere innovativo;
- 7) si precisa che l'ammontare delle percorrenze dei servizi minimi di cui al precedente punto 4) deve intendersi servizio effettivo reso al pubblico come da orario (ivi comprese le eventuali corse bis);
- 8) gli Enti Locali sono tenuti a garantire annualmente un livello complessivo dei servizi minimi che non si discosti in meno di oltre lo 0,5% da quello indicato per ciascun bacino; riduzioni superiori, sempre che non derivanti da comprovate cause di forza maggiore, daranno luogo a proporzionale riduzione o recupero del contributo regionale, come meglio precisato negli Accordi di Programma 2007-2010;
- 9) la quantità complessiva dei contributi regionali di esercizio a copertura degli oneri inerenti i servizi minimi per l'anno 2007, pari a € 196.972.000, è stata totalmente erogata sulla base di acconti mensili come

previsto all'art. 32, comma 9 della LR 30/1998 e s.m.i. nel corso dell'anno 2007 e la relativa suddivisione per ciascuno dei bacini provinciali è riportata in Tabella II;

- 10) i contributi regionali di esercizio a copertura degli oneri inerenti i servizi minimi per gli anni 2008-2009-2010, complessivi e per singolo bacino, sono parimenti individuati in Tabella II; l'importo complessivo di tali contributi è pari a € 209.972.000 per l'anno 2008, € 218.724.960,06 per l'anno 2009 e € 224.147.034,75 per l'anno 2010. Si precisa inoltre che, rispetto alla ripartizione individuata in Tabella II, al bacino di Ravenna vengono riconosciuti ulteriori € 200.000 annui dal 2008 al 2010 per il servizio di traghetto tra Marina di Ravenna e Porto Corsini;
- 11) la Regione procede alla concessione annuale dei contributi sui servizi minimi dopo l'approvazione degli Accordi di programma, ed eroga rate mensili che non superino 1/12 dello stanziamento complessivo previsto dal bilancio regionale, secondo quanto previsto all'art. 32 della LR 30/1998 e s.m.i.;
- 12) si dà atto che l'importo relativo all'anno 2008 comprende quanto previsto a titolo di recupero inflativo per l'anno 2007, non erogato in tale anno, di importo pari a € 1.575.776;
- 13) si dà atto altresì che la legge n. 296/2006 ha posto a carico dello Stato e delle Regioni gli oneri per il rinnovo della parte economica del CCNL degli autoferrotranvieri per l'anno 2007, e che pertanto l'adeguamento inflativo dei contributi sui servizi minimi per il medesimo anno 2007 viene riconosciuto nella misura del 40%;
- 14) per gli anni 2008, 2009 e 2010 l'adeguamento dei contributi regionali al tasso d'inflazione programmato viene riconosciuto in misura completa;
- 15) viste le finalità del sistema delle risorse poste in essere dalla citata legge n. 244/2007, art. 1, comma 295 e seguenti, il tema del rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro degli addetti al settore deve essere ricondotto esclusivamente nel contesto delle trattative fra imprese e lavoratori, senza ulteriori oneri aggiuntivi da porre a carico della Regione;
- 16) si dà atto, infine, che in ogni caso, sempre secondo quanto previsto al paragrafo 13 dell'Atto di indirizzo, gli Enti Locali dovranno proseguire senza eccezioni nell'impegno di cofinanziamento dei servizi autofiloviari, in modo tale che l'intervento di ciascun

bacino sia almeno pari alla media degli interventi complessivi del triennio 2004-2006;

- 17) l'incremento dei contributi erariali per i maggiori oneri derivanti dall'attuazione dell'art. 19 del DLgs n. 422/1997 è richiesto direttamente dagli Enti Locali allo Stato ai sensi dell'art. 9, comma 4, della legge n. 472/1999 e del DM 22 dicembre 2000;
- 18) gli Enti Locali sono impegnati a presentare alla Regione, attraverso le loro Agenzie e nel rispetto dei metodi, dei contenuti e delle scadenze comuni concordati, il rapporto consuntivo annuale e le altre rendicontazioni periodiche sui servizi svolti e sui risultati conseguiti, con particolare riguardo all'uso delle risorse contributive, ai livelli di efficienza ed efficacia, alla qualità del servizio, percepita ed erogata, ai passeggeri trasportati, come meglio precisato negli Accordi di Programma;
- 19) per il triennio 2008-2010 la Regione si impegna altresì, ai sensi della LR 1/2002, a destinare risorse alla qualificazione e all'incremento dei servizi di trasporto pubblico, secondo le previsioni dell'art. 33 della L.R. n. 30/1998 e s.m.i.; coerentemente con quanto stabilito dal paragrafo 12 dell'Atto di indirizzo citato, una quota pari almeno al 50% del suddetto fondo è destinata a sostenere il passaggio a un sistema effettivamente coordinato, che saldi insieme i servizi su ferro e su gomma e su vie d'acqua, i servizi tradizionali e quelli innovativi, la tariffazione elettronica integrata, l'adozione dell'informazione integrata sugli orari, l'informazione in tempo reale sull'andamento dei servizi; la ripartizione di tali risorse è riportata in Tabella III;
- 20) gli Enti locali, attraverso le loro Agenzie, si impegnano a:
 - a. presentare alla Regione, entro il termine dell'anno 2008, un piano di riorganizzazione, razionalizzazione e integrazione dei servizi TPL presenti sul proprio bacino, inteso ad eliminare sovrapposizioni e situazioni di inefficienza;
 - b. avviare, entro il mese di settembre dell'anno 2008, il sistema di zonizzazione tariffaria del territorio regionale previsto dalla Regione nell'ambito del progetto STIMER, sulla base della propria deliberazione in fase di approvazione che individua i tempi, i criteri e i livelli tariffari di riferimento per i servizi di tpl della regione Emilia-Romagna;

- c. applicare, entro il termine dell'anno 2010, le tariffe integrate STIMER individuate nella suddetta deliberazione;
- d. perseguire gli obiettivi di miglioramento del servizio sul fronte della qualità, erogata e percepita, da rilevarsi con indagini periodiche ad hoc, di miglioramento dell'efficienza tecnica ed economica di bacino, attraverso l'incremento della velocità commerciale specie nei centri urbani, d'innalzamento del livello di efficacia e di utilizzo del TPL, prevedendo attività di monitoraggio dei passeggeri trasportati e del venduto oltre che attraverso appropriate campagne di incentivazione dell'utenza.

TABELLA I

| | Servizi minimi | | | |
|---------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| PIACENZA | 8.112.821 | 8.158.153 | 8.312.283 | 8.363.660 |
| PARMA | 11.960.145 | 12.166.755 | 12.869.229 | 13.103.387 |
| REGGIO EMILIA | 9.057.633 | 9.116.936 | 9.318.567 | 9.385.778 |
| MODENA | 12.430.527 | 12.459.393 | 12.557.539 | 12.590.255 |
| BOLOGNA | 34.996.389 | 35.280.721 | 36.247.449 | 36.569.692 |
| FERRARA | 9.117.003 | 9.153.795 | 9.278.889 | 9.320.587 |
| RAVENNA | 6.408.400 | 6.501.237 | 6.816.883 | 6.922.099 |
| FORLI'-CESENA | 8.131.820 | 8.328.026 | 8.995.127 | 9.217.494 |
| RIMINI | 7.046.156 | 7.058.065 | 7.098.556 | 7.112.053 |
| TOTALE | 107.260.894 | 108.223.081 | 111.494.522 | 112.585.005 |

TABELLA II

| | Contributi Servizi Minimi | | | |
|----------------------|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| PIACENZA | 13.937.504,07 | 14.982.927,05 | 15.504.583,36 | 15.833.227,10 |
| PARMA | 21.258.151,64 | 22.617.584,56 | 24.076.784,30 | 24.875.811,52 |
| REGGIO EMILIA | 15.623.754,92 | 16.751.952,12 | 17.380.771,14 | 17.767.167,28 |
| MODENA | 21.057.088,09 | 22.569.891,47 | 23.169.373,55 | 23.577.438,75 |
| BOLOGNA | 73.542.098,60 | 77.674.336,87 | 80.349.757,12 | 82.270.382,94 |
| FERRARA | 15.153.572,66 | 16.284.763,02 | 16.833.333,45 | 17.162.557,77 |
| RAVENNA * | 10.178.301,71 | 11.041.062,77 | 11.802.192,02 | 12.172.822,34 |
| FORLI'-CESENA | 13.228.853,58 | 14.460.337,80 | 15.843.346,33 | 16.490.151,80 |
| RIMINI | 12.992.674,73 | 13.589.144,34 | 13.764.818,79 | 13.997.475,25 |
| TOTALE | 196.972.000,00 | 209.972.000,00 | 218.724.960,06 | 224.147.034,75 |

* oltre a € 200.000 annui dal 2008 al 2010 per il traghetto di Marina di Ravenna e Porto Corsini

TABELLA III

| | Contributi LR 1/2002 | | | |
|---------------|-----------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| PIACENZA | 149.740,78 | 158.000,00 | 160.000,00 | 158.000,00 |
| PARMA | 217.016,12 | 195.000,00 | 175.000,00 | 175.000,00 |
| REGGIO EMILIA | 202.834,15 | 410.000,00 | 410.000,00 | 400.000,00 |
| MODENA | 487.433,41 | 638.000,00 | 1.042.000,00 | 1.127.000,00 |
| BOLOGNA | 433.932,35 | 670.000,00 | 710.000,00 | 730.000,00 |
| FERRARA | 176.849,77 | 190.000,00 | 170.000,00 | 170.000,00 |
| RAVENNA | 443.952,33 | 336.000,00 | 337.000,00 | 337.000,00 |
| FORLI'-CESENA | 385.239,40 | 550.000,00 | 400.000,00 | 390.000,00 |
| RIMINI | 132.596,85 | 236.000,00 | 226.000,00 | 220.000,00 |
| TOTALE | 2.629.595,16 | 3.383.000,00 | 3.630.000,00 | 3.707.000,00 |

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 5 maggio 2008, n. 637

Definizione dei livelli tariffari di riferimento per l'avvio del sistema di tariffazione integrata della mobilità regionale Stimer per il periodo 2008-2010. Approvazione delle zone tariffarie

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Premesso:

- che la L.R. 30/98 e successive modifiche all'art. 39, comma 2, prevede l'attuazione della riforma del sistema tariffario caratterizzato dalla zonizzazione del territorio regionale e dall'applicazione di sistemi tecnologici gestionali e flessibili;
- che l'Atto di Indirizzo generale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale per il periodo 2007-2010 (delibere dell'Assemblea legislativa regionale del 3/4/2007, n. 109 e n. 166 del 22/4/2008) conferma tra l'altro, tra le azioni volte alla riqualificazione del servizio di trasporto pubblico locale e regionale, l'obiettivo di breve termine dell'integrazione tariffaria attraverso l'avvio del Progetto Stimer da parte dei gestori del servizio operanti nel territorio regionale;
- che la Giunta regionale con propria deliberazione 1849/07 ha destinato al Progetto Stimer, ulteriori contributi per complessivi Euro 3.105.367,00 destinati all'implementazione della tecnologia magnetica prevista per il biglietto di corsa semplice a completamento della funzionalità del sistema, individuando altresì la data del 31/12/2008 quale termine per l'avvio del sistema;

ricordato che Stimer si caratterizza fundamentalmente per:

- a) territorio regionale articolato in zone tariffarie;
- b) tariffazione integrata sull'intero territorio regionale per tutti i servizi di TPL, autofiloviari urbani, extraurbani e ferroviari;
- c) tariffa unica indipendente dal gestore, determinata con un algoritmo basato sul conteggio dei confini zionali attraversati;
- d) sostituzione dei titoli forfettari con titolo a scalare con tariffa decrescente in virtù dell'utilizzo;
- e) supporto tecnologico per la gestione del sistema;

rammentati i vantaggi derivanti dall'adozione di un sistema tariffario integrato che si sostanziano in:

- semplificazione nell'accesso e nell'uso del trasporto pubblico per l'utenza;
- conoscenza di dati di traffico necessari alla pianificazione e alla programmazione dei servizi di TPL;
- tariffazione più rappresentativa del servizio con interventi di tipo commerciale più flessibili ed efficaci;
- incentivazione della domanda e fidelizzazione della clientela;

ricordato altresì che, con delibera n. 1462 del 2003, la Giunta regionale ha approvato:

- i principi di funzionamento, la logica tariffaria e uno scenario zonale del territorio regionale "preferenziale", equilibrato ed omogeneo, che permette sulla stessa ripartizione del territorio, l'integrazione dei vettori a carattere provinciale, tipicamente su gomma e vettori ferroviari a carattere locale e regionale, al fine di assicurare uniformità di trattamento agli utilizzatori del trasporto pubblico sull'intero territorio regionale;
- che la stessa zonizzazione consente di gestire modifiche dei confini zionali in ambito locale, purché non modificativi della collocazione zonale delle stazioni ferroviarie;
- che di detta facoltà potranno avvalersi direttamente gli Enti locali nelle assunzioni delle eventuali modifiche e più precise delimitazioni dei confini zionali locali proposti con lo studio regionale, in relazione alle esigenze di armonizzazione tariffaria localmente applicabile;

preso atto che:

- nel bacino di Modena il sistema Stimer è in vigore già dal 1995 sulla base delle proprie deliberazioni n. 5811 e n. 5812 del 22/11/1994;
- l'1 giugno 2007, nel bacino di Forlì-Cesena è stata avviata la zonizzazione territoriale, che tiene conto di alcune piccole modifiche zonali di carattere locale, approvate dagli enti competenti, secondo quanto indicato in DGR 1462/03;

atteso che la zonizzazione individuata dalla Giunta regionale con la sopracitata deliberazione, è stata oggetto di ulteriore studio, analisi e modifiche, in collaborazione con le Agenzie locali per la mobilità e le Società di trasporto;

preso atto che sono state individuate soluzioni di carattere tecnico che introducono:

- le "fermate di confine", i "corridoi" e le "zone neutre" che tendono al contenimento dell'impatto tariffario sia per i servizi autofiloviari sia per quelli ferroviari regionali e locali;
- le "zone tecniche" che delimitano i servizi urbani delle 10 città capoluogo, delle città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti nonché di altri Comuni minori, sede di servizi urbani, secondo le scelte degli Enti locali competenti, determinando nel calcolo della tariffa un ulteriore attraversamento di zona, in origine e/o in destinazione del viaggio, in caso di accesso ai servizi di trasporto pubblico urbano ivi presenti;

verificato che l'attuale scenario delle tariffe dei servizi autofiloviari e ferroviari regionali e locali di trasporto pubblico presenta una disomogeneità dei livelli di prezzo;

preso atto che, esperti appositamente incaricati dalla Regione hanno concluso l'aggiornamento di uno studio, già precedentemente impostato, finalizzato alla determinazione dei parametri tariffari fondamentali di Stimer:

- A = tariffa di accesso al trasporto integrato, normalmente corrispondente al costo per uno spostamento all'interno di una unica zona;
- B = incremento tariffario da aggiungere ad A in corrispondenza dell'attraversamento di ogni confine zonale;
- percentuali di sconto riservate a particolari categorie di utenti;

valutato che per tale operazione è stato individuato uno scenario di parametri tariffari e di sconti applicabili che dà conto di un equilibrio stimato in relazione a due obiettivi fondamentali:

- impatto tariffario per gli utenti più contenuto possibile rispetto all'attuale sistema chilometrico;
- introiti aziendali costanti;

atteso che gli elementi di base per lo studio di adeguamento dei parametri sono stati:

- la zonizzazione del territorio regionale opportunamente modificata come sopra evidenziato;
- l'equivalenza scaglione chilometrico – zona tariffaria ove possibile;
- i livelli tariffari vigenti nell'anno 2008 nel contesto regionale e gli introiti tariffari accertati statisticamente nell'ultimo anno;
- la descrizione disponibile sulle caratteristiche degli spostamenti degli utenti, vale a dire:
 - origine/destinazione degli spostamenti;
 - ripartizione sui titoli di viaggio disponibili;
 - frequenza degli spostamenti;
 - interscambio treno-bus;
 - professione dei singoli utenti;

preso atto che sono state effettuate simulazioni di diversi scenari finalizzati alla determinazione dei parametri tariffari di riferimento per attuare la completa armonizzazione delle tariffe sull'intero territorio regionale;

dato atto che:

- la fase di progettazione esecutiva delle strumentazioni tecnologiche necessarie alla gestione del nuovo sistema di tariffazione integrata regionale Stimer risulta ormai conclusa, e che nel breve termine, sarà dato avvio ai lavori necessari per

la produzione della fornitura delle tecnologie medesime e alle conseguenti prime installazioni;

- le fasi di installazione, collaudo e messa a regime di tutto il sistema, si stima possano essere concluse entro l'anno 2010 e che pertanto, nel periodo transitorio, sarà necessario procedere a sperimentazioni e verifiche di funzionalità delle tecnologie;

atteso che, per il raggiungimento dell'obiettivo di armonizzazione tariffaria regionale appare opportuno avvalersi di un percorso di avvicinamento graduale alla completa applicazione dei principi del Progetto Stimer, anche in considerazione della messa a punto delle necessarie tecnologie per la gestione dell'intero sistema da parte delle società di trasporto, come meglio specificato nell'"Allegato B";

ritenuto, per quanto evidenziato, che sia necessario procedere in primo luogo all'approvazione, con il presente atto, della rimodulata configurazione delle zone tariffarie, rispetto allo scenario già approvato con propria DGR 1462/03, fermo restando la possibilità di perfezionare il disegno complessivo della mappa zonale per il contenimento dell'effetto derivante dalla introduzione delle zone stesse;

stabilito che sia attivato un percorso di avvicinamento all'applicazione di Stimer per il periodo 2008-2010 sull'intero territorio regionale, valido per tutti i soggetti titolari dei ricavi tariffari di TPL dei servizi autofiloviari e ferroviari regionali e locali, più specificatamente dettagliato nell'"Allegato Tecnico A – Zone tariffarie regionali" e nell'"Allegato B – Livelli tariffari di riferimento 2008-2010 per l'avvio del sistema di tariffazione integrata della Regione Emilia-Romagna" – parti integranti del presente provvedimento;

dato atto che la graduale applicazione dei principi di Stimer per il raggiungimento dell'integrazione tariffaria prevede le seguenti fasi:

I fase: a decorrere dall'1 settembre 2008

- 1) Sostituzione degli attuali scaglioni chilometrici per il calcolo tariffario, con applicazione su tutto il territorio regionale, delle zone tariffarie rappresentate nell'"Allegato A" parte integrante del presente provvedimento;
- 2) in via transitoria, qualora l'implementazione tecnologica non consenta la piena attivazione del sistema, i livelli tariffari individuati nell'"Allegato B" dovranno intendersi riferiti agli attuali scaglioni chilometrici in equivalenza alle corrispondenti zone tariffarie;
- 3) per i servizi ferroviari regionali di Trenitalia e di FER Srl, sono previste le seguenti indicazioni meglio specificate nell'"Allegato B" parte integrante del presente provvedimento:
 - a) applicazione delle tariffe di corsa semplice di prima e di seconda classe individuate per gli anni 2008, 2009 e 2010;
 - b) sostituzione dell'attuale abbonamento annuale con introduzione dell'unico abbonamento annuale integrato regionale, di prima e di seconda classe, a carattere forfettario, personale, nominativo e incedibile, con validità di 365 giorni a partire dalla data di emissione. Il titolo è rilasciato per una determinata relazione di viaggio plurizonale ferroviaria (zona di origine viaggio/zona di destinazione viaggio) e con l'ulteriore possibilità di accesso, a scelta dell'utente, alle relazioni monozonali sull'intera rete dei servizi urbani di origine e/o di destinazione, "zone tecniche", senza limitazione di corse, delle dieci città capoluogo e delle città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti della regione Emilia-Romagna;
 - c) introduzione dell'abbonamento annuale integrato regionale dedicato agli studenti fino a 26 anni di età compiuti, a carattere forfettario, personale, nominativo e incedibile, con validità di 365 giorni a partire dalla data di emissione. L'abbonamento annuale per studenti è offerto con uno sconto pari all'8% rispetto ai prezzi indicati per l'abbonamento annuale integrato regionale. Il titolo è rilasciato per una determinata relazione di viaggio plurizonale ferroviaria di sola seconda classe (zona di origine viaggio/zona di destinazione viaggio), con l'ulteriore possibilità di accesso, a scelta

dell'utente, alle relazioni monozonali sull'intera rete dei servizi urbani di origine e/o di destinazione, "zone tecniche", senza limitazione di corse, delle dieci città capoluogo e delle città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti della regione Emilia-Romagna;

d) conferma dell'applicazione degli attuali titoli di viaggio di abbonamento mensile personale di I e di II classe, di cui si evidenziano le tariffe relative agli anni 2008, 2009 e 2010 nell'"Allegato B" parte integrante del presente provvedimento;

- 4) per i servizi autofiloviari:

a) offerta della quota di integrazione ai servizi urbani (valida per l'abbonamento annuale integrato regionale) delle dieci città capoluogo e delle città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti della regione Emilia-Romagna secondo i livelli di prezzo indicati nell'"Allegato B" parte integrante del presente provvedimento;

b) offerta della quota di integrazione ai servizi urbani (valida per l'abbonamento annuale integrato regionale dedicato agli studenti) delle dieci città capoluogo e delle città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti della regione Emilia-Romagna secondo i livelli di prezzo indicati nell'"Allegato B" parte integrante del presente provvedimento.

II fase: – periodo transitorio – a decorrere dall'1 settembre 2008 fino al 31/12/2010

- 1) Per i servizi ferroviari regionali di Trenitalia e di FER Srl
Durante la fase transitoria e fino al 31/12/2010, con proprio successivo provvedimento, saranno individuate le relazioni ferroviarie, a cui saranno associate sia per la corsa semplice sia per gli abbonamenti, modalità di contenimento dell'effetto di aumento/diminuzione dei prezzi dovuto alla applicazione della zonizzazione.
Inoltre i livelli tariffari dei titoli di viaggio di corsa semplice extraurbana, abbonamento annuale integrato regionale, abbonamento annuale integrato regionale dedicato agli studenti, abbonamento mensile regionale, riferiti ai servizi ferroviari non Trenitalia Spa, presenti nei bacini di Bologna, Modena e Reggio Emilia, seguono il medesimo percorso di allineamento alle tariffe obiettivo 2010, definito per i servizi autofiloviari nell'"Allegato B";
- 2) per i servizi autofiloviari sono previste le seguenti indicazioni da conseguire entro il 31/12/2010, per la realizzazione del graduale allineamento dei prezzi e conseguente armonizzazione tariffaria su tutto il territorio regionale come meglio specificate nell'"Allegato B" parte integrante del presente provvedimento.

Nel periodo transitorio 2008-2010, la definizione delle tariffe per il raggiungimento della "tariffa obiettivo 2010" è rimandata alle decisioni di ambito locale per i seguenti titoli di viaggio:

- a) corsa semplice extraurbana;
- b) abbonamento annuale integrato regionale per spostamenti sui servizi extraurbani;
- c) abbonamento annuale integrato regionale dedicato agli studenti per spostamenti sui servizi extraurbani;
- d) abbonamento mensile personale per spostamenti sui servizi extraurbani.

I sopra indicati titoli di viaggio e le relative tariffe non permettono di norma l'utilizzo delle "zone tecniche" (intera rete urbana).

È data facoltà agli Enti locali dell'eventuale conferma delle integrazioni in essere tra servizi urbani e servizi extraurbani anche a titolo oneroso.

Le disposizioni riferite al percorso di allineamento alla "tariffa obiettivo 2010" si intendono applicabili anche per il bacino di Modena in riferimento al titolo di corsa semplice regionale e all'offerta della quota annuale di integrazione ai servizi urbani (zone tecniche).

I tipi dei titoli di viaggio aziendali e i corrispondenti livelli tariffari, validi all'interno delle "zone tecniche" (servizi urbani), sono determinati dal Comune competente e non sono da considerarsi integrati a livello regionale.

I Comuni fissano la tariffa di corsa semplice urbana a validi-

tà temporale fino a 60 minuti da applicarsi secondo il livello minimo di riferimento indicato nell'“Allegato B”.

Il prezzo dei titoli di viaggio urbani venduti in vettura (corse semplici e/o multipli) può essere incrementato nella misura stabilita dal Comune competente e di detto incremento tariffario deve essere data adeguata informazione all'utenza.

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

III fase: entro il 31/12/2010

Entro tale termine dovranno essere conseguiti i seguenti obiettivi:

- 1) applicazione delle zone tariffarie, con sostituzione degli attuali scaglioni chilometrici, su tutto il territorio regionale e supportate dalle necessarie tecnologie utili alla gestione dell'intero sistema tariffario;
- 2) allineamento dei prezzi e conseguente armonizzazione/integrazione tariffaria tra i servizi ferroviari regionali e i servizi autofiloviari extraurbani della regione Emilia-Romagna in riferimento ai seguenti titoli di viaggio:
 - corsa semplice extraurbana;
 - abbonamento annuale integrato regionale;
 - abbonamento annuale integrato regionale dedicato agli studenti;
 - abbonamento mensile personale;

considerato che tutte le fasi dello studio, le attività, la proposizione degli approfondimenti di alcune delle questioni, sia aziendali sia più strettamente collegate a decisioni di tipo istituzionale, connesse alla zonizzazione del territorio regionale, sono state condivise dalle Agenzie locali per la mobilità e dalle Società di trasporto, anche attraverso incontri tecnici dedicati e supportati dai consulenti incaricati dalla Regione;

preso atto che le risultanze degli studi effettuati per il passaggio equilibrato al nuovo sistema Stimer, sia in termini di costi per l'utenza sia per il mantenimento delle condizioni economiche attuali dei titolari degli introiti, hanno evidenziato condivisione delle proposte prodotte in merito ai livelli di prezzo individuati e al percorso stabilito per l'armonizzazione tariffaria, da parte dei Gestori del servizio, delle Agenzie locali per la mobilità, degli Enti locali, delle organizzazioni sindacali e dei Comitati utenti costituiti a norma dell'art. 17 della L.R. 30/98;

atteso che in data 5 maggio 2008 la Conferenza Regione – Autonomie locali ha espresso il proprio assenso sull'Intesa riguardante l'avvio del sistema di tariffazione integrata della mobilità regionale Stimer per il periodo 2008-2010;

dato atto che con propria DGR n. 634 del 5 maggio 2008 avente ad oggetto Intesa sui servizi minimi, al punto 20) lett. b) e c) sono disposti e ribaditi gli impegni di avvio e di applicazione dei livelli tariffari del sistema Stimer per il periodo 2008-2010 secondo quanto indicato nella presente deliberazione;

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

- n. 1057 del 24 luglio 2006 concernente “Prima fase di riordino delle strutture organizzative della Giunta regionale. Indirizzi in merito alle modalità di integrazione interdirezionale e di gestione delle funzioni trasversali” e s.m.;
- n. 1150 del 31 luglio 2006 concernente “Approvazione degli atti di conferimento degli incarichi di livello dirigenziale (decorrenza 1/8/2006)”;
- n. 1663 del 27 novembre 2006 concernente “Conferimento degli incarichi di responsabilità delle Direzioni generali della Giunta regionale”;
- n. 224 del 26 febbraio 2007 concernente “Parziali adeguamenti dell'articolazione organizzativa e delle competenze per la D.G. ‘Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi per la mobilità’, per la D.G. Centrale ‘Organizzazione, Personale, Sistemi informativi e Telematica e per il Gabinetto del Presidente della Giunta’”;
- n. 450 del 3 aprile 2007 concernente “Adempimenti conseguenti alle delibere 1057/06 e 1663/06. Modifiche agli indirizzi approvati con delibera 447/03 e successive modifiche”;

- n. 469 dell'11 aprile 2007 concernente “Approvazione dell'atto di conferimento di incarichi di livello dirigenziale nella D.G. Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità”;

dato atto del parere di regolarità amministrativa espresso dal Direttore generale “Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità”, ing. Paolo Ferrecchi, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. 43/01 e della deliberazione della Giunta regionale 450/07;

vista la Legge regionale 30/98 e successive modifiche;

su proposta dell'Assessore alla Mobilità e Trasporti;

a voti unanimi e palesi, delibera:

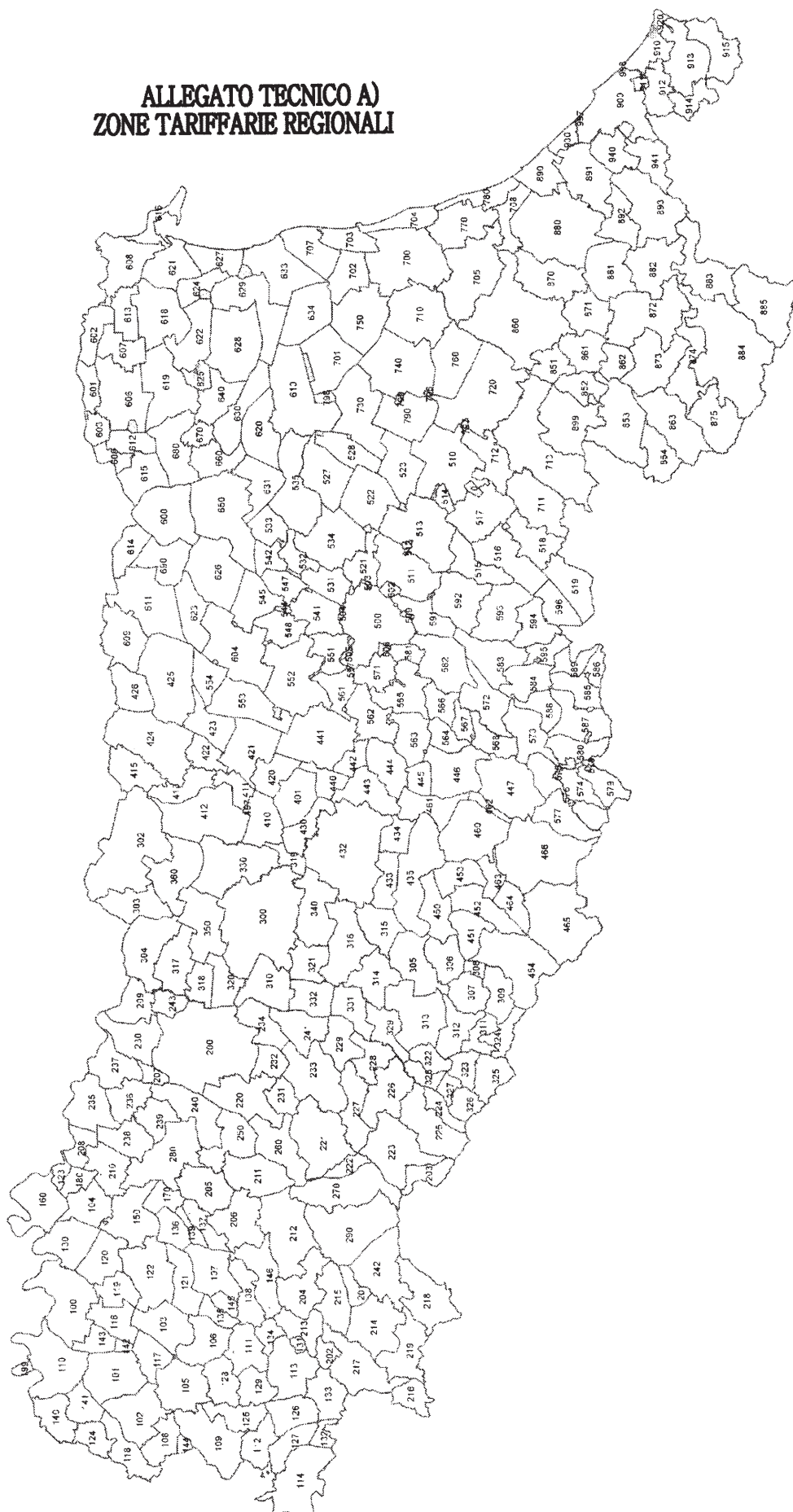
per quanto evidenziato in premessa che qui si intende integralmente riportato:

- 1) di approvare, ai sensi dell'art. 31 della L.R. 3/99 l'Intesa tra la Regione Emilia-Romagna e gli Enti locali riguardante l'avvio del sistema di tariffazione integrata della mobilità regionale Stimer per il periodo 2008-2010, espressa in sede di Conferenza Regione – Autonomie locali nella seduta del 5/5/2008, in quanto espressione di assenso degli Enti locali rappresentati in Conferenza stessa;
- 2) di dare atto che con propria DGR n. 634 del 5 maggio 2008 avente ad oggetto Intesa sui servizi minimi, al punto 20), lett. b) e c) sono disposti e ribaditi gli impegni di avvio e di applicazione dei livelli tariffari del sistema Stimer per il periodo 2008-2010 secondo quanto indicato nella presente deliberazione;
- 3) di approvare la nuova rimodulazione delle zone tariffarie del territorio regionale nella configurazione indicata dalla mappa georeferenziata in riferimento al sistema di coordinate UTM32 in aderenza agli standard cartografici regionali, “Allegato tecnico A – Zone tariffarie regionali”, parte integrante del presente provvedimento e acquisito agli atti della Direzione generale Reti infrastrutturali, Logistica e Sistemi di mobilità;
- 4) di stabilire che tale nuovo scenario sostituisce quello precedentemente approvato con propria deliberazione 1462/03, e che dovrà essere applicato entro il 31/12/2010, in sostituzione degli scaglioni chilometrici utilizzati per il calcolo tariffario, e supportato dalle necessarie tecnologie utili alla gestione dell'intero sistema tariffario Stimer;
- 5) di dare atto che:
 - il nuovo scenario zonale introduce “zone tecniche” coincidenti con i servizi urbani delle 10 città capoluogo e dei comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, nonché di altri comuni minori, sede di servizi urbani, secondo le scelte degli Enti locali competenti;
 - le “zone tecniche” determinano nel calcolo della tariffa regionale un ulteriore attraversamento di confine di zona, in origine e/o in destinazione del viaggio, in caso di accesso ai servizi di trasporto pubblico urbano ivi presenti;
- 6) di dare atto che, durante la fase transitoria e fino al 31/12/2010, con proprio successivo provvedimento, saranno eventualmente individuate le relazioni ferroviarie, a cui saranno associate sia per la corsa semplice sia per gli abbonamenti, modalità di contenimento dell'effetto di aumento/diminuzione dei prezzi dovuto alla applicazione della zonizzazione;
- 7) di dare atto che, nel periodo transitorio, in accordo con gli Enti locali competenti, potranno essere apportati eventuali perfezionamenti ai confini delle zone tariffarie non sedi di stazioni ferroviarie;
- 8) di stabilire che entro il termine del 31/12/2010 dovranno essere applicate su tutto il territorio regionale le tariffe zonali obiettivo 2010 meglio specificate nell'“Allegato B – Livelli tariffari di riferimento 2008-2010 per l'avvio del sistema di tariffazione integrata della regione Emilia-Romagna”;
- 9) di dare atto che, in via transitoria, qualora l'implementazione tecnologica non consenta la piena attivazione del sistema, i livelli tariffari individuati nell'“Allegato B” dovranno intendersi riferiti agli attuali scaglioni chilometrici in equivalenza alle corrispondenti zone tariffarie;

- 10) di stabilire che sia attivato, a decorrere dall'1 settembre 2008, un percorso di avvicinamento all'applicazione di Stimer per il periodo 2008-2010 sull'intero territorio regionale, valido per tutti i soggetti titolari dei ricavi tariffari di TPL dei servizi autofiloviari e ferroviari regionali e locali, più specificatamente dettagliato nell'"Allegato B – Livelli tariffari di riferimento 2008-2010 per l'avvio del sistema di tariffazione integrata della regione Emilia-Romagna" – parte integrante del presente provvedimento;
- 11) di determinare i tempi, i criteri e i livelli tariffari di riferimento per i servizi ferroviari regionali e locali e per quelli autofiloviari per l'avvio del sistema Stimer, come risultano essere dettagliatamente descritti nell'"Allegato B – Livelli tariffari di riferimento 2008-2010 per l'avvio del sistema di tariffazione integrata della regione Emilia-Romagna" – parte integrante del presente provvedimento;
- 12) di dare atto che, saranno monitorate sui servizi ferroviari regionali le vendite dell'abbonamento annuale integrato regionale dedicato agli studenti, offerto all'utenza con uno sconto dell'8% e che saranno individuate, con accordo tra le parti, le modalità di copertura degli eventuali mancati introiti;
- 13) di dare atto che, d'intesa con gli Enti locali, gli utenti ferroviari in possesso dell'abbonamento annuale integrato regionale e dell'abbonamento annuale integrato regionale dedicato agli studenti potranno accedere ai servizi urbani (zone tecniche) delle dieci città capoluogo e delle città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti della regione Emilia-Romagna, secondo i livelli di prezzo indicati per le quote di integrazione nell'"Allegato B" parte integrante del presente provvedimento;
- 14) di dare atto della facoltà agli Enti locali dell'eventuale conferma, sui servizi autofiloviari delle integrazioni in essere tra servizi urbani e servizi extraurbani anche a titolo oneroso;
- 15) di stabilire che i tipi dei titoli di viaggio aziendali e i corrispondenti livelli tariffari, validi all'interno delle "zone tecniche" (servizi urbani), sono determinati dal Comune competente e non sono da considerarsi integrati a livello regionale;
- 16) di dare atto che l'Ente locale che intenda accordare a determinate categorie di utenti condizioni tariffarie preferenziali deve assumere il maggior onere corrispondente alla agevolazione prevista;
- 17) di prendere atto che i Comuni fissano la tariffa di corsa semplice urbana riferita agli spostamenti nelle "zone tecniche", a validità temporale fino a 60 minuti, da applicarsi secondo il livello minimo di riferimento indicato nell'"Allegato B";
- 18) di stabilire che i livelli tariffari dei titoli di viaggio di corsa semplice extraurbana, abbonamento annuale integrato regionale, abbonamento annuale integrato regionale dedicato agli studenti, abbonamento mensile regionale, riferiti ai servizi ferroviari non Trenitalia SpA, presenti nei bacini di Bologna, Modena e Reggio Emilia, seguono il medesimo percorso di allineamento alle tariffe obiettivo 2010, definiti per i servizi autofiloviari nell'Allegato B;
- 19) di stabilire che nel corso del periodo transitorio 2008-2010, la definizione delle tariffe per il raggiungimento della "tariffa obiettivo 2010" dei servizi autofiloviari è rimandata alle decisioni di ambito locale per i seguenti titoli di viaggio:
 - a) corsa semplice extraurbana;
 - b) abbonamento annuale integrato regionale per spostamenti sui servizi extraurbani;
 - c) abbonamento annuale integrato regionale dedicato agli studenti per spostamenti sui servizi extraurbani;
 - d) abbonamento mensile personale per spostamenti sui servizi extraurbani;
- 20) di stabilire che le disposizioni riferite al percorso di allineamento alla "tariffa obiettivo 2010" per i servizi autofiloviari si intendono applicabili anche per il bacino di Modena in riferimento al titolo di corsa semplice regionale e all'offerta della quota annuale di integrazione ai servizi urbani (zone tecniche);
- 21) di confermare, fino al completamento del percorso di allineamento alle "tariffe regionali obiettivo 2010" da parte dei soggetti direttamente coinvolti nell'avvio di Stimer, gli accordi interaziendali in essere che hanno già introdotto forme di integrazioni tariffarie ferro-gomma e che risultano in vigore alla data di approvazione del presente provvedimento nei diversi bacini di traffico della regione Emilia-Romagna;
- 22) di dare atto che il viaggiatore provvisto di valido titolo di viaggio ha diritto di utilizzarlo su medesime relazioni di viaggio e su tratte comuni a più linee autofiloviarie anche se servite da imprese diverse in relazione agli accordi intercorsi tra le aziende;
- 23) di confermare per il periodo transitorio 2008-2010 le disposizioni contenute nell'art. 40 della L.R. 30/98 e s.m.i. in merito alla applicazione delle sanzioni amministrative;
- 24) di stabilire che la determinazione dei parametri indicati nel presente provvedimento potrà considerarsi rivedibile nell'arco del periodo transitorio 2008-2010, anche alla luce dei risultati di monitoraggio e dei suggerimenti che dovranno pervenire dall'insieme dei titolari degli introiti tariffari;
- 25) di dare atto infine che per tutto quanto ivi non espressamente previsto si rimanda ad un proprio successivo provvedimento;
- 26) il presente atto verrà pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna.

(segue allegato fotografato)

ALLEGATO TECNICO A) **ZONE TARIFFARIE REGIONALI**



ALLEGATO B**Livelli tariffari di riferimento 2008-2010 per l'avvio del sistema di tariffazione integrata della Regione Emilia-Romagna".**

Il sistema di tariffazione integrata della mobilità regionale STIMER si caratterizza fundamentalmente per:

- territorio regionale articolato in zone tariffarie;
- tariffazione integrata sull'intero territorio regionale per tutti i servizi di TPL, autofiloviari urbani, extraurbani e ferroviari;
- tariffa unica indipendente dal gestore, determinata con un algoritmo basato sul conteggio dei confini zonali attraversati;
- sostituzione dei titoli forfettari con biglietto di corsa semplice a tempo su supporto magnetico, titolo a scalare con tariffa decrescente in virtù dell'utilizzo (abbonamento su supporto contactless);
- classi di sconto differenziate in base all'utilizzo e alla spesa sostenuta;
- supporto tecnologico per la gestione dell'intero sistema;

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

- incentivazione della domanda e fidelizzazione della clientela;
- semplificazione nell'accesso e nell'uso del trasporto pubblico per l'utenza;
- conoscenza di dati di traffico necessari alla pianificazione e alla programmazione dei servizi di TPL;
- tariffazione più rappresentativa del servizio con interventi di tipo commerciale più flessibili ed efficaci;

La Giunta della Regione Emilia-Romagna ha approvato con propria delibera n. 1462 del 2003, uno scenario zonale del proprio territorio "preferenziale", che permette sulla stessa ripartizione territoriale l'integrazione dei vettori a carattere provinciale, tipicamente su gomma, e vettori a carattere locale e regionale ferroviari. Tale scenario garantisce uniformità di trattamento agli utilizzatori del trasporto pubblico sull'intero territorio della regione.

Va ricordato che la stessa zonizzazione consente di gestire modifiche dei confini zonalì in ambito locale, purchè non modificativi della collocazione zonale delle stazioni ferroviarie. Di tale facoltà potranno avvalersi direttamente gli Enti Locali nelle assunzioni delle eventuali modifiche e di più precise delimitazioni dei confini zonalì locali proposti con lo studio regionale, in relazione alle esigenze di armonizzazione tariffaria localmente applicabile.

La zonizzazione individuata dalla Giunta regionale con la sopracitata deliberazione, è stata oggetto, nel corso del 2007, di ulteriore studio e modifiche in collaborazione con le Agenzie locali per la mobilità e le Società di trasporto. Le modifiche apportate alla precedente versione delle zone tariffarie hanno comportato una migliore configurazione di alcuni confini zonalì, tra i quali sono ricomprese le cosiddette "fermate di confine", i "corridoi" che permettono un calcolo di tariffa più rispondente alle reali esigenze di spostamento in relazione all'offerta del servizio, e le zone denominate **"zone tecniche"**.

L'introduzione di **"zone tecniche", corrispondenti ai servizi urbani** delle dieci città capoluogo della Regione Emilia-Romagna, dei Comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, nonché di altri Comuni minori, sede di servizi urbani, secondo le scelte degli Enti Locali competenti, determina nel calcolo della tariffa integrata regionale il conteggio di un ulteriore attraversamento di confine di zona, in origine e/o in destinazione del viaggio, in caso di accesso ai servizi di trasporto pubblico urbano ivi presenti.

L'applicazione della "zona tecnica" per gli interscambi gomma extraurbano/gomma urbano e viceversa è lasciata alla facoltà decisionale degli Enti Locali competenti.

Il passaggio dall'attuale sistema tariffario chilometrico a STIMER deve individuare uno scenario di parametri tariffari e di sconti applicabili che dia conto di un equilibrio stimato in relazione a due obiettivi fondamentali:

- impatto tariffario per gli utenti più contenuto possibile rispetto all'attuale;
- introiti aziendali costanti.

Il criterio base, pur tuttavia flessibile, per la determinazione della tariffa integrata Stimer, di uno

spostamento complessivo indipendentemente dal numero e tipo dei mezzi usati impiega la seguente formula:

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

in cui:

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

B = incremento tariffario da aggiungere ad A in corrispondenza dell'attraversamento di ogni confine zonale;

n = numero di attraversamenti zonali.

A tali parametri tariffari sono associate classi di sconto che possono essere anche riservate a particolari categorie di utenti.

Le analisi effettuate sul sistema tariffario in vigore hanno evidenziato un quadro estremamente disomogeneo per i servizi extraurbani autofiloviari e per i servizi ferroviari locali e regionali.

Si riporta il quadro delle tariffe di corsa semplice e di abbonamento annuale in vigore in Emilia-Romagna nel mese di **marzo 2008** per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale:

Tariffe di corsa semplice dei servizi extraurbani e ferroviari regionali e locali in vigore nel marzo 2008

| scaglioni Km. | Piacenza | Parma | Reggio Emilia | Modena-stimer | Bologna | Ferrara | Ravenna | Rimini | Forlì - Cesena stimer | Trenitalia |
|---------------|----------|-------|---------------|---------------|---------|---------|---------|--------|-----------------------|------------|
| 0-8 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,90 | 1,00 | 1,00 | 0,90 | 1,00 | 1,10 |
| da 9 a 18 | 1,70 | 1,65 | 1,80 | 1,65 | 1,60 | 1,80 | 1,90 | 1,50 | 1,70 | 1,60 |
| da 19 a 28 | 2,40 | 2,35 | 2,60 | 2,30 | 2,10 | 2,40 | 2,70 | 2,00 | 2,30 | 2,20 |
| da 29 a 38 | 3,10 | 2,85 | 3,30 | 2,95 | 2,90 | 3,00 | 3,50 | 2,50 | 2,80 | 2,70 |
| da 39 a 50 | 3,70 | 3,40 | 4,00 | 3,60 | 3,30 | 3,60 | 4,20 | 3,00 | 3,40 | 3,10 |
| da 51 a 60 | 4,20 | 3,75 | 4,50 | 4,25 | 3,60 | 4,10 | 4,90 | 3,50 | 4,00 | 3,50 |
| da 61 a 70 | 4,70 | 3,90 | 5,50 | 4,90 | 3,60 | 4,60 | 5,40 | 3,50 | 4,70 | 3,90 |
| da 71 a 80 | 5,10 | | | 5,55 | 3,60 | 5,00 | | 3,50 | 5,70 | 4,50 |
| da 81 a 90 | 5,50 | | | | 3,60 | 5,30 | | 3,50 | 6,20 | 5,00 |
| da 91 a 100 | | | | | | | | | | 5,50 |
| da 101 a 125 | | | | | | | | | | 6,80 |
| da 126 a 150 | | | | | | | | | | 7,90 |
| da 151 a 175 | | | | | | | | | | 9,10 |
| da 176 a 200 | | | | | | | | | | 10,20 |
| da 201 a 225 | | | | | | | | | | 11,20 |

Tariffe di abbonamento annuale dei servizi extraurbani e ferroviari regionali e locali in vigore nel marzo 2008

| scaglioni Km. | Piacenza | Parma | Reggio Emilia | Bologna | Ferrara | Ravenna | Rimini | Forlì - Cesena stimer | Trenitalia |
|--------------------------------|------------|-----------|------------------|------------|-----------|------------|-----------|-----------------------|------------|
| 0-8 | 238 | 240 | 200 | 230 | 198 | 215 | 196 | 215 | 198 |
| da 9 a 18 | 295 | 305 | 256 | 295 | 258 | 290 | 247 | 275 | 293 |
| da 19 a 28 | 362 | 375 | 320 | 355 | 317 | 355 | 303 | 335 | 378 |
| da 29 a 38 | 400 | 410 | 360 | 390 | 351 | 400 | 335 | 370 | 423 |
| da 39 a 50 | 435 | 440 | 384 | 405 | 387 | 435 | 368 | 400 | 459 |
| da 51 a 60 | 457 | 460 | 400 | 430 | 413 | 460 | 391 | 430 | 495 |
| da 61 a 70 | 483 | 465 | 400 | 430 | 433 | 475 | 391 | 455 | 531 |
| da 71 a 80 | 510 | 465 | 440 | 430 | 459 | 515 | 391 | | 567 |
| da 81 a 90 | 531 | 465 | 440 | 430 | 485 | 540 | 391 | | 603 |
| Quota urbana cumulativa | 176 | 30 | integrato | 180 | 99 | 110 | 90 | integrato | |

Gli elementi a supporto degli studi e degli approfondimenti effettuati attraverso la simulazione di differenti scenari, finalizzati alla determinazione dei parametri tariffari di riferimento per armonizzare le tariffe su tutto il territorio regionale, sono stati:

- la zonizzazione del territorio stabilita dalla Giunta regionale con proprio provvedimento n. 1462/2003 e opportunamente modificata come sopra evidenziato;
- l'equivalenza tra scaglioni chilometrici e zone tariffarie ove possibile;
- i livelli tariffari vigenti nel contesto regionale (anno 2008) dei titoli di corsa semplice, degli abbonamenti mensili, degli abbonamenti annuali ordinari, degli abbonamenti annuali per studenti e delle quote cumulative sia mensili sia annuali degli abbonamenti urbani;
- gli introiti tariffari accertati statisticamente nell'ultimo anno;
- la descrizione disponibile sulle caratteristiche degli spostamenti degli utenti, vale a dire:
 - origine/destinazione degli spostamenti;
 - ripartizione sui titoli di viaggio disponibili;
 - frequenza degli spostamenti;
 - interscambio treno-bus;
 - professione dei singoli utenti.

In considerazione di quanto emerso dalle analisi effettuate e tenuto conto dello stato di fatto dei lavori necessari per la messa in produzione delle tecnologie di supporto, appare opportuno procedere gradualmente all'applicazione dei principi che caratterizzano il sistema Stimer nel suo complesso, attraverso un percorso che prevede diverse fasi per il raggiungimento dell'integrazione tariffaria, per la cui realizzazione saranno effettuati stadi di avvicinamento alla tariffa obiettivo che dovrà essere raggiunta entro il 31/12/2010 su tutta la regione Emilia-Romagna.

Si riporta di seguito il percorso individuato per il raggiungimento dell'armonizzazione e integrazione tariffaria su tutto il territorio regionale.

1° fase: A decorrere dall' 1 settembre 2008:

1. sostituzione degli attuali scaglioni chilometrici per il calcolo tariffario, con **applicazione su tutto il territorio regionale, delle zone**

- tariffarie** rappresentate nell' "**Allegato A**" parte integrante del presente provvedimento;
2. in via transitoria, qualora l'implementazione tecnologica non consenta la piena attivazione del sistema, i livelli tariffari qui individuati dovranno intendersi riferiti agli attuali scaglioni chilometrici in equivalenza alle corrispondenti zone tariffarie;
 3. **Armonizzazione tariffaria del biglietto di corsa semplice** su tutto il territorio regionale e valido per spostamenti plurizonali, sui servizi extraurbani autofiloviari e ferroviari regionali e locali.

Il prezzo del biglietto di **corsa semplice** è calcolato con applicazione della formula:

$T = A + (b \times n_{zone})$, dove i valori dei parametri **A** e **b**, atti a garantire la migliore soddisfazione dei requisiti posti e degli obiettivi fissati sono risultati:

per l'anno 2010 - "tariffa obiettivo":

A = Euro 1,00;

b = Euro 0,75 per n_{zone} minore o uguale a 4 attraversamenti zonali;

$b_{multizona}$ = Euro 0,55 per ogni ulteriore attraversamento di zona oltre il quarto.

Il titolo di corsa semplice dovrà essere obliterato alla salita sul mezzo o presso le stazioni ferroviarie.

In **fase di primo avvio** del sistema il biglietto di corsa semplice non consentirà di norma, salvo accordi interaziendali, l'utilizzo indifferenziato di bus e treno e l'accesso gratuito alle "zone tecniche"- servizi urbani delle dieci città capoluogo e dei comuni con popolazione maggiore di 50.000 abitanti, nonché di altri Comuni minori, sede di servizi urbani, secondo le scelte degli Enti Locali competenti.

Il percorso previsto per l'attuazione dell'armonizzazione tariffaria da conseguire entro il 31/12/2010 è così definito:

A. Per i servizi ferroviari regionali di Trenitalia e di FER SrL, sono previste le seguenti indicazioni:

1. applicazione delle tariffe di **corsa semplice regionale di prima e di seconda classe** come riportate di seguito nella **TABELLA 1** e valide per gli anni 2008, 2009 e 2010:

TABELLA 1

**TARIFFE DI CORSA SEMPLICE REGIONALE PLURIZONALE
2° classe
ANNI 2008-2009-2010**

| N.ZONE | TARIFFA CORSA SEMPLICE 2008 a=1€ b=0,068 bmz=0,50 EURO | TARIFFA CORSA SEMPLICE 2009 a=1€ b=0,72 bmz=0,55 EURO | Tariffa obiettivo 2010 TARIFFA CORSA SEMPLICE 2010 a=1€ b=0,75 bmz=0,55 EURO |
|---|---|--|--|
| | | | |
| 1 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |
| 2 | 1,68 | 1,72 | 1,75 |
| 3 | 2,36 | 2,44 | 2,50 |
| 4 | 3,04 | 3,16 | 3,25 |
| 5 | 3,72 | 3,88 | 4,00 |
| 6 | 4,22 | 4,43 | 4,55 |
| 7 | 4,72 | 4,98 | 5,10 |
| 8 | 5,22 | 5,53 | 5,65 |
| 9 | 5,72 | 6,08 | 6,20 |
| Progressione per zone successive alla nona | 0,50 | 0,55 | 0,55 |

TARIFFE DI CORSA SEMPLICE REGIONALE PLURIZONALE
1° classe
ANNI 2008-2009-2010

| N.ZONE | TARIFFA CORSA SEMPLICE 2008 a= 1,70 b= 1,00 bmz=0,85 EURO | TARIFFA CORSA SEMPLICE 2009 a=1,80 b=1,10 bmz=0,90 EURO | TARIFFA CORSA SEMPLICE 2010 a=1,90 b=1,15 bmz=0,95 EURO |
|---|---|---|---|
| 1 | 1,70 | 1,80 | 1,90 |
| 2 | 2,70 | 2,90 | 3,05 |
| 3 | 3,70 | 4,00 | 4,20 |
| 4 | 4,70 | 5,10 | 5,35 |
| 5 | 5,70 | 6,20 | 6,50 |
| 6 | 6,55 | 7,10 | 7,45 |
| 7 | 7,40 | 8,00 | 8,40 |
| 8 | 8,25 | 8,90 | 9,35 |
| 9 | 9,10 | 9,80 | 10,30 |
| Progressione per zone successive alla nona | 0,85 | 0,90 | 0,95 |

2. Sostituzione dell'attuale abbonamento annuale con introduzione dell' **unico abbonamento annuale integrato regionale**, di prima e di seconda classe, a carattere forfettario, personale, nominativo e incedibile, con validità di 365 giorni a partire dalla data di emissione. Il titolo è rilasciato per una determinata relazione di viaggio plurizonale ferroviaria (zona di origine viaggio/zona di destinazione viaggio) e con l'ulteriore possibilità di accesso, a scelta dell'utente, alle relazioni monozonali sull'intera rete dei servizi urbani di origine e/o di destinazione, "zone tecniche", senza limitazione di corse, delle dieci città capoluogo e delle città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, nonché di altri Comuni minori, sede di servizi urbani, secondo le scelte degli Enti Locali competenti.

Si riportano di seguito nella **TABELLA 2**, i livelli tariffari di riferimento determinati per i servizi ferroviari regionali e locali di 1° e 2° classe, che stabiliscono il percorso di avvicinamento all'armonizzazione tariffaria da raggiungere entro il 31/12/2010;

TABELLA 2

TARIFFE DI ABBONAMENTO ANNUALE INTEGRATO REGIONALE
2° CLASSE
ANNI 2008- 2009- 2010

| N. ZONE | ABB. ANNUALE INTEGRATO REGIONALE 2008 EURO | ABB. ANNUALE INTEGRATO REGIONALE 2009 EURO | Tariffa obiettivo 2010 ABB. ANNUALE INTEGRATO REGIONALE 2010 EURO |
|--|---|---|--|
| 1 | 220,00 | 235,00 | 240,00 |
| 2 | 310,00 | 314,00 | 315,00 |
| 3 | 393,00 | 394,00 | 395,00 |
| 4 | 440,00 | 444,00 | 445,00 |
| 5 | 481,00 | 486,00 | 490,00 |
| 6 | 523,00 | 525,00 | 530,00 |
| 7 | 563,00 | 565,00 | 570,00 |
| 8 | 603,00 | 605,00 | 610,00 |
| 9 | 643,00 | 645,00 | 650,00 |
| Quota annuale ZONA TECNICA | BO = € 180,00 Altri = €110,00 o €150,00 | BO = € 180,00 Altri = €110,00 o €150,00 | BO = € 180,00 Altri = €110,00 o €150,00 |
| progressione per zone successive alla 9°: euro 40 | | | |

TARIFFE DI ABBONAMENTO ANNUALE INTEGRATO REGIONALE
1° CLASSE
ANNI 2008- 2009- 2010

| N. ZONE | ABB. ANNUALE INTEGRATO REGIONALE 2008 | ABB. ANNUALE INTEGRATO REGIONALE 2009 | ABB. ANNUALE INTEGRATO REGIONALE 2010 |
|--|--|--|--|
| 1 | 352,00 | 376,00 | 384,00 |
| 2 | 496,00 | 502,00 | 504,00 |
| 3 | 629,00 | 630,00 | 632,00 |
| 4 | 704,00 | 710,00 | 712,00 |
| 5 | 770,00 | 778,00 | 784,00 |
| 6 | 837,00 | 840,00 | 848,00 |
| 7 | 901,00 | 904,00 | 912,00 |
| 8 | 965,00 | 968,00 | 976,00 |
| 9 | 1.029,00 | 1.032,00 | 1.040,00 |
| Quota annuale ZONA TECNICA | BO = € 180,00 Altri = €110,00 o €150,00 | BO = € 180,00 Altri = €110,00 o €150,00 | BO = € 180,00 Altri = €110,00 o €150,00 |
| progressione per zone successive alla 9°: euro 64 | | | |

La tariffa dell'abbonamento annuale integrato regionale risulta determinata dagli importi indicati nella Tabella 2, a cui saranno da aggiungere, secondo la scelta dell'utente, la quota annuale di € 180,00 per l'accesso ai servizi urbani di Bologna, la quota annuale di € 110,00 o € 150,00 per l'accesso ai servizi urbani delle altre città capoluogo e/o superiori ai 50.000 abitanti, nonché di altri Comuni minori, sede di servizi urbani, secondo le scelte degli Enti Locali competenti. Tali quote sono da intendersi riferite ad un attraversamento di confine di zona aggiuntivo coincidente con la "zona tecnica".

3. Introduzione dell'**abbonamento annuale integrato regionale dedicato agli studenti** fino a 26 anni di età compiuti, a **carattere forfettario**, personale, nominativo e incedibile, con validità di 365 giorni a partire dalla data di emissione. L'abbonamento annuale per studenti è offerto con uno sconto pari all'8% rispetto ai prezzi indicati per l'abbonamento annuale integrato regionale. Il titolo è rilasciato per una determinata relazione di viaggio plurizonale ferroviaria di **sola seconda classe** (zona di origine viaggio/zona di destinazione viaggio), con l'ulteriore possibilità di accesso, a scelta dell'utente, alle relazioni monozonali sull'intera rete dei servizi urbani di origine e/o di destinazione, "zone tecniche", senza limitazione di corse, delle dieci città capoluogo e delle città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, nonché di altri Comuni minori, sede di servizi urbani, secondo le scelte degli Enti Locali competenti;

Si riportano nella seguente **TABELLA 3** i prezzi di riferimento, determinati sulla base di **uno sconto pari all'8%** rispetto a quelli della Tabella 2 sopra indicata, che dovranno essere applicati per la suddetta tipologia di abbonamento:

TABELLA 3

**TARIFFE DI ABBONAMENTO ANNUALE STUDENTI INTEGRATO REGIONALE
DI SOLA 2° CLASSE
ANNI 2008- 2009- 2010**

| N. ZONE | ABB. ANNUALE STUDENTI INTEGRATO REGIONALE 2008 | ABB. ANNUALE STUDENTI INTEGRATO REGIONALE 2009 | Tariffa obiettivo 2010 ABB. ANNUALE STUDENTI INTEGRATO REGIONALE 2010 |
|---|--|--|---|
| 1 | 202,00 | 216,00 | 221,00 |
| 2 | 285,00 | 289,00 | 290,00 |
| 3 | 362,00 | 362,00 | 363,00 |
| 4 | 405,00 | 408,00 | 409,00 |
| 5 | 443,00 | 447,00 | 451,00 |
| 6 | 481,00 | 483,00 | 488,00 |
| 7 | 518,00 | 520,00 | 524,00 |
| 8 | 555,00 | 557,00 | 561,00 |
| 9 | 592,00 | 593,00 | 598,00 |
| Quota annuale ZONA TECNICA | BO = €165,00 Altri= €138,00 o €100,00 | BO = €165,00 Altri= €138,00 o €100,00 | BO = €165,00 Altri= €138,00 o €100,00 |

La tariffa dell'abbonamento annuale studenti integrato regionale risulta determinata dagli importi indicati nella Tabella 3, a cui saranno da aggiungere, secondo la scelta dell'utente, la quota annuale di € 165,00 per l'accesso ai servizi urbani di Bologna, la quota annuale di € 100,00 o di € 138,00 per l'accesso ai servizi urbani delle altre città capoluogo e/o superiori ai 50.000 abitanti, nonché di altri Comuni minori, sede di servizi urbani, secondo le scelte degli Enti Locali competenti. Tali quote sono da intendersi riferite ad un attraversamento di confine zona aggiuntivo coincidente con la "zona tecnica".

4. conferma di applicazione dell'attuale **abbonamento mensile regionale ferroviario** con validità di un mese solare e con scadenza alle ore 24 dell'ultimo giorno del mese per il quale è valido. Si evidenziano di seguito i livelli tariffari di 1° e di 2° classe da applicare per gli anni 2008, 2009 e 2010.

TABELLA 4

**TARIFFE DI ABBONAMENTO MENSILE FERROVIARIO REGIONALE
DI 2° CLASSE
ANNI 2008- 2009- 2010**

| N. ZONE | ABBONAMENTO MENSILE FERROVIARIO REGIONALE 2008 | ABBONAMENTO MENSILE FERROVIARIO REGIONALE 2009 | Tariffa obiettivo 2010 ABBONAMENTO MENSILE FERROVIARIO REGIONALE 2010 |
|----------------|--|--|---|
| 1 | 24,00 | 25,00 | 26,00 |
| 2 | 34,00 | 36,00 | 36,00 |
| 3 | 44,00 | 46,00 | 46,00 |
| 4 | 50,00 | 52,00 | 52,00 |
| 5 | 54,00 | 56,00 | 56,00 |
| 6 | 58,00 | 60,00 | 60,00 |
| 7 | 63,00 | 65,00 | 65,00 |
| 8 | 67,00 | 69,00 | 69,00 |
| 9 | 71,00 | 73,00 | 73,00 |

progressione per zone successive alla 9°: euro 4

**TARIFFE DI ABBONAMENTO MENSILE FERROVIARIO REGIONALE
DI 1° CLASSE
ANNI 2008- 2009- 2010**

| N. ZONE | ABBONAMENTO MENSILE FERROVIARIO REGIONALE 2008 | ABBONAMENTO MENSILE FERROVIARIO REGIONALE 2009 | ABBONAMENTO MENSILE FERROVIARIO REGIONALE 2010 |
|----------------|--|--|--|
| 1 | 38,00 | 40,00 | 42,00 |
| 2 | 54,00 | 58,00 | 58,00 |
| 3 | 70,00 | 74,00 | 74,00 |
| 4 | 80,00 | 83,00 | 83,00 |
| 5 | 86,00 | 90,00 | 90,00 |
| 6 | 93,00 | 96,00 | 96,00 |
| 7 | 101,00 | 104,00 | 104,00 |
| 8 | 107,00 | 110,00 | 110,00 |
| 9 | 114,00 | 117,00 | 117,00 |

progressione per zone successive alla 9°: euro 7

B. Per i servizi autofiloviari

1. Offerta della **quota annuale di integrazione ai servizi urbani** (valida per l'**abbonamento annuale integrato regionale**) delle dieci città capoluogo e delle città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti della Regione Emilia-Romagna secondo i livelli di prezzo indicati al punto 2 tabella 2;
2. Offerta della **quota annuale di integrazione ai servizi urbani** (valida per l'**abbonamento annuale integrato regionale dedicato agli studenti**) delle dieci città capoluogo e delle città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti della Regione Emilia-Romagna secondo i livelli di prezzo indicati al punto 3 tabella 3;

2°fase: Periodo transitorio- A decorrere dall'1 settembre 2008 e fino al 31/12/2010 -**1. Per i servizi ferroviari regionali**

Durante la fase transitoria e fino al 31/12/2010, con proprio successivo provvedimento, saranno individuate le relazioni ferroviarie, a cui saranno associate sia per la corsa semplice sia per gli abbonamenti, modalità di contenimento dell'effetto di aumento/diminuzione dei prezzi dovuto alla applicazione della zonizzazione.

I livelli tariffari dei titoli di viaggio di:

- corsa semplice extraurbana;
- abbonamento annuale integrato regionale;
- abbonamento annuale integrato regionale dedicato agli studenti;
- abbonamento mensile regionale;

riferiti ai servizi ferroviari non Trenitalia Spa, presenti nei bacini di Bologna, Modena e Reggio Emilia seguono il medesimo percorso di allineamento alle tariffe obiettivo 2010, definito per i servizi autofiloviari nel successivo punto 2.

2. **Per i servizi autofiloviari** sono previste le seguenti indicazioni da conseguire entro il **31/12/2010**, per la realizzazione del graduale allineamento dei prezzi e conseguente armonizzazione tariffaria su tutto il territorio regionale. Le indicazioni di seguito evidenziate costituiscono indirizzo regionale che trova attuazione attraverso il recepimento formale da parte dell'Ente locale competente.

Nel periodo transitorio 2008-2010, la definizione delle tariffe per il raggiungimento della **"tariffa obiettivo 2010"** è rimandata alle decisioni di ambito locale per i seguenti titoli di viaggio:

- a. corsa semplice extraurbana;**
- b. abbonamento annuale integrato regionale** per spostamenti sui servizi extraurbani;
- c. abbonamento annuale integrato regionale dedicato agli studenti** per spostamenti sui servizi extraurbani;
- d. abbonamento mensile regionale** per spostamenti sui servizi extraurbani;

Le disposizioni riferite al percorso di allineamento alla tariffa obiettivo 2010 si intendono applicabili anche per il bacino di Modena in riferimento al titolo di corsa semplice regionale e all'offerta della quota annuale di integrazione ai servizi urbani (zone tecniche).

Si riporta di seguito, TABELLA 6, la **"tariffa obiettivo 2010"** del titolo di **corsa semplice regionale** plurizonale:

TABELLA 6

**TARIFFA OBIETTIVO 2010
DI CORSA SEMPLICE REGIONALE PLURIZONALE**

| N.ZONE | TARIFFA CORSA SEMPLICE 2010 a=1€ b=0,75 bmz=0,55 |
|---------------|---|
| | EURO |
| 1 | 1,00 |
| 2 | 1,75 |
| 3 | 2,50 |
| 4 | 3,25 |
| 5 | 4,00 |
| 6 | 4,55 |
| 7 | 5,10 |
| 8 | 5,65 |
| 9 | 6,20 |

progressione per zone successive alla 9°: euro 0,55

Si riporta di seguito, TABELLA 7, la "tariffa obiettivo 2010" del titolo di **Abbonamento annuale integrato regionale**:

TABELLA 7

**TARIFFA OBIETTIVO 2010
DI ABBONAMENTO ANNUALE INTEGRATO REGIONALE**

| N. ZONE | ABB. ANNUALE INTEGRATO REGIONALE |
|---------------------------------------|---|
| | 2010 |
| 1 | 240,00 |
| 2 | 315,00 |
| 3 | 395,00 |
| 4 | 445,00 |
| 5 | 490,00 |
| 6 | 530,00 |
| 7 | 570,00 |
| 8 | 610,00 |
| 9 | 650,00 |
| Quota annuale ZONA TECNICA | BO = € 180,00 Altri = €110,00 o € 150,00 |

progressione per zone successive alla 9°: euro 40

Si riporta di seguito, TABELLA 8, la "tariffa obiettivo 2010" del titolo di **Abbonamento annuale studenti integrato regionale**:

TABELLA 8

**TARIFFA OBIETTIVO 2010
DI ABBONAMENTO ANNUALE STUDENTI INTEGRATO REGIONALE**

| N.ZONE | ABB. ANNUALE STUDENTI INTEGRATO REGIONALE |
|---|--|
| | 2010 |
| 1 | 221,00 |
| 2 | 290,00 |
| 3 | 363,00 |
| 4 | 409,00 |
| 5 | 451,00 |
| 6 | 488,00 |
| 7 | 524,00 |
| 8 | 561,00 |
| 9 | 598,00 |
| Quota annuale ZONA TECNICA | BO = € 165,00 Altri= € 138,00 o € 100,00 |

Si riporta di seguito, TABELLA 9, la "tariffa obiettivo 2010" del titolo di **Abbonamento mensile regionale**:

TABELLA 9

TARIFFA OBIETTIVO 2010
DI ABBONAMENTO MENSILE REGIONALE

| N. ZONE | ABBONAMENTO MENSILE REGIONALE 2010 |
|--|--|
| 1 | 26,00 |
| 2 | 36,00 |
| 3 | 46,00 |
| 4 | 52,00 |
| 5 | 56,00 |
| 6 | 60,00 |
| 7 | 65,00 |
| 8 | 69,00 |
| 9 | 73,00 |
| QUOTA MENSILE ZONA TECNICA. | Tariffa quota cumulativa urbana aziendale |

Progressione oltre la 9^ zona: € 4,00

Le tariffe sopra indicate sono riferite ai servizi plurizonali (extraurbani) autofiloviari e **non permettono l'utilizzo sull'intera rete urbana**. E' data facoltà agli Enti locali dell'eventuale conferma delle integrazioni in essere tra servizi urbani e servizi extraurbani anche a titolo oneroso.

I tipi dei titoli di viaggio aziendali e i corrispondenti livelli tariffari, validi all'interno delle "zone tecniche" (servizi urbani), sono determinati dal Comune competente e non sono da considerarsi integrati a livello regionale.

I Comuni fissano la tariffa di corsa semplice urbana a validità temporale fino a 60 minuti da applicarsi secondo il seguente livello minimo di riferimento:

- biglietto di corsa semplice a validità temporale fino a 60 minuti
livello minimo €.1,00.

Il prezzo dei titoli di viaggio urbani venduti in vettura (corse semplici e/o multipli) può essere incrementato nella misura stabilita dal Comune competente e di detto incremento tariffario deve essere data adeguata informazione all'utenza.

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

Restano confermati fino al completamento del percorso di allineamento alla tariffa regionale obiettivo 2010 da parte dei soggetti direttamente coinvolti nell'avvio di Stimer gli accordi interaziendali in essere che hanno già introdotto forme di integrazioni tariffarie ferro-gomma e che risultano in vigore alla data di approvazione del presente provvedimento nei diversi bacini di traffico della regione Emilia-Romagna.

LIBRERIE CONVENZIONATE PER LA VENDITA AL PUBBLICO

Edicola del Comunale S.n.c. – Via Zamboni n. 26 – 40127 Bologna

Libreria di Palazzo Monsignani S.r.l. – Via Emilia n. 71/3 – 40026 Imola (BO)

Nuova Tipografia Delmaino S.n.c. – Via IV Novembre n. 160 – 29100 Piacenza

Libreria del professionista – Via XXII Giugno n. 3 – 47900 Rimini

Libreria Incontri – Piazza Libertà n. 29 – 41049 Sassuolo (MO)

Edicola Libreria Cavalieri – Piazza Mazzini n. 1/A – 44011 Argenta (FE)

A partire dall'1 gennaio 1996 tutti i Bollettini Ufficiali sono consultabili gratuitamente collegandosi al sito Internet della Regione Emilia-Romagna <http://www.regione.emilia-romagna.it/>

MODALITÀ PER LA RICHIESTA DI PUBBLICAZIONE DI ATTI

Le modalità per la pubblicazione degli atti per i quali è previsto il pagamento sono:

– Euro 2,07 per ogni riga di titolo in grassetto o in maiuscolo

– Euro 0,77 per ogni riga o frazione di riga (intendendo per riga la somma di n. 65 battute dattiloscritte)

gli Enti e le Amministrazioni interessati dovranno effettuare il versamento sul **c/c postale n. 239400** intestato al Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna – Viale Aldo Moro n. 52 – 40127 Bologna e unire la ricevuta dell'avvenuto pagamento al testo del quale viene richiesta la pubblicazione.

Avvertenza – L'avviso di rettifica dà notizia dell'avvenuta correzione di errori materiali contenuti nel provvedimento inviato per la pubblicazione al Bollettino Ufficiale. L'errata-corrige rimedia, invece, ad errori verificatisi nella stampa del provvedimento nel Bollettino Ufficiale.

Il Bollettino Ufficiale si divide in 3 parti:

– Nella parte prima sono pubblicate: leggi e regolamenti della Regione Emilia-Romagna; circolari esplicative delle leggi regionali, nonché atti di organi della Regione contenenti indirizzi interessanti, con carattere di generalità, amministrazioni pubbliche, privati, categorie e soggetti; richieste di referendum regionali e proclamazione dei relativi risultati; dispositivi delle sentenze e ordinanze della Corte costituzionale relativi a leggi della Regione Emilia-Romagna, a conflitti di attribuzione aventi come parte la Regione stessa, nonché ordinanze con cui organi giurisdizionali abbiano sollevato questioni di legittimità costituzionale di leggi regionali. **Il prezzo dell'abbonamento annuale è fissato in Euro 18,08.**

– Nella parte seconda sono pubblicati: deliberazioni del Consiglio e della Giunta regionale (ove espressamente previsto da legge o da regolamento regionale); decreti del Presidente della Giunta regionale, atti di Enti locali, di enti pubblici e di altri enti o organi; su specifica determinazione del Presidente della Giunta regionale ovvero su deliberazione del Consiglio regionale, atti di organi statali che abbiano rilevanza per la Regione Emilia-Romagna, nonché comunicati o informazioni sull'attività degli organi regionali od ogni altro atto di cui sia prescritta in generale la pubblicazione. **Il prezzo dell'abbonamento annuale è fissato in Euro 33,57.**

– Nella parte terza sono pubblicati: annunci legali; avvisi di pubblici concorsi; atti che possono essere pubblicati su determinazione del Presidente della Giunta regionale, a richiesta di enti o amministrazioni interessate; altri atti di particolare rilievo la cui pubblicazione non sia prescritta da legge o regolamento regionale. **Il prezzo dell'abbonamento annuale è fissato in Euro 20,66.**

L'abbonamento annuale cumulativo al Bollettino Ufficiale è fissato in Euro 72,30 - Il prezzo di ogni singolo Bollettino è fissato in Euro 0,41) per 16 pagine o frazione di sedicesimo.

L'abbonamento si effettua esclusivamente a mezzo di versamento sul c/c postale n. 239400 intestato a Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna (Viale Aldo Moro n. 52 – 40127 Bologna) – Si declina ogni responsabilità derivante da disguidi e ritardi postali. Copie del Bollettino Ufficiale potranno comunque essere richieste avvalendosi del citato c/c postale.

La data di scadenza dell'abbonamento è riportata nel talloncino dell'indirizzo di spedizione. Al fine di evitare interruzioni nell'invio delle copie del Bollettino Ufficiale si consiglia di provvedere al rinnovo dell'abbonamento, effettuando il versamento del relativo importo, un mese prima della sua scadenza.

In caso di mancata consegna inviare a Ufficio BO-CMP per la restituzione al mittente che si impegna a versare la dovuta tassa.