

ADDENDUM PER GLI ANNI 2019-2020 ALL'ATTO DI INDIRIZZO TRIENNALE 2016-2018 IN MATERIA DI PROGRAMMAZIONE E AMMINISTRAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE - DELIBERA DELL'ASSEMBLEA LEGISLATIVA N.29 DELL'8 SETTEMBRE 2015. INTEGRAZIONE, ESTENSIONE E CONFERMA PER GLI ANNI 2019-2020 DEI PRINCIPI E DEGLI OBIETTIVI.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO
2. LE RISORSE DESTINATE AI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO
3. LA GOVERNANCE E GLI AFFIDAMENTI DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO
4. I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO: QUALIFICAZIONE E INTEGRAZIONE MODALE
5. MI MUOVO: INTEGRAZIONE TARIFFARIA
6. GLI INVESTIMENTI: PARCO MEZZI E INFRASTRUTTURE
7. LA MOBILITA' URBANA E LA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE
 - PROMOZIONE DELLA MOBILITA' CICLABILE
 - INVESTIMENTI DELLA MOBILITA' URBANA E DEL TRASPORTO PUBBLICO NON COMPLETATI
 - IL PIANO DELLA MOBILITA' ELETTRICA REGIONALE "MI MUOVO ELETTRICO"

1. QUADRO DI RIFERIMENTO

Nel corso del 2015 con l'approvazione dell'"Atto di indirizzo triennale 2016-2018 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale", a norma dell'art.8 della LR 30/98, è stato confermato il percorso di qualificazione del trasporto pubblico dell'Emilia-Romagna, con stanziamenti regionali aggiuntivi, fino ad oltre 40 milioni di euro annui, per il crescente fabbisogno, in uno scenario di riferimento nazionale che non garantiva stabilità strutturale alle reali esigenze finanziarie del settore.

Gli specifici indirizzi individuati per il periodo 2016-2018 integrano, rafforzano in continuità ed estendono quanto già definito nei precedenti periodi, costituiscono riferimento per l'individuazione delle politiche e delle azioni concrete finalizzate alla qualificazione del trasporto pubblico nella sua complessiva offerta, valorizzando le peculiarità dei mezzi e dei sistemi di trasporto che lo compongono e la loro integrazione a favore dell'utenza che quotidianamente si muove nel territorio emiliano romagnolo.

Nel corso di validità del triennio di riferimento dell'Atto di indirizzo sono intervenute numerose e diverse disposizioni normative, che hanno impattato sul settore e che hanno portato a valutare la possibilità di disegnare nuovi scenari per lo sviluppo e il miglioramento del trasporto pubblico.

Nel corso del 2017, la Regione ha proposto un disegno di riforma del settore, che evidenzia una vera e propria politica strategica di investimento sul trasporto collettivo, alternativo al mezzo privato, che tiene insieme i temi ambientali, puntando a migliorare la qualità dell'aria attraverso il potenziamento del trasporto pubblico, che con il rinnovo di oltre cento nuovi treni e 600 autobus, incentivano occupazione e sviluppo nonché l'elevata qualità dei servizi per utenti e pendolari che si muovono in autobus e in treno.

Gli obiettivi e le azioni individuate per l'attuazione delle strategie, condivisi in un percorso di confronto anche nei diversi territori regionali, con tutti gli attori del sistema, la Regione, gli Enti locali, la Città Metropolitana di Bologna, le Agenzie locali per la mobilità, le Società di gestione pubbliche e private dei servizi di trasporto pubblico e le parti sociali, ha permesso la sottoscrizione del "Patto per il Trasporto pubblico 2018-2020".

Il Patto ha definito il modello di riforma del settore, una realtà che interessa oltre 1 milione di passeggeri al giorno, 850 mila su gomma e 150 mila su ferro, 7.230 lavoratori e un fatturato annuo di 650 milioni euro delle società di gestione dei servizi operanti nel territorio emiliano romagnolo.

I contenuti del Patto disegnano la condivisione di linee guida, supportate dalla collaborazione e dalla responsabilizzazione dei diversi impegni in capo ad ognuno dei soggetti firmatari che dovranno attuare scelte

coraggiose per incentivare il trasporto pubblico e renderlo sempre più competitivo, in coerenza con gli indirizzi politici già espressi, della pianificazione e degli obiettivi derivanti dalle normative in vigore.

I contenuti del Patto per il TPL 2018-2020 sono pertanto direttamente riconducibili agli indirizzi già espressi e condivisi con l'Atto di indirizzo 2016-2018 per il settore del trasporto pubblico, confermando e integrando gli stessi con maggior dettaglio, attraverso la descrizione di specifiche azioni necessarie e finalizzate al miglioramento qualitativo dei servizi, con l'individuazione degli impegni e responsabilità in capo a tutti i soggetti direttamente coinvolti nella riforma delineata, finalizzata all'aumento dei passeggeri trasportati, all'attuazione dell'integrazione modale e tariffaria, alla modernizzazione del settore e all'efficientamento dell'intero sistema.

In considerazione pertanto del quadro descritto gli anni 2019 e 2020, di riferimento per il presente Addendum all'Atto di indirizzo, si connotano come anni di transizione necessari ad attuare le azioni descritte nel Patto, con la conferma dell'impegno a ricercare la disponibilità di risorse finanziarie per l'attuazione di ulteriori interventi per il miglioramento anche di quei servizi complementari al trasporto pubblico, quali ad esempio la ciclabilità, che nell'uso associato con lo stesso possono migliorarne l'attrattività, rispondere alle esigenze della domanda di mobilità e aiutare a rendere le città meno congestionate e più pulite.

Il concetto di "integrazione" inteso nella sua accezione più ampia costituisce pertanto il "filo conduttore" della politica regionale del trasporto pubblico su bus e treno e della mobilità intesa nel senso più ampio.

Di seguito si riportano i principali temi oggetto di intervento che vedono il ruolo di centralità dell'utente nell'insieme complessivo del trasporto pubblico in un quadro di compatibilità tra i livelli di servizio necessari, gli investimenti finalizzati alla qualificazione e i vincoli di natura economica e finanziaria.

2. LE RISORSE DESTINATE AI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

Dal 2017 il Fondo TPL è disciplinato dalle norme del decreto-legge n. 50 del 2017, che ha modificato sia il criterio di finanziamento dello stesso sia i criteri per il riparto tra le regioni.

Il DL 50/2017 convertito nella L. 96/2017, con l'art.27 ha stabilito nuovi criteri per la ripartizione del Fondo TPL finalizzati alla razionalizzazione ed efficientamento del settore, introducendo il criterio dei costi standard (DM157/2018) e percentuali di riduzione del Fondo per far sì che i servizi di trasporto pubblico locale e regionale vengano sempre più affidati con procedure ad evidenza pubblica.

Inoltre, il medesimo art.27 introduce una nuova rilevante certezza per le Regioni, in quanto stabilisce in 4.932,6 milioni di euro a decorrere dall'anno 2018, il monte delle risorse statali a sostegno dei servizi di trasporto pubblico, prevedendo di fatto strutturale il finanziamento del settore.

Tuttavia, la Legge di Bilancio per il 2018 (legge n. 205 del 2017) ha previsto ulteriori modifiche all'entità del Fondo disponendo una riduzione di 58 milioni di euro a decorrere dal 2019 e successivi, relativa ai maggiori oneri dovuti alle agevolazioni fiscali per l'acquisto degli abbonamenti per il TPL. Tale legge ha modificato l'art.27 introducendo il comma 2 bis che prevede il riconoscimento, in sede di riparto del Fondo, dell'incidenza delle variazioni del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria introdotte dalla società RFI spa a partire dal 1° gennaio 2018, in ottemperanza ai criteri stabiliti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Lo stanziamento del Fondo nel Bilancio statale ammonta pertanto a 4.874,5 milioni di euro per il 2019 e per il 2020. Per la nostra Regione, sulla base della percentuale di riparto assegnata e delle diverse modifiche intervenute con la normativa nazionale, le risorse statali sono quantificate in 360 milioni di euro per gli anni 2019-2020, al netto della quota riferita al canone di accesso all'infrastruttura finanziaria che allo stato attuale è in fase di definizione.

In tale quadro di riferimento, la Regione per il periodo 2018-2020, ha già previsto di integrare tale dotazione con proprie risorse per oltre 60 milioni di euro per la realizzazione delle politiche strategiche definite nel citato Patto, confermando l'impegno a rendere strutturale le risorse destinate al sostegno del trasporto pubblico.

È da rilevare inoltre che l'ammontare complessivo previsto per il 2019 delle risorse del Fondo potrebbe non essere confermato qualora, entro luglio 2019, gli andamenti tendenziali dei conti pubblici dello Stato non risultassero coerenti con il raggiungimento degli obiettivi programmatici. Ciò potrebbe comportare per il settore del trasporto pubblico la mancata disponibilità di 300 milioni di euro a livello nazionale, quota parte di 2 miliardi di euro accantonati dallo Stato a garanzia dei conti stessi, (commi 1118, 1119 e 1120 L.145/2018 Bilancio di previsione dello Stato 2019) che tradotti per la nostra regione ammonterebbero a circa 22,2 milioni di euro.

Tale riduzione di risorse si ripercuoterebbe necessariamente nell'ultimo quadrimestre e ciò comporterebbe una riduzione dei servizi di circa il 30% con conseguenze insostenibili nell'ambito dei servizi al cittadino, della protezione del lavoro dei dipendenti del settore e della salvaguardia dell'ambiente e del benessere dei cittadini.

Dato atto che è stata accolta dal MIT nel corso della conferenza Stato-Regioni la richiesta delle Regioni per l'istituzione di un tavolo di confronto per la rimodulazione delle risorse destinate al trasporto pubblico locale accantonate dalla Legge n. 145 del 2018, e che nella medesima seduta è stato sancito un accordo, ai sensi dell'articolo 4 del Decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, (Definizione ed ampliamento delle attribuzioni della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano ed unificazione, per le materie ed i compiti di interesse comune delle regioni, delle province e dei comuni, con la Conferenza Stato-città ed autonomie locali) sulle risorse per il trasporto pubblico locale e sull'istituzione di un tavolo di confronto, in attuazione dell'accordo Stato-Regioni del 15 ottobre 2018, per condividere la rimodulazione dell'accantonamento su altre risorse, secondo le modalità previste dalla Legge n. 145 del 2018.

I contenuti dell'Accordo prevedono che non ci sarà alcun taglio al Fondo nazionale per il Tpl per il 2019, e in particolare che:

1. Il Governo assicura il rispetto dell'Accordo del 15 ottobre 2018 che garantisce, tra l'altro, la piena e totale garanzia delle risorse per l'esercizio delle politiche regionali in materia di trasporto pubblico locale, utilizzando la legge di assestamento di bilancio statale per ripristinare i trecento milioni di euro oggetto di riduzione in relazione alla clausola di salvaguardia prevista dalla legge di bilancio;
2. Le Regioni assicurano di conseguenza, nelle more dell'approvazione della legge di assestamento 2019, di non fare gravare sul sistema delle aziende di trasporto pubblico locale le potenziali criticità sul versante delle erogazioni di cassa, nell'ambito delle disponibilità dei propri bilanci.

È da sottolineare infine che ad oggi, la difficile attuazione e gestione dei nuovi criteri di riparto del Fondo introdotti con l'art. 27 del DL 50/2017, evidenziano la necessità, condivisa dalla Conferenza delle Regioni, di procedere ad una revisione sostanziale dell'articolo, tale da prevedere modalità più snelle per l'assegnazione ed erogazione del Fondo, che non pregiudichino gli equilibri dei bilanci regionali e degli affidamenti del trasporto pubblico.

Inoltre, sulla base di quanto previsto dall'art.116 della Costituzione, e del percorso avviato dalla Regione aperto a livello nazionale, relativo alle richieste per il riconoscimento di ulteriori forme e condizioni particolari di autonomia, l'Amministrazione regionale è impegnata in una attività di concertazione con il Governo, finalizzata a garantire risorse certe, che prevede il riconoscimento delle ulteriori competenze anche nell'ambito del trasporto pubblico per consentire una attenta e adeguata programmazione con riferimento ai servizi e agli investimenti.

3. LA GOVERNANCE E GLI AFFIDAMENTI DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

Il Patto, per quanto riguarda il trasporto su gomma, conferma gli indirizzi già espressi e previsti dalla legge regionale 30/98 e dalla LR 13/2015, in merito ai percorsi di aggregazione delle agenzie per la mobilità provinciali, che nella connotazione di nuovi soggetti vedranno confermate le medesime funzioni (Modena e Reggio Emilia; Bologna e Ferrara; Parma e Piacenza; Romagna) nel rispetto delle clausole sociali di salvaguardia dei livelli occupazionali del personale.

Il percorso di razionalizzazione e semplificazione della governance del settore attraverso il disegno di aggregazione e/o fusione delle Agenzie locali per la mobilità sulla base degli ambiti ottimali come definiti dalla Regione (DGR 908/2012), risulta ad oggi attuato con la fusione delle tre Agenzie locali dei bacini di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini dopo un lungo percorso di lavoro, che ha dato luogo alla nascita e operatività, dal 1° marzo 2017, dell'Agenzia mobilità romagnola (AMR).

Il temporaneo percorso di attuazione di tali indirizzi, previsto nel Patto, attraverso la possibilità di avvalersi di strumenti quali le Convenzioni ex art.30 DLgs.267/2000 per consentire l'avvio delle procedure di gara nei 5 ambiti definiti, ha visto la sottoscrizione di una convenzione tra i bacini di Modena e Reggio Emilia.

In considerazione di quanto previsto nella legge n. 56/2014 (Del Rio) di riordino istituzionale, recepita con legge regionale n. 13/2015, e in particolare della possibilità per la Regione di definire misure premiali per la gestione unitaria dei servizi svolti in ambito provinciale, tenuto conto degli indirizzi e delle disposizioni relativi al modello di governance regionale e della riorganizzazione del sistema del Tpl, risulta coerente prevedere il riconoscimento di un sostegno regionale al momento riconosciuto all'Agenzia Mobilità Romagnola.

Anche la proposta di aggregare in un'unica holding regionale le aziende di trasporto a maggioranza pubblica (Tper, Tep, Start Romagna e Seta) con l'obiettivo di creare un unico operatore con dimensioni patrimoniali, capacità tecniche e di investimenti e competenze che ne aumentino la competitività, è un percorso di valenza strategica da sottoporre a valutazione, per lo sviluppo di maggiori sinergie nel raggiungimento di obiettivi di efficienza e integrazione dei servizi.

Le modalità di affidamento del servizio di trasporto pubblico locale sono state definite a livello europeo dal regolamento (CE) n. 1370/2007, come modificato dal regolamento 2016/2338, entrato in vigore dal 24 dicembre 2017, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia.

Il Regolamento prevede (art. 5) l'applicazione, a decorrere dal 3 dicembre 2019, di tre possibili modalità di affidamento del servizio: la prima è la procedura di affidamento mediante gara, le altre due modalità, sono quella della gestione diretta (cioè la fornitura del servizio da parte delle stesse autorità locali competenti) e quella dell'aggiudicazione mediante affidamento diretto ad un soggetto distinto su cui l'autorità pubblica eserciti un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture (si deve trattare cioè di una società in house).

Il Decreto-legge n. 50 del 2017 ha introdotto importanti modifiche sulle modalità di affidamento dei servizi e sulla scelta del contraente, sulle compensazioni, sui livelli di servizio di trasporto pubblico locale, nonché sulla definizione degli ambiti e dei bacini del servizio pubblico.

Circa l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, l'articolo 27 (commi 1-8) promuove l'utilizzo di procedure ad evidenza pubblica, facendone derivare conseguenze ai fini della ripartizione del Fondo TPL, in quanto prevede la penalizzazione - in termini di riduzione delle risorse nella ripartizione fra le regioni, a decorrere dall'anno 2021 (art.21 bis del DL 119/2018 di modifica del DL 50/2017) - nei casi in cui, i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non siano affidati con procedure di evidenza pubblica, non risulti pubblicato il bando di gara, ovvero nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti. La riduzione del Fondo non si applica ai Contratti di servizio affidati in conformità al Reg. UE 1370/2007 e alle disposizioni normative nazionali vigenti.

In materia di scelta del contraente è intervenuto anche l'articolo 48 del D.L. n. 50/2017, prevedendo che gli affidamenti dei servizi siano articolati per bacini di mobilità tenuto conto delle caratteristiche della domanda come definiti dalle Regioni e che è facoltà delle Regioni stesse fare salvi i bacini/ambiti determinati anteriormente alla data di entrata in vigore del DL 50/2017.

A tal proposito si conferma quanto già definito con DGR 908/2012 nella definizione degli ambiti ottimali per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale, in quanto gli stessi sono ritenuti coerenti con le disposizioni dell'art.48 citato.

Sono inoltre in fase di ultimazione le modifiche apportate alla delibera n.49/2015 dell'Autorità di regolazione dei trasporti, in tema di procedure per l'affidamento di servizi di trasporto pubblico locale e regionale, a cui è stato conferito il potere di intervenire con attività di regolazione generale in materia, con la proposta di delibera 143/2018 "Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica", già in fase di trasmissione alla Conferenza dei Presidenti delle Regioni e Province autonome per il parere definitivo.

La scelta, da parte della Regione, di anticipare nel 2013 l'affidamento dei servizi ferroviari mediante gara, rispetto a quanto previsto dalla normativa nazionale e comunitaria, ha costituito elemento di razionalizzazione ed efficientamento del sistema, offrendo alla Regione obiettivi margini di negoziazione, anche in merito al conseguimento di risparmi nell'entità delle compensazioni finanziarie.

Fra gli elementi più qualificanti della gara, rivolta unitariamente a tutti i servizi ferroviari regionali, confermando un lotto unico per l'intero bacino regionale, affidata nel 2016 all'Associazione temporanea di imprese, costituitasi tra Trenitalia e Tper, da cui è già nata la nuova società ferroviaria SFP, emerge il radicale rinnovo del materiale rotabile, per un costo complessivo stimato di 750 milioni di euro, per migliorare la qualità dei servizi offerti e la loro regolarità e affidabilità.

Il nuovo contratto di servizio, il cui valore a base di gara è pari a € 153 Mln, avrà avvio entro il primo semestre 2019, mentre la piena operatività del nuovo gestore decorre dal 01/01/2020, e prevede prioritariamente la garanzia della messa in esercizio del nuovo materiale rotabile costituito da 86 nuovi treni, di cui la quasi totalità entrerà in servizio entro il 2019.

Sulle relazioni ove il rinnovo del materiale rotabile è stato già garantito dalla Regione con propri finanziamenti, nell'ambito di un piano straordinario di interventi portato avanti negli ultimi anni, la risposta positiva degli utenti è stata pressoché immediata.

4. I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO: QUALIFICAZIONE E INTEGRAZIONE MODALE

La Regione persegue da tempo, nei propri strumenti di programmazione, la sostenibilità del sistema dei trasporti attivando azioni che, aumentando l'attrattività del trasporto pubblico, ne incrementino l'utilizzo.

La Regione nell'individuazione degli indirizzi di impulso all'uso del TPL, da sempre promuove la cooperazione e le sinergie tra gli operatori pubblici e privati dei servizi di TPL. Va riconosciuto l'impegno che in questi anni le imprese hanno dimostrato sia nell'esercizio dei servizi, di cui circa il 30% delle percorrenze totali svolte dalle imprese private, sia negli investimenti attuati anche con proprie risorse, per garantire al sistema qualità, efficienza e posti di lavoro.

La riqualificazione del sistema dei trasporti passa per l'incremento dell'accessibilità ai servizi quale condizione imprescindibile per incidere sui comportamenti dei cittadini, e il Trasporto Pubblico è fondamentale ai fini della integrazione degli ambiti locali nel sistema regionale.

A tal proposito la Città Metropolitana di Bologna e i Comuni con oltre 50.000 abitanti stanno terminando la redazione dei PUMS, promossi e sostenuti dalla Regione. Tali strumenti di programmazione prevedono che il trasporto pubblico svolga un ruolo di protagonista negli obiettivi di riequilibrio modale in integrazione con l'intero sistema di mobilità. Le azioni di Piano non possono prescindere da una valutazione di fattibilità tecnico-economica e di efficacia nel raggiungimento degli obiettivi.

Inoltre, la crescita della domanda ferroviaria in bacini a domanda forte trova riscontro anche nelle previsioni di sviluppo ed attuazione del SFM bolognese, con caratteristiche di cadenzamento, servizi passanti, integrazione modale e tariffaria, modalità di informazione mirate e coordinate con quello su gomma, che si intendono confermate come già indicato nel Patto per il TPL, con particolare attenzione alla verifica delle condizioni tecniche ed economiche di sostenibilità.

L'arco di servizio offerto dal TP, e la sua competitività con il mezzo privato, si basa sull'equilibrio dei diversi fattori in gioco: il tempo di spostamento, il numero di interscambi necessari all'utente per raggiungere la propria meta, la frequenza dei servizi (nei vari giorni della settimana e dell'anno), il costo dello spostamento, la sicurezza e il comfort che devono essere il prodotto equilibrato tra le esigenze di efficacia del TP rispetto alla domanda e di sostenibilità della spesa pubblica.

Le misure prioritarie e integrate previste nei documenti di pianificazione regionale individuano obiettivi di crescita dei passeggeri trasportati, un + 10% per i bus, + 20% per il treno e un incremento degli spostamenti in bicicletta fino al 20% di quelli totali.

Per tale scopo è necessario che gli Enti Locali e le Agenzie locali per la mobilità intervengano, in coerenza con gli indirizzi regionali e sulla base delle esigenze di domanda dei propri territori con programmazioni dei servizi nei diversi ambiti provinciali sempre più finalizzati all'attuazione dell'integrazione modale extraurbana tra bus e il servizio ferroviario.

La Regione promuove, con Enti Locali, Agenzie locali per la mobilità e gestori dei servizi, approcci innovativi in termini tecnologici ed organizzativi nell'accessibilità e nella gestione dei diversi servizi di trasporto, anche con sperimentazioni che interessino nuove modalità, nell'ottica di una maggiore integrazione modale del sistema finalizzato al miglioramento delle performance.

Tale obiettivo, già in parte avviato, dovrà essere ulteriormente migliorato e ampliato anche con il coinvolgimento e la responsabilizzazione degli Enti locali che dovranno garantire da un lato, le contribuzioni necessarie al sostegno a conferma dei servizi, anche aggiuntivi, e dall'altro intervenire negli ambiti di propria competenza, con politiche ed azioni finalizzate al recupero di efficienza del sistema, migliorandone le prestazioni in termini di velocità commerciale e di accessibilità al TPL.

Tale indirizzo, da attuare anche grazie al percorso già in atto dell'integrazione tariffaria che supporta, accompagna e semplifica il processo, potrà consentire, nelle diverse realtà, di rendere strutturali anche quelle soluzioni di armonizzazione degli orari ferroviari con quelli autofiloviari, già attuate in via transitoria a seguito del cambio di orario ferroviario invernale, che con la valorizzazione delle partnership pubblico-private tra i gestori dei servizi di TPL e l'uso delle loro dotazioni patrimoniali necessarie all'effettuazione dei servizi, accompagnate da innovazioni organizzative, gestionali e tecnologiche, potranno soddisfare maggiormente le abitudini di spostamento dei cittadini, tenuto conto dei costi degli stessi in rapporto all'efficacia che ne deve conseguire anche in termini di incremento dell'utenza.

E altresì necessario confermare e favorire, migliorando l'accessibilità dei servizi, lo sviluppo socioeconomico delle aree marginali e di montagna, territori caratterizzati da bassa densità abitativa e difficile accessibilità, attraverso politiche volte a realizzare una integrazione degli ambiti locali, valorizzandone le specifiche potenzialità anche ricorrendo ad innovazioni tecniche e gestionali, garantire ai cittadini adeguati livelli di

servizi pubblici, contrastando lo spopolamento di tali zone e salvaguardare il patrimonio ambientale e paesaggistico dei diversi territori.

A tal riguardo, è confermato quanto già previsto nell'Atto di indirizzo 2016-2018 relativamente alla contribuzione regionale per ogni singolo bacino/ambito che sarà garantita entro una possibile riduzione dei servizi minimi come stabiliti dalla Determinazione 2019 e 2020 " al netto delle percorrenze aggiuntive poste a carico degli Enti locali nella misura massima dell' 2% annuo fino al 2020, fatto salvo ulteriori razionalizzazioni di servizi che potrebbero rendersi necessarie in presenza di tagli al Fondo Nazionale nel periodo di riferimento.

Le Agenzie locali per la Mobilità svolgono un ruolo nella definizione di una più razionale mobilità pubblica secondo i principi dell'intermodalità, che trovano applicazione non solo nell'interscambio mezzo pubblico/mezzo privato ma sempre di più nell'interscambio tra il modo ferroviario e il modo stradale del TPL. Richiamando le positive azioni di adeguamento dell'offerta di TPL su strada al variare dell'offerta su ferrovia operate con le agenzie (della Romagna, di Reggio Emilia e di Ferrara le più recenti) si evidenzia l'importanza di considerare l'offerta di trasporto pubblico nella sua interezza. Non puntare sulla competizione tra gli operatori dei diversi modi nel disegno dell'offerta quanto sulla sua integrazione: assegnando al modo ferroviario, più rigido e che dispone di mezzi da 200/600 posti i servizi a domanda più forte e al modo bus, più flessibile e con mezzi da 20/60 posti, i servizi a domanda più contenuta.

L'obiettivo comune per l'intero territorio è il mantenimento del livello di offerta di trasporto ferroviario regionale; per specifiche relazioni in cui si presentano le condizioni di capacità infrastrutturale e di domanda forte si perseguono progetti mirati di sviluppo. È il caso della relazione tra Bologna/Imola e la Romagna sulla quale dal dicembre 2018 si è operata una prima significativa intensificazione dell'offerta dopo circa un decennio di sostanziale immobilità. Come tutti i cambiamenti che guardano ad un interesse generale anche questo ha avuto ricadute percepite come negative da specifici viaggiatori, in gran parte superate proprio con interventi coordinati con le Agenzie locali per la Mobilità che hanno organizzato servizi bus sostitutivi per contenere i disagi creati sulle relazioni ferroviarie oggetto della riprogrammazione dei servizi.

5. MI MUOVO: INTEGRAZIONE TARIFFARIA

La principale azione di intervento prevista nell'Atto di indirizzo 2016-2018 e confermata nel Patto 2018-2020 è l'attuazione dell'integrazione tariffaria.

Tema fortemente dibattuto e non privo di criticità per quanto riguarda la completa realizzazione in territorio regionale, che vede la presenza di una governance del sistema articolata su diversi livelli di competenza, normative nazionali e strumenti contrattuali, i Contratti di servizio, che definiscono puntualmente risultati di efficienza ed efficacia dei servizi erogati e la presenza di diversi gestori nel settore del trasporto pubblico.

La realizzazione dell'integrazione tariffaria che consiste nell'introduzione di un unico schema tariffario valido per le diverse modalità di viaggio offerte, presuppone prerequisiti essenziali: integrazione infrastrutturale, che può essere raggiunta tramite l'avvicinamento delle aree di parcheggio, stazioni, fermate di autobus e altri mezzi di trasporto e integrazione modale, ovvero possibilità di utilizzare diverse tipologie di trasporto (bici, gomma, ferro) quanto più possibile coordinate tra loro, in modo tale che l'utente abbia la percezione di viaggiare su di un unico mezzo.

L'integrazione tariffaria si può sostanzialmente definire un accordo commerciale tra più soggetti per applicare su diversi servizi un unico titolo di viaggio, che grazie anche all'uso delle tecnologie a supporto della bigliettazione elettronica oggi in buona parte in uso nelle diverse realtà, favorisce la possibilità di raccogliere dati rappresentativi dell'uso del servizio.

Notevoli sono i vantaggi derivanti dalla tariffazione integrata: per i soggetti regolatori che, mediante soluzioni integrate, possono raggiungere un maggior grado di efficacia del sistema; per i cittadini, utilizzatori finali del

trasporto pubblico a cui si semplifica notevolmente l'accesso e la qualità del servizio; per gli operatori che, ottimizzando ed integrando i servizi offerti, ottengono una maggiore efficienza del sistema.

Anche gli "impatti" sono significativi che, se non governati, producono per gli operatori, a domanda e pressione tariffaria invariate, una riduzione dei ricavi complessivi ovvero, in alternativa, incrementi tariffari di difficile sostenibilità per gli utilizzatori finali oppure maggiori compensazioni a carico dei soggetti regolatori.

Non meno rilevanti sono anche le criticità nel processo di realizzazione dell'integrazione tariffaria quali la messa a punto dei modelli che, presuppongono il superamento della tariffa "modale".

Nella nostra regione, dal 2008, anno in cui è stato avviato il nuovo sistema di tariffazione zonale Stimer e la bigliettazione elettronica Mi Muovo, è stato possibile raggiungere gradualmente una maggior facilitazione di accesso ai servizi su bus extraurbani e urbani e su quelli ferroviari. Lo strumento a supporto di tale processo è la card Mi Muovo.

I gestori sia dei servizi su bus che ferroviari, attraverso la condivisione delle specifiche tecniche del sistema, hanno contribuito all'avvio del percorso di maggior diffusione dell'uso delle smart card Mi Muovo e della card Unica di Trenitalia, con l'obiettivo di attuare gradualmente il processo di dematerializzazione dei titoli cartacei ormai obsoleti.

In particolare, tale percorso dovrà vedere tutte le tipologie di abbonamento caricate su card elettronica entro il 1° luglio 2019, termine che chiude la fase transitoria dell'iniziativa avviata nel settembre 2018 Mi Muovo anche in città, ed entro il quale l'obbligo di validazione ad ogni salita e cambio mezzo anche per gli abbonamenti, disposto all'art.40 della LR 30/98, farà decorrere l'applicazione delle sanzioni amministrative ivi previste.

Il Patto 2018-2020 ha previsto, a decorrere dal 1° settembre 2018, l'avvio dell'iniziativa "Mi Muovo anche in città", attuata con deliberazione della Giunta regionale n.1403/2018, con la quale sono state definite le modalità organizzative dell'agevolazione, le tipologie degli abbonamenti e le modalità di uso degli stessi e quantificato il sostegno finanziario regionale a favore delle società di gestione dei servizi.

"Mi Muovo anche in città" è valida a decorrere dalla campagna abbonamenti 2018-2019 (1° settembre 2018-31/08/2019) e per quella 2019-2020 (1° settembre-31/08/2020).

È rivolta a tutti gli abbonati, mensili o annuali, al servizio ferroviario regionale per relazioni superiori ai 10 chilometri, che non dovranno più acquistare il doppio abbonamento per accedere ai servizi urbani, potendo viaggiare gratuitamente nelle aree urbane delle 13 città, Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì, Cesena, Rimini e Imola, Faenza e Carpi, se queste sono il punto di partenza o arrivo del proprio abbonamento ferroviario. Si tratta di un risparmio medio annuo variabile tra 110 e 480 euro di per circa 40 mila abbonati, studenti e lavoratori pendolari.

Nella fase transitoria necessaria all'adeguamento previsto per l'emissione di tutti gli abbonamenti su card Unica e Mi muovo, prevista nel periodo di riferimento settembre-dicembre 2018, sono state riconosciute valide e quindi rientranti nella agevolazione prevista dalla Regione, anche le tipologie di abbonamenti ferroviari rilasciati in formato cartaceo, gli abbonamenti annuali emessi fino al 30 settembre 2018 e fino al 31/12/2018 gli abbonamenti mensili, per consentire, in particolare a Trenitalia, i necessari adeguamenti tecnologici alla propria rete di vendita, necessari alla migrazione su card elettronica.

L'agevolazione è stata estesa anche agli abbonamenti integrati gomma – ferro, quali i Ferrobuss, già in vigore su alcune direttrici ferroviarie, grazie ad accordi commerciali ormai storici tra gli operatori, che prevedono integrazioni tariffarie più vantaggiose per l'utenza rispetto alle tariffe ordinarie, per l'accesso ai servizi ferroviari con i bus extraurbani e/o con maggiorazione di prezzo per quelli urbani.

Inoltre, la Giunta regionale ha disposto che tutte le tipologie di abbonamenti (mensile, annuale, studenti etc...), aziendali di TPER per muoversi nell'area urbana di Bologna, sono da considerare integrati a decorrere dal 1° settembre 2018, consentendo pertanto anche l'accesso ai servizi ferroviari delle stazioni presenti nell'area urbana, in considerazione della complessità ed ampiezza della stessa quale nodo di interscambio, e su cui convergono quotidianamente migliaia di viaggiatori.

L'iniziativa è stata inoltre accompagnata da una campagna di comunicazione istituzionale finalizzata alla massima diffusione delle informazioni mediante l'uso dei più incisivi mezzi di comunicazione tra i quali anche i social network, accompagnata dall'impegno della struttura regionale direttamente coinvolta nell'attuazione dell'iniziativa, dalla collaborazione dei Comitati dei pendolari, del passa parola degli utenti stessi, e dalle società di gestione dei servizi urbani e Trenitalia, che nei primi giorni di avvio dell'iniziativa hanno gestito il fortissimo afflusso alle biglietterie, registrando in qualche caso disservizi e lamentele da parte dell'utenza.

L'impegno finanziario per l'attuazione di tale iniziativa è in capo alla Regione ed è quantificato in oltre sei milioni di euro l'anno.

Le modalità di riconoscimento economico per l'attuazione di tale integrazione tariffaria, disposto con DGR 1403/2018, vede il riconoscimento pieno alle società di gestione dei servizi su bus urbani, del numero di quote storiche vendute nel 2017 e una differente modulazione di sostegno finanziario distinto nelle tre principali tipologie di abbonamenti (annuali, annuali studenti e mensili) per tutte le nuove quote eccedenti lo storico 2017.

Dall'analisi dei primi dati di rendicontazione registrati nel periodo settembre - dicembre 2018, rispetto all'analogo periodo precedente, si riscontra, per quanto riguarda gli abbonamenti ferroviari oggetto di integrazione tariffaria, un incremento pari al 20% dei titoli annuali, al 34% degli abbonamenti studenti, e una diminuzione pari al 3% dei titoli mensili. Ipotizzando un fattore di equivalenza di un annuale o studenti con 9 mensili, la variazione di utenti che utilizzano il servizio ferroviario a seguito dell'integrazione tariffaria, è pari al 13% circa

In considerazione dell'impegno finanziario regionale sarà attuato un monitoraggio sul reale utilizzo delle 13 aree urbane da parte degli utenti, basato su indagini mirate sui mezzi e sulla registrazione delle convalide ivi effettuate e sulla loro reale quantificazione di utilizzo, al fine di valutare e individuare le migliori soluzioni di congruità dell'impegno finanziario regionale.

Obiettivo di medio termine è in ogni caso ottenere un puntuale monitoraggio sull'utilizzo integrato del Trasporto Pubblico, anche attraverso l'aggiornamento delle modalità di accesso allo stesso.

Resta confermato che per l'estensione della medesima agevolazione di accesso gratuito ai servizi urbani anche per i servizi autofiloviari extraurbani, che coinvolge circa 20.000 utenti, la decisione è demandata agli Enti locali competenti (Comuni) che, anche attraverso la condivisione degli obiettivi con la partecipazione a tavoli dedicati e l'assunzione dei relativi oneri derivanti, potranno permettere l'omogeneità di trattamento per tutti i cittadini emiliano-romagnoli.

L'integrazione tariffaria potrà essere ulteriormente sviluppata con finalità turistico-culturali con apposite iniziative anche a carattere sperimentale.

Fermo restando la conferma del mantenimento per l'utenza delle condizioni di acquisto ed utilizzo dei titoli di viaggio ferroviari almeno assimilabili alle attuali, occorrono indicazioni sui requisiti di accesso ai servizi della nuova Società ferroviaria, costituita tra Tper e Trenitalia, denominata SFP, operativa entro il primo semestre 2019, nonché definire le condizioni generali di trasporto dei viaggiatori al fine di permettere a SFP eventuali adeguamenti nei propri sistemi di vendita.

La nascente società ferroviaria al fine di offrire le tipologie dei titoli di viaggio identificativi della stessa, e per assicurare l'avvio delle attività entro i tempi previsti, adotterà il sistema di vendita di Trenitalia che consente una diffusione e capillarità dei prodotti su tutto il territorio regionale, e dovrà tenere a riferimento quanto previsto dal sistema di tariffazione integrata Stimer/Mi Muovo secondo gli indirizzi e la definizione delle politiche tariffarie della Regione, e quanto definito dalle disposizioni conseguenti al nuovo affidamento del servizio ferroviario regionale.

La Giunta regionale ha disposto con la propria deliberazione n.1303/2014, in merito al passaggio dal sistema chilometrico a quello zonale, per i servizi ferroviari su rete nazionale, l'individuazione di una "fase transitoria", durante la quale, ad alcune relazioni ferroviarie, associare modalità di contenimento dell'effetto di aumento/diminuzione dei prezzi dovuto all'applicazione della zonizzazione in attesa di trovare, ove possibile e necessario, soluzioni che consentano di ripristinare gli elementi di indifferenziazione nell'uso dei mezzi che caratterizzano il sistema STIMER e di recepire tali criteri in una matrice che riporti la distanza zonale da assegnare ad ogni O/D nei sistemi di vendita relativi alla Rete Nazionale chiamata "Matrice delle relazioni ferroviarie su Rete Nazionale (transitoria)".

Un'analisi dettagliata dell'impatto che il passaggio da "scaglioni chilometrici" a "zone tariffarie" avrebbe sull'utenza, ha evidenziato disallineamenti nell'applicazione dei prezzi che comportano a volte salti tariffari disomogenei a danno degli utenti sistematici, e che i servizi di TPL su gomma, qualora presenti, sono numericamente limitati per le lunghe percorrenze e offrono un livello di servizio equiparabile al ferroviario che si può ritenere pertanto prevalente nell'utilizzo.

È opportuno limitare l'impatto, ove possibile e ove presente, a seguito dell'applicazione del sistema zonale sull'utenza ferroviaria, almeno per le relazioni ferroviarie a domanda consistente, associando modalità di contenimento dell'effetto di aumento/diminuzione dei prezzi anche a seguito del mutato livello di utilizzo dei servizi stessi, e offrire all'utenza maggiori opportunità in termini di soluzioni di viaggio. Pertanto, eventuali modifiche al sistema di tariffazione integrata STIMER/Mi Muovo saranno oggetto di apposita delibera di Giunta Regionale con la quale saranno individuati i requisiti necessari all'attuazione.

Inoltre, la tariffa regionale con applicazione sovraregionale, come definito dalla Conferenza delle Regioni e Province Autonome nel 2018, si estende a tutti i servizi su Rete Regionale.

Ulteriore impegno sarà previsto sull'attività di approfondimento relativa all'azione necessaria ad individuare il miglior modello da applicare alle integrazioni tariffarie sui titoli di abbonamento, al fine di rendere strutturali, entro il 2020, anche tutti quegli accordi di tipo commerciale che nel tempo sono stati attuati dai diversi operatori dei servizi extraurbani su bus con quelli ferroviari, garantendo anche l'indifferenza di utilizzo del titolo di viaggio su entrambi i vettori, gomma e ferro.

È inoltre opportuno prevedere una fase transitoria e di monitoraggio per l'anno 2019 sui modi e l'effettivo utilizzo da parte dell'utenza delle attuali convenzioni ferro-gomma, utile a valutare le condizioni di applicabilità ed estensione all'intero territorio regionale delle migliori opportunità di integrazione sia modale che tariffaria da realizzare nel corso del 2020.

Tali previsioni comportano il coinvolgimento, la condivisione e la conseguente responsabilizzazione di tutti i soggetti direttamente interessati e competenti dei diversi territori coinvolti.

Non è da tralasciare infine l'impegno richiesto per lo sviluppo e l'applicazione delle tecnologie web di infomobilità per fornire a chi viaggia in tempo reale gli orari aggiornati di autobus e treni, per consentire gli acquisti dei biglietti tramite cellulari (avvicinando il cellulare al validatore), su internet oppure direttamente a bordo degli autobus con bancomat e carte di credito contactless, che aumentano la facilità e la flessibilità di accesso ai servizi integrati.

La card “Mi Muovo” offrirà altre possibilità di viaggio grazie all’evoluzione tecnologica della bigliettazione elettronica.

ITER con le funzioni di borsellino elettronico, andrà a integrare le card Mi Muovo e permetterà di acquistare i biglietti di corsa semplice dei bus ad un costo scontato per una o più zone, e validare gli stessi direttamente a bordo degli autobus, e dal 2020 di quelli ferroviari nei nuovi treni regionali. Sarà ricaricabile presso le rivendite autorizzate con credito immediatamente disponibile, e sui siti internet delle aziende di trasporto pubblico con credito disponibile entro 48 ore.

6. GLI INVESTIMENTI: PARCO MEZZI E INFRASTRUTTURE

Gli interventi che hanno agito sulla quantità e qualità dei servizi ferroviari, attuati negli ultimi anni, hanno avuto riscontro sull’utilizzo degli stessi. Il trend complessivo dei passeggeri trasportati è in crescita e particolarmente accentuato per i servizi che si svolgono sulla Rete Regionale, dove maggiore è stato l’intervento per una riqualificazione dell’offerta ai passeggeri.

Le politiche e le azioni che la Regione ha previsto per il trasporto pubblico hanno trovato sostegno e qualificazione nella normativa europea e nazionale e nell’attività dell’Autorità di regolazione dei Trasporti (ART) che hanno indirizzato la loro attenzione sui diritti degli utenti nell’utilizzo dei servizi di trasporto pubblico.

La riqualificazione del sistema dei trasporti passa per l’incremento dell’accessibilità ai servizi quale condizione imprescindibile per incidere sui comportamenti dei cittadini, anche in considerazione dell’analisi della domanda di mobilità in regione che ha evidenziato negli anni una profonda modifica delle caratteristiche della stessa con spostamenti multipli e meno sistematici e quindi meno programmati.

Il Prit2025 riconferma e sottolinea la funzione strategica delle ferrovie e delle stazioni come nodi di interscambio da potenziare per assicurare maggiore accessibilità e integrazione della mobilità.

Accessibilità si coniuga con l’abbattimento delle diverse barriere poste lungo tutto il percorso di scelta del viaggio, acquisto del titolo, utilizzo del mezzo e delle stazioni, gestione dei disservizi. Barriere fisiche, tecnologiche e di conoscenza che la Regione sta riducendo su diversi fronti con investimenti finalizzati:

- all’informazione corretta ed esaustiva sullo stato del servizio di trasporto nelle diverse fasi del viaggio:
 - a bordo attraverso il rinnovo del parco rotabile con veicoli dotati di dispositivi per l’infomobilità;
 - in fase di pianificazione, prima e durante il viaggio con sistemi accessibili dagli utenti in remoto (app etc.);
 - a terra nelle stazioni ferroviarie dotandole di idonei strumenti di diffusione delle informazioni sul servizio di trasporto.
- A tal fine, con una quota dei 1,5 milioni dei fondi POR FESR si sta uniformando lo standard informativo delle stazioni della Rete Regionale a quello di più alte prestazioni della Rete Nazionale posizionando monitor in grado di fornire i dati sull’effettivo andamento della circolazione dei treni, direttamente gestiti dal Controllo del Traffico Centralizzato (CTC), intervento in fase di completamento sulla Rete Regionale;
- a migliorare l’accessibilità fisica ai treni con il rinnovo del parco rotabile attrezzato anche per le persone a ridotta mobilità;
 - ad aumentare l’accessibilità delle stazioni sia dall’esterno (soprattutto integrazione con il TPL e con i percorsi ciclabili) sia al loro interno (nei percorsi di accesso ai treni, e nell’interscambio tra banchina e treno). In questo ambito si inseriscono i diversi piani di riqualificazione delle stazioni sia della Rete Regionale che Nazionale;
 - alla funzione delle biglietterie anche quale presidi degli spazi di stazione.

Per quanto riguarda la Rete Nazionale RFI, in qualità di Gestore dell'Infrastruttura, al già avviato piano di riqualificazione delle stazioni medio-grandi, ha affiancato un piano indirizzato alle stazioni medio-piccole (cd Progetto Easy/Smart Station).

Per quanto riguarda la Rete Regionale è stato avviato, con la Delibera 445/2015, il "Piano regionale per la riqualificazione e l'accessibilità/fruizione dei disabili delle fermate/stazioni della Rete Regionale", supportato da linee guida e di indirizzo, che prevede una spesa complessiva di circa 10.800.000 euro.

I principali interventi previsti dal Piano riguardano:

- l'accessibilità delle stazioni a tutti gli utenti, con particolare attenzione alle persone a ridotta mobilità (PRM) attraverso, ove possibile, l'ampliamento della larghezza, della lunghezza e dell'altezza (portandola a 55 cm sul piano del ferro) dei marciapiedi di stazione/fermata e rifacendone la pavimentazione. L'adeguamento delle stazioni per ipovedenti e con disabilità visiva si attua con la predisposizione di percorsi tattili di orientamento e sicurezza;
- la creazione di aree di sosta e protezione degli utenti in attesa, individuando un tipologico di pensilina adattabile, con le opportune variazioni, alle diverse situazioni e localizzazioni;
- la riqualificazione dell'informazione, sia quella in tempo reale, che necessariamente dovrà essere sia visiva che sonora, sia quella statica relativa ad orari, oltreché condizioni di viaggio ed informazioni utili all'utente per affrontare il viaggio;

In questi anni si è dato avvio all'attuazione di un primo lotto di interventi per un valore di circa due milioni di euro con il quale si sono riqualificate, rendendole accessibili per tutti gli utenti, dodici stazioni delle linee reggiane e quattro della linea Modena - Sassuolo Terminal.

È stata installata la nuova cartellonistica in tutte le stazioni della Rete Regionale, uniformandola e colmando le carenze e le inefficienze informative presenti.

Sono inoltre state posizionate altre sei pensiline nuove in fermate che ne erano sprovviste. Resta il rammarico che in alcune località atti di inciviltà di pochi abbiano in parte vanificato l'obiettivo di rendere più gradevoli, per la maggior parte degli utenti, gli spazi di attesa.

Nel Piano sono inclusi anche gli interventi previsti per le linee Casalecchio-Vignola e Bologna-Portomaggiore a carico dei finanziamenti per il Progetto Integrato della Mobilità Bolognese.

È auspicabile poter attuare, anche gradualmente, gli altri interventi previsti nel Piano per rendere le 117 stazioni della Rete Regionale sempre più accessibili, gradevoli e sicure.

In relazione alla sicurezza sono state installati i primi impianti di videosorveglianza in 27 stazioni. L'obiettivo posto, compatibilmente alle risorse che saranno rese disponibili, è la copertura di tutte le stazioni della Rete Regionale e la creazione di un posto centrale presso FER in cui remotizzare le telecamere.

Infine, sempre con la finalità di agevolare l'utenza nel rapporto con l'Impresa ferroviaria, con l'avvio del nuovo Contratto di Servizio Ferroviario, si apre la possibilità di attuare strumenti ed iniziative da tempo richieste dai passeggeri per la loro tutela, valutandone la coerenza con gli impegni contrattuali, le linee guida emesse dalla Regione e le Delibere dell'ART di settore, con il concorso di tutti i Soggetti coinvolti (Regione, FER, Imprese ferroviarie e CRUFER).

Il miglioramento qualitativo dei servizi di trasporto pubblico, obiettivo prioritario, rafforzato anche dal conseguimento di obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria e di riduzione della congestione stradale con massima attenzione all'ambito urbano delle città, si traduce in un impegnativo programma di investimenti per rinnovare il parco rotabile ferroviario e autofiloviario, per potenziare e ammodernare la rete

ferroviaria regionale e dotare le aree più congestionate e a più forte domanda di infrastrutture per la mobilità urbana.

L'affidamento dei servizi ferroviari di competenza regionale, avvenuto con procedura di gara ad evidenza pubblica, prevede nel Contratto di servizio stipulato, tra gli elementi più qualificanti, il radicale rinnovo del materiale rotabile: l'impresa affidataria è impegnata a fornire 86 nuovi treni di cui 75 in prossimità dell'avvio del nuovo contratto ed è prevista l'immissione in servizio entro il 2019.

La Regione concorre a questo investimento con risorse dal FSC 2014-2020 (delibera CIPE 54/2016) e dal Fondo istituito dall'art.1, comma 866, della L.208/2015 (Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti 408/2017) per complessivi 57 milioni di euro a fronte dei quali, come previsto dal Contratto, sarà effettuata la corrispondente riduzione del corrispettivo.

La programmazione degli investimenti sulla rete ferroviaria regionale è stata oggetto del Masterplan allegato all' Accordo sottoscritto tra Regione, FER ed RFI in data 11/12/2017 ed è volta all'adeguamento degli standard di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, finanziati per 50,5 milioni di euro stanziati in ambito FSC 2014-2020 (Delibera CIPE n.54/2016) per la sicurezza ferroviaria.

Sono inoltre previsti 121 milioni di euro per interventi di elettrificazione sulle linee Reggio Emilia - Guastalla e Reggio Emilia - Sassuolo e due specifici interventi di interrimento (linee Ferrara-Codigoro e Bologna-Portomaggiore, quest'ultima per la soppressione di passaggi a livello critici in ambito urbano). È intenzione della Regione procedere con l'elettrificazione dell'intera rete regionale, compresa la linea Ferrara- Codigoro.

Complessivamente in questo ambito sono programmate risorse per 171,5milioni di euro.

E' attualmente in fase di conclusione l'iter ministeriale per l'approvazione dell'assegnazione di risorse richiesto dalla Regione, a valere sui FSC 2014-2020 per cofinanziare, insieme a risorse regionali e locali, la realizzazione di interventi su alcune linee che necessitano di un investimento complessivo di 16,8 milioni di euro: soppressione di passaggi a livello in Comune di Sorbolo sulla linea Parma-Suzzara, messa in sicurezza Ponte sul Panaro e miglioramento prestazioni linea Casalecchio-Vignola, elettrificazione linea Reggio Emilia-Ciano d'Enza.

Costituiscono inoltre obiettivi di massima importanza la manutenzione dei ponti e la soppressione dei passaggi a livello, per i quali la Regione è costantemente impegnata; sono state fatte richieste al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per interventi di ammodernamento e potenziamento delle linee ferroviarie regionali stimando una necessità di 282,65 milioni di euro e per la manutenzione/rifacimento di 53 ponti ferroviari, con una necessità di 65 milioni di euro.

Per il settore del trasporto pubblico locale autofiloviario attraverso la promozione e il finanziamento di azioni volte a migliorarne l'accessibilità e la competitività nei confronti del mezzo privato, tra i principali obiettivi è previsto il rinnovo del 20% dei mezzi tpl su gomma al 2020 (circa 600 autobus).

Gli investimenti recenti in corso o in fase di programmazione per il rinnovo della flotta auto filoviaria derivano da diverse fonti di finanziamento, con una consistente quota di cofinanziamento della spesa da parte dei gestori, che prevedono le seguenti risorse assegnate alla Regione:

- POR-FESR 2014-2020, Asse 4, Misura 4.6: 13 milioni di euro gestiti in concorso con l'Autorità di gestione dei POR-FESR 2014-2020;
- FONDO COMMA 866, ART.1, LEGGE 208/2015 – DM MIT/MEF n.345/del 28 ottobre 2016: 22,7 milioni di euro dei quali nel 2019 è prevista la conclusione dell'erogazione;
- FONDO COMMA 866, ART.1, LEGGE 208/2015: DM MIT/MEF 25/2017: 11,4 milioni di euro che permettono l'acquisto di autobus tramite la Centrale Unica di Committenza CONSIP; risorse

assegnate alle Agenzie locali per la Mobilità con DGR 1858/2018 e ordinativi per gli anni 2017 e 2018 già effettuati;

- Fondo di Sviluppo e Coesione FSC 2014-2020 PIANO OPERATIVO INFRASTRUTTURE – ASSE TEMATICO F: la delibera CIPE 54/2016 sostiene tra l'altro acquisto di nuovo materiale rotabile su gomma dedicato al rinnovo e potenziamento delle flotte impiegate nei servizi di trasporto pubblico della Regione. La dotazione finanziaria dell'asse F - Piano nazionale per il rinnovo del materiale rotabile su gomma è pari a 200milioni di euro, di cui 3,8 milioni di euro alla Regione, risorse per le quali è già stata effettuata l'assegnazione alle Agenzie locali per la Mobilità con DGR 1858/2018 e sono avviate le procedure previste dalle norme;
- FSC 2014-2020 1° ADDENDUM AL PIANO OPERATIVO INFRASTRUTTURE – ASSE TEMATICO F: con la delibera CIPE 98/2017 è stato approvato l'Addendum al Piano Operativo Infrastrutture con l'assegnazione di 2,5 milioni di euro alla Regione Emilia-Romagna sull'Asse tematico F, per interventi di rinnovo del parco mezzi adibito al TPL con tecnologie innovative; con DGR 1858/2018 le risorse sono state assegnate al territorio di Parma;
- PIANO STRATEGICO NAZIONALE MOBILITÀ SOSTENIBILE: il 20/12/2018 la Conferenza Unificata ha sancito l'Intesa sul DPCM relativo al "Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile". Il Piano prevede 2.200 milioni di euro di risorse nel periodo 2019-2033, destinate all'acquisto di veicoli per il TPL ad alimentazione elettrica e a metano; una volta approvato il DPCM, le risorse saranno ripartite alle Regioni che a loro volta dovranno definire piani quinquennali di intervento;
- DPCM 28/11/2018 - FONDI PER TPL - RISORSE AMBIENTE: il DPCM 28 novembre 2018 "Riparto delle risorse del Fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del paese di cui all'art.1, comma 1071, della legge 27 dicembre 2017, n.205" assegna al Ministero dell'Ambiente risorse per il periodo 2018-2022 pari a 180 milioni di euro, che saranno ripartite tra le Regioni del bacino padano e per la maggior parte destinate al rinnovo del parco mezzi TPL su gomma.

La Regione è inoltre impegnata alla promozione e al sostegno, anche con proprie risorse, della realizzazione di infrastrutture per la mobilità urbana, in particolare riguardanti i progetti:

- Trasporto Rapido Costiero Rimini-Riccione - Cattolica TRC – tratta Rimini FS-Riccione FS – le opere civili sono terminate; il costo complessivo dell'opera è di oltre 92milioni di euro, cofinanziato dalla Regione con 7,7 milioni di euro per la realizzazione dell'infrastruttura. A fine 2017 sono stati finanziati con risorse statali i mezzi filoviari, cui concorre per una quota di 2,74 milioni di euro anche la Regione e di cui è in corso la fornitura.
- People Mover (collegamento Aeroporto Marconi - Stazione Bologna centrale) - L'opera, che entrerà in esercizio nel corso della primavera 2019, ha un costo di 99,9 milioni di euro ed è cofinanziata anche dalla Regione con proprie risorse pari a 27milioni di euro.
- Progetto Integrato della Mobilità Bolognese (P.I.M.BO.) – Il progetto riguarda il completamento del Servizio ferroviario metropolitano (SFM) in particolare: opere di accessibilità alle fermate e fermate stesse SFM, progetto di riconoscibilità stazioni SFM, completamento dell'interramento della tratta urbana della linea SFM2 Bologna-Portomaggiore), la filoviarizzazione delle linee portanti del trasporto pubblico urbano e la fornitura di 55 nuovi filobus. Il costo dell'intero progetto è pari a 255,3milioni di euro di cui 236,7 milioni di euro è coperto da risorse statali.

In attuazione del DL 50/2017 (art.47, comma 3), il Decreto MIT del 16/04/2018 ha individuato le seguenti linee della Rete ferroviaria regionale Emilia-Romagna essere di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale (ricomprese nell'elenco di cui all'Allegato dello stesso Decreto), sulle quali possono essere destinati finanziamenti dello Stato per eventuali investimenti: Suzzara-Ferrara, Parma-Suzzara, Bologna-Portomaggiore, Reggio Emilia-Guastalla, Reggio Emilia-Sassuolo, Casalecchio-Vignola.

La Regione si è attivata, ai sensi del medesimo DL 50/2017 (art.47, comma 4) per il subentro nella gestione dell'intera rete regionale a favore di RFI, comprese le tre linee Modena-Sassuolo, Ferrara-Codigoro, e Reggio Emilia-Ciano non previste nel Decreto, al fine di ottenere la gestione omogenea e unitaria, coerentemente con gli obiettivi di miglioramento delle prestazioni del trasporto ferroviario e dell'integrazione con il trasporto nazionale.

La Regione è impegnata inoltre per aggiornare il Decreto MIT prevedendo di includere le tre linee attualmente escluse, con la prospettiva del trasferimento dell'intera rete al demanio dello Stato e attraverso di esso a RFI.

In merito alla condizione di fattibilità del progetto, allo stato attuale il Ministro dei Trasporti ha espresso la disponibilità verbale al proseguimento del percorso pur in assenza di un cronoprogramma con date certe sull'avanzamento dello stesso.

Pertanto, nonostante l'attuale mancato inserimento, tra le linee di rilevanza per la rete ferroviaria nazionale individuate nel decreto MIT del 16/04/2018, delle tre linee Ferrara - Codigoro, Modena - Sassuolo e Reggio Emilia – Ciano D'Enza, la Regione garantisce comunque per l'intera rete una gestione unitaria, mediante la concessione della stessa a RFI, e gli investimenti necessari al mantenimento in servizio e al potenziamento della stessa, ivi comprese le tre linee citate.

Inoltre, come già previsto nel Patto per il TPL, la Regione pone la massima attenzione affinché siano rispettate le migliori condizioni di tutela per i lavoratori coinvolti nel processo.

7. LA MOBILITA' URBANA E LA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

Nel quadro degli impegni assunti dall'Unione europea nel 2015 con l'accordo di Parigi sui cambiamenti climatici, per ridurre le emissioni di CO2 di almeno il 40% entro il 2030, e in attuazione della "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni", la Commissione europea ha presentato nel 2018 un pacchetto di misure legate all'iniziativa "L'Europa in movimento".

L'obiettivo più generale è creare le giuste condizioni e i giusti incentivi per lo sviluppo di un'industria competitiva a livello globale, innovativa e capace di far crescere l'occupazione, in particolare nel settore dei trasporti, considerato uno dei principali responsabili del peggioramento della qualità dell'aria nelle aree urbane.

Le principali evoluzioni nel settore dei trasporti sono legate al miglioramento tecnologico e incremento dell'efficienza dei veicoli grazie a nuovi motori, materiali e modelli di progettazione, alla diffusione dei veicoli con tecnologie di alimentazioni sostenibili: veicoli ibridi, a metano, a GPL ed elettrici e allo sviluppo delle tecnologie ITS (Intelligent Transport System) per un sistema della mobilità più efficiente, sicuro e accessibile.

Grazie alla programmazione dei fondi POR FESR (2014-2020) (Programma Operativo Regionale – Fondo Europeo di Sviluppo Regionale 2014-2020), per il settore mobilità sostenibile (Asse 4 Low carbon Economy- Misura: Mobilità sostenibile nelle aree urbane) è previsto un contributo complessivo di oltre 27 Mln di Euro e l'investimento (con cofinanziamento coperto da Enti locali e Aziende TP) che consentirà di contribuire alla realizzazione di importanti interventi di ITS e mobilità sostenibile nelle maggiori città, dando priorità a quelle che si doteranno dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS).

La pianificazione della mobilità urbana infatti, pur non essendo una diretta competenza regionale, riveste una particolare importanza anche nel raggiungimento degli obiettivi ambientali su scala regionale: nelle città si sviluppano 2/3 degli spostamenti complessivi del territorio regionale.

La Regione sostiene la redazione e l'attuazione dei PUMS per le città con almeno 50.000 residenti, la cui presenza costituisce un elemento qualificante nell'ambito del finanziamento di interventi volti ad una maggior sostenibilità della mobilità urbana

- **PROMOZIONE DELLA MOBILITA' CICLABILE:**

Con l'approvazione della legge regionale n. 10/2017 inerente: "Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità", la Regione, in continuità con quanto già attuato e avviato, sta attivamente promuovendo diverse iniziative per sviluppare una mobilità sostenibile con una maggiore sicurezza per la circolazione ciclistica, per incentivare i trasferimenti casa – lavoro, casa scuola, per favorire il ciclo-turismo verso le città d'arte e le aree naturalistico-paesaggistiche della nostra regione ed in generale per favorire l'avvicinamento anche dei cittadini a scelte di mobilità consapevoli anche in funzione del miglioramento della qualità ambientale e della salute della comunità stessa.

Considerato inoltre che, queste azioni vengono rafforzate da quanto previsto in termini di strategie e priorità, dalla nuova Legge n. 2 dell'11 gennaio 2018 (in vigore dal 15 febbraio 2018) inerente: "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità turistica". In essa vengono ribadite le priorità sopracitate e sono previsti inoltre diversi livelli territoriali di pianificazione da armonizzare nel corso del tempo.

La citata Legge regionale 10/2017 articola il sistema regionale della ciclabilità in tre elementi, ai fini del raggiungimento degli obiettivi della ciclabilità: reti urbane ed extraurbane, reti ciclovie regionali e loro integrazione delle reti con le infrastrutture e i servizi per la mobilità sostenibile e l'interscambio.

Nello specifico gli interventi per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclabile in corso di attuazione nel biennio sono i seguenti:

- 1) Bando 2018 Fondo FSC di 10 milioni di euro per interventi sulle ciclovie regionali su una spesa complessiva di 23 Mln di euro e una lunghezza di piste ciclabili di oltre 135 km;
- 2) Fondi POR-FESR (2014-2020) per oltre 8,2 milioni di euro di contributo regionale agli Enti Locali tenuti alla elaborazione dei PUMS, che hanno già presentato le loro proposte progettuali con finanziamento a 15 interventi per circa 37 km di nuove piste;
- 3) Ciclovia SOLE (Verona-Bologna-Firenze per oltre 680 km) con capofila Regione Emilia-Romagna, su cui la Città Metropolitana di Bologna ha bandito a inizio 2018 con 1,1 Mln di euro di contributo MIT, la gara per il progetto di fattibilità tecnico-economica. Il DM 517/2018 di nuovo riparto dei finanziamenti alle ciclovie nazionali 2018-2019 per la progettazione esecutiva e attuazione dei primi tratti, con finanziamento complessivo, suddiviso in fasi di avanzamento delle attività, di circa 15 Mln di euro. Inoltre, la Città Metropolitana ha predisposto il progetto esecutivo del tratto modenese e bolognese relativo all'ex sedime della linea ferroviaria Bologna Verona con finanziamento del Ministero dell'Ambiente per la sua realizzazione di cinque milioni di euro;
- 4) Altri interventi infrastrutturali per l'intermodalità/interscambio ferro-gomma-bici come nuovi percorsi per le biciclette nelle stazioni con pittogrammi, bike sharing e finanziamenti alle velostazioni, alloggiamento bici nei treni circolanti;
- 5) Attività di promozione degli interventi di settore dell'associazionismo e stesura di linee guida per un sistema di ciclabilità regionale.

Nello specifico il Bando Ciclabilità di cui alle Delibere di Giunta regionale nn.821 e 1873/2018 ha permesso la selezione e il finanziamento di 36 interventi di EE.LL. di ritessitura di percorsi ciclabili e servizi/infrastrutture per la ciclabilità con premialità alla loro programmazione ed efficacia con affidamento dei relativi lavori

previsto a fine 2019.

- **INVESTIMENTI DELLA MOBILITÀ URBANA E DEL TRASPORTO PUBBLICO NON COMPLETATI**

Attraverso gli Accordi di programma e altre fonti di investimento dal 1994 la Regione ha cofinanziato interventi per il miglioramento e la qualificazione del sistema di mobilità, in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale. Il contributo regionale previsto nei diversi Accordi è stato complessivamente di circa 200 milioni di euro che hanno attivato risorse per la realizzazione di interventi per una spesa di oltre 350 milioni di euro.

Infine, è confermato l'impegno finanziario regionale sugli investimenti per circa 15 Mln di euro (accordi di programma, riqualificazione delle fermate, accordi qualità dell'aria; (DGR n. 1538/2018) per i 50 interventi di settore impegnati, ma non completati. Saranno avviate ricognizioni sul loro stato d'arte per evidenziare lo svolgimento delle attività previste da parte degli enti beneficiari del contributo regionale, ai fini, ove riscontrabile del riconoscimento delle motivazioni di causa maggiore, per una proroga sui tempi di conclusione degli interventi stessi nell'ambito del periodo di validità del presente atto.

- **IL PIANO DELLA MOBILITÀ ELETTRICA REGIONALE "MI MUOVO ELETTRICO"**

La Direttiva Europea 2014/94/UE del 22-10-2014 promuove lo sviluppo delle alimentazioni "alternative al diesel" (decarbonizzazione dei trasporti) con particolare riferimento allo sviluppo di tecnologie che minimizzano le emissioni di CO₂, PM₁₀, NO_x, NMHC. Sono stati identificati l'elettricità, l'idrogeno, i biocarburanti, il gas naturale CNG ed il GPL come i principali combustibili alternativi con potenzialità di lungo termine in termini di alternativa al petrolio, anche alla luce del loro possibile utilizzo simultaneo e combinato come ad esempio, i veicoli a doppia alimentazione.

"Mi muovo elettrico" è la rete regionale di ricarica elettrica interoperabile. Il progetto è nato grazie alla sottoscrizione di specifici protocolli d'intesa che hanno impegnato la RER, i 13 comuni con popolazione maggiore di 50.000 abitanti (che rappresentano il 40% della popolazione regionale) e i principali distributori di energia allo sviluppo dell'uso dell'energia elettrica in modo interoperabile. L'interoperabilità fortemente voluta dalla RER come requisito indispensabile per la stipula degli accordi consente la ricarica presso tutte le colonnine indipendentemente dal contratto di fornitura.

Ad oggi sono stati già installati oltre 150 punti di ricarica pubblici (con prevalenza di energia da fonti rinnovabili). La rete di ricarica diffusa e integrata con la tariffazione è accompagnata da azioni condivise per l'armonizzazione delle regole di accesso e la regolamentazione delle ZTL nelle città coinvolte fin dal 2012. Per la facilitazione all'uso delle auto elettriche, l'accordo prevede anche l'accesso e la sosta gratuita nella ZTL. La Regione ed i comuni nell'ambito dei suddetti protocolli si sono impegnati allo sviluppo di Piani e programmi per la mobilità elettrica ognuno nell'ambito delle proprie competenze.

Il Decreto del Presidente del 26 settembre 2014 prevede ulteriori risorse per oltre 40 milioni di euro (fondo istituito nello stato di previsione del MIT) per il finanziamento del PNIRE (Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica) per un co-finanziamento pari al 50% per le spese sostenute per l'acquisto e per l'installazione degli impianti, dei progetti presentati dalle Regioni e dagli Enti Locali. Con Decreto Direttoriale n. 503 del 22 Dicembre 2015 il Ministero ha ripartito oltre 28 milioni di euro dei 40 inizialmente previsti. Alla Regione sono stati assegnati oltre 2 milioni di euro per l'acquisto, da parte di Enti Locali, Agenzie e Aziende del trasporto pubblico, di sistemi di ricarica finanziati fino al 50%. La rete è attualmente in fase di ulteriore implementazione, grazie agli accordi sottoscritti dalla Regione con le maggiori città.

La Regione sta attuando una strategia di diffusione dei punti di ricarica per veicoli elettrici aperti al pubblico, attraverso un protocollo di intesa sottoscritto (settembre 2018) dai principali soggetti erogatori di energia e aperto all'ingresso di tutti gli operatori che ne facciano richiesta, per l'installazione di colonnine pubbliche

che siano interoperabili tra i differenti operatori operando una distribuzione equa sul territorio, anche in aree a domanda debole. Si prevede per il 2020 l'installazione di 2.000 punti di ricarica interamente finanziati dagli operatori economici