

ATTO DI INDIRIZZO TRIENNALE IN MATERIA DI PROGRAMMAZIONE E AMMINISTRAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE PER GLI ANNI 2021-2023

QUADRO DI RIFERIMENTO IL SISTEMA DEI TRASPORTI NEL PERIODO DELLA PANDEMIA COVID-19 E LE RELATIVE CONSEGUENZE

Il 2020 è un anno che lascia un segno indelebile. La pandemia da Covid 19 che ancora oggi non allenta, costringe tutti i settori alla massima attenzione della salvaguardia della salute con preoccupanti ricadute nel mondo produttivo e nella vita delle persone. Tutti i settori sono stati colpiti pesantemente dalle inevitabili decisioni di restrizioni e chiusure necessarie al contenimento della diffusione del contagio di un virus che ha colpito tutto il mondo e alla gestione della crisi sanitaria.

L'Unione Europea ha reagito con misure eccezionali, inedite per natura e per portata, maturando decisioni che per molti anni erano state procrastinate prevedendo moltissime risorse economiche a favore degli stati membri, finalizzate all'attuazione della transizione ecologica e a raggiungere gli obiettivi dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile.

Il Patto per il Lavoro e per il Clima, redatto dalla Regione, si inserisce all'interno delle strategie del Paese e di quelle dell'Unione Europea verso la neutralità climatica al 2050 e di rilancio e transizione verso un'economia più sostenibile dal punto di vista ambientale e sociale.

Stabilisce impegni e responsabilità condivisi rispetto ad un percorso comune che migliori la qualità della vita delle persone e del pianeta e superi il conflitto tra sviluppo e ambiente, valorizzando tutte le potenzialità e gli spazi che questo cambiamento offre al territorio e alle nuove generazioni.

Tre le sfide per progettare lo sviluppo: **demografico**, che vede una prevalente componente di invecchiamento della popolazione a fronte di una necessità di innovazione e creatività, **transizione ecologica** finalizzata al contenimento e superamento della emergenza climatica e infine la **trasformazione digitale** che sta modificando profondamente la realtà che ci circonda.

In questo quadro di riferimento si inseriscono quindi nuovi indirizzi per una mobilità sostenibile e che in particolare il settore del trasporto pubblico è tenuto ad attuare per il prossimo triennio 2021-2023.

Una sfida impegnativa, che in continuità con quanto già previsto e fatto deve fare tesoro di quanto è stato in grado di garantire in questo periodo di pandemia. Un servizio essenziale che ha continuato ad essere garantito e svolto in tutti i bacini emiliani/romagnoli di riferimento in sicurezza e nelle migliori modalità possibili, sia pure nei limiti imposti dalla situazione contingente, adattandosi alle continue e diverse indicazioni provenienti dalle Autorità competenti, in particolare, grazie anche ai potenziamenti finanziati da Stato/Regione e con il supporto degli operatori privati disponibili.

Le Aziende hanno garantito in questi mesi le diverse ripartenze delle attività scolastiche in presenza senza particolari criticità, nel pieno rispetto dei Piani previsti nei tavoli Prefettizi, sviluppando ed applicando soluzioni gestionali e strutturali tali da poter garantire sicurezza e salubrità al trasporto pubblico, con sanificazioni spinte e periodiche, sanificazioni mezzo nebulizzatori, e con attenzione al personale viaggiante mediante la messa in sicurezza e isolamento del posto guida.

Ciononostante, a livello generale si registra una crescita della percezione di insicurezza e di pericolo nell'utilizzo del mezzo pubblico, che sta allontanando l'utenza dal TPL e tale tendenza, seppur ingiustificata in quanto ad oggi non ci sono riscontri sanitari/scientifici evidenti, potrà incidere sulla domanda dei prossimi anni anche in condizioni post-pandemiche: un tema da non sottovalutare per le possibili ripercussioni sulle abitudini di mobilità dei cittadini.

Il sistema del TPL deve quindi reagire, attrezzandosi strutturalmente per affrontare la prospettiva post Covid19, per ripristinare un pieno rapporto di fiducia e garantire il diritto di ogni cittadino ad una mobilità più ambientalmente sostenibile e di qualità, e rinnovarsi tenendo conto delle modifiche degli orari di lavoro, di scuola e in generale degli stili di vita, di nuove organizzazioni delle città, nel triennio che ci attende.

La Riforma del Settore annunciata a livello nazionale e una valutazione dello scenario di sviluppo della mobilità sostenibile possono e devono rappresentare un'occasione di rilancio coinvolgendo quali parti attive e propositive tutti i soggetti che ne fanno parte, tenendo in conto.

L'obiettivo generale previsto anche nei Piani di settore e nei PUMS, di forte riequilibrio del modal - split, oggi fortemente sbilanciato a favore dell'auto privata deve vedere l'adeguamento e il rafforzamento dell'offerta del trasporto pubblico, anche con specializzazione nei servizi per favorire la flessibilità nell'esercizio attraverso sinergie di gestione miste pubblico-privato, con un sensibile miglioramento delle performances di esercizio in termini di maggiori affidabilità e velocità commerciale del servizio, integrandola con altri sistemi di mobilità, anche condivisa, accompagnata dal completamento del rinnovo delle flotte tendenti ad emissioni zero ed allo stesso tempo sapendo cogliere tutte le nuove opportunità di sviluppo e dei sistemi digitali che consentano attraverso apposite piattaforme, di offrire servizi integrati all'utente, anche in tempo reale, sui sistemi avanzati di mobilità a partire dal trasporto pubblico.

Il filo conduttore della politica regionale del trasporto pubblico su bus e treno e della mobilità intesa nel senso più ampio, descritto nel precedente documento di indirizzi l'Addendum 2019-2020 all'Atto di indirizzo 2016-2018, è pertanto il concetto di "integrazione" inteso nella sua accezione più ampia, confermando e rafforzando in continuità ed estendono quanto già definito nei precedenti periodi, 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.

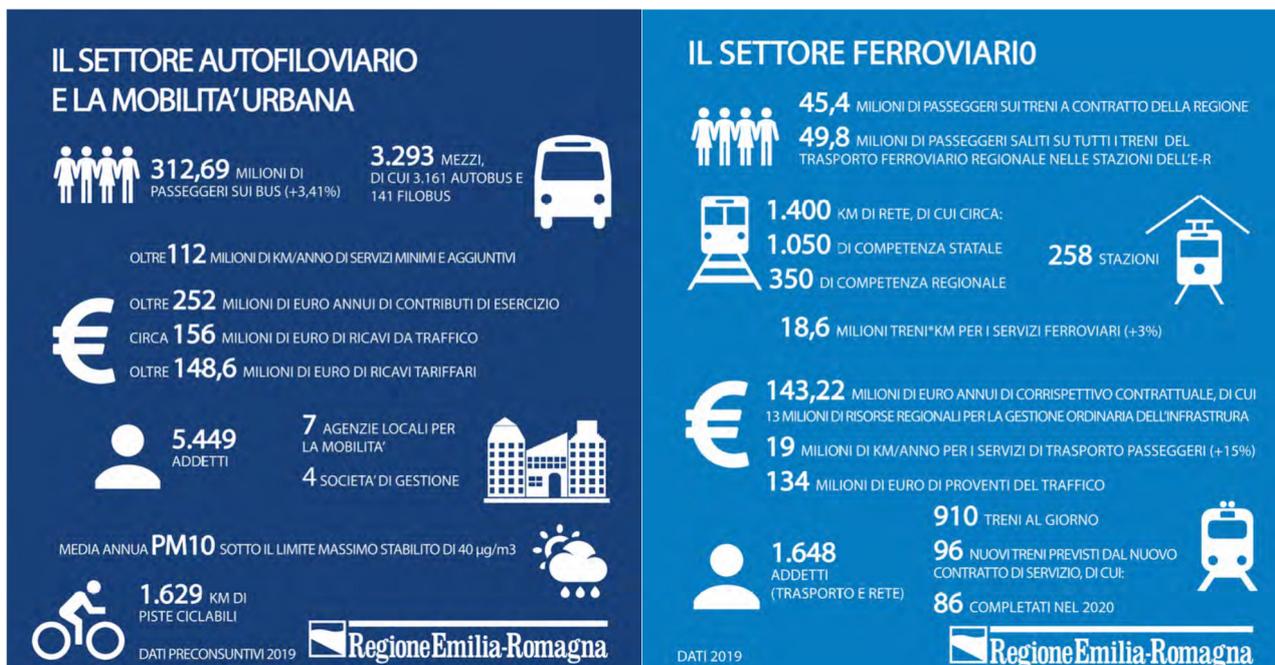
Il triennio 2021-2023 risentirà ancora delle conseguenze della pandemia, tuttavia è importante già da ora impegnarsi e responsabilizzare tutti gli attori del sistema, affinché sia disegnata una visione di rinnovamento del trasporto pubblico, moderno e flessibile, che veda sempre il cittadino - utente e il suo diritto alla mobilità quale obiettivo da sostenere e garantire.

L'ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI

Il servizio di trasporto pubblico della Regione Emilia-Romagna vede una produzione di circa 18,6 km per il servizio ferroviario 112 mln di Km per quanto riguarda il servizio di linea su gomma. L'intero settore, a livello regionale, è stato caratterizzato negli ultimi anni da una significativa crescita dei passeggeri trasportati che nel 2019 sono stati 49,8 milioni sul servizio ferroviario (+5,7% rispetto al 2018) e 312,7 mln (+3,4% sul 2018) sul trasporto pubblico locale di linea su gomma.

La produzione di servizi assorbe circa 410 mln€/anno di contributi per i servizi e produce circa 290 mln€ di ricavi che concorrono alla copertura dei costi per circa il 41%, quindi ben superiore al 35% come indice di copertura minimo previsto dalle norme.

Nelle immagini che seguono sono riassunti i principali indicatori del trasporto pubblico nel periodo precedente la pandemia



L'elevato rapporto ricavi/costi e la crescita dei passeggeri che hanno caratterizzato negli ultimi anni il trasporto pubblico nella regione sono indubbiamente indicatori di efficienza ed efficacia del sistema, tuttavia proprio questi indici lo hanno reso particolarmente fragile nell'ultimo anno, caratterizzato dalla presenza della pandemia da COVID-19.

Le modifiche ai comportamenti dei cittadini legate al manifestarsi della pandemia COVID -19 che ha caratterizzato l'ultimo anno, hanno provocato importanti impatti sull'intero settore del trasporto pubblico, con ripercussioni significative sia sugli equilibri finanziari che sulle modalità di erogazione dei servizi.

Si è assistito ad una modifica profonda dell'articolazione della domanda di trasporto, che in buona parte conserverà modifiche strutturali, dall'altra ad una riduzione della produttività del settore legata alle limitazioni di capacità dei mezzi come misura di contrasto del contagio, seppur con effetto temporaneo.

Il settore, nei cosiddetti mesi di lock-down, tra marzo e maggio, ha perso, in termini di mancati ricavi, circa 30.000.000 € al mese, in parte compensati da una riduzione dei servizi a cui non ha corrisposto una riduzione dei corrispettivi chilometrici, come stabilito dalle norme statali sulla gestione dell'emergenza.

Si è riscontrato un parziale ritorno alla normalità nei mesi estivi, grazie alla riapertura delle attività economiche, pur essendo limitato a garantire fino all'80% della capacità di trasporto consueta, in base ai limiti fissati dal Comitato Tecnico e Scientifico (CTS). Tale limite ha comportato, in occasione della riapertura a settembre dell'anno scolastico, la necessità di fornire servizi straordinari, che sono stati programmati di concerto tra Regione, Agenzie ed Aziende, ricorrendo anche, come previsto dalle norme sulla gestione dell'emergenza, ad operatori privati di noleggio bus con conducente.

Nelle diverse fasi fin qui affrontate della pandemia e nel rispetto dei vari decreti-legge e DPCM e Linee guida, la situazione di programmazione del trasporto pubblico ha costantemente garantito la mobilità di lavoratori e studenti e non solo, nonostante le enormi difficoltà determinate dalla necessità di assicurare una riorganizzazione dei servizi in funzione dei nuovi criteri di riempimento per la sicurezza sanitaria degli utenti, anche nelle incertezze di risorse finanziarie a ciò finalizzate.

In questi lunghi mesi di pandemia caratterizzati dall'introduzione di divieti, restrizioni e accuse spesso strumentali al trasporto pubblico, la Regione ha fornito le possibili soluzioni a sostegno delle mutate esigenze

di cittadini e utenti coinvolgendo comitati ed associazioni in confronti frequenti, in particolare nel settore ferroviario.

La Regione ha quindi fornito risposte tempestive alle necessità di integrazione dei servizi, in particolare per il servizio su gomma, per evitare rischi di affollamento sui mezzi prevalentemente utilizzati per il trasporto scolastico. La stessa Regione ha chiesto ed ottenuto l'intervento del Governo per l'istituzione di un apposito Fondo nazionale a sostegno trasporto pubblico locale, in particolare alle imprese di trasporto, per i mancati introiti da vendita dei biglietti e prevedendo anche indennizzi degli utenti per i servizi non utilizzati, non compiutamente "ristorati" dalle procedure applicate.

In particolare per garantire il ritorno a scuola degli studenti delle scuole superiori di secondo grado e universitari, si sono attivati, fin da aprile 2020, il Tavolo di coordinamento regionale Trasporti – Scuola, i Tavoli provinciali a cui partecipano le Agenzie locali per la mobilità, le Aziende di trasporto, i dirigenti scolastici provinciali e dei diversi istituti presenti nel territorio e gli enti locali, in cui sono state mediate e definite le modalità di organizzazione dei due settori coinvolti, che come noto presentano vincoli non sempre superabili.

Il riavvio delle attività scolastiche dal mese di settembre ha previsto dapprima la didattica in presenza al 100% a fronte di una capacità di carico dei bus dell'80%, percentuali poi ridotte, a seguito dell'inasprimento dei contagi da "seconda ondata" da novembre e per il periodo natalizio, che si sono attestate per le scuole in didattica in presenza al 75% e una riorganizzazione del TPL con il coefficiente massimo di riempimento del 50%, tenuto conto degli orari scolastici per il rientro a scuola dopo il periodo natalizio.

In attuazione alle disposizioni del DPCM di dicembre 2020 in particolare a quanto previsto all'art. 1 comma 9 lett. s), che istituisce presso le Prefetture, nell'ambito della Conferenza provinciale permanente, un Tavolo di coordinamento presieduto dal Prefetto, con la partecipazione di agenzie locali per la mobilità, società di gestione dei servizi, regione ed enti locali, e direzioni didattiche provinciali e dei diversi istituti presenti nei territori comunali, sono stati definiti i singoli Piani Operativi delle 9 realtà provinciali, atti a garantire il ritorno a scuola con didattica in presenza del 75% e con il 50 % di capienza prevista per i carichi nel trasporto pubblico, con raccordo tra gli orari di inizio e fine delle attività didattiche, ed il sistema di trasporto pubblico urbano, extraurbano e ferroviario, pronti ad essere applicati dal 7 gennaio 2021.

Si sono poi susseguite diverse disposizioni normative tra fine anno e il mese di gennaio 2021, anche a seguito dell'emergenza sanitaria, l'Ordinanza del Ministero della Salute del 24 dicembre 2020, che indica il 50% di presenza degli studenti quale fattore fisso da garantire per il periodo di validità dell'Ordinanza stessa, ovvero dal 7 al 15 gennaio 2021, e confermato il 50% di capienza per il TPL, l'Ordinanza regionale dell'8 gennaio 2021 che ha previsto, prudenzialmente, in considerazione dell'andamento dei contagi, il rientro a scuola in presenza, dal 25 gennaio 2021, con applicazione a regime dei Piani Operativi, la sentenza del TAR che ha accolto l'istanza di sospensione dell'ordinanza regionale, prevedendo il rientro a scuola dal 18 gennaio 2021, con il 50% di presenza e 50% di capienza mezzi.

Mai interrotto e continua settimanalmente, il monitoraggio, sia da parte dei Tavoli Prefettizi sia da parte della struttura tecnica, con le agenzie e le aziende di trasporto che, sono presenti quotidianamente sul territorio per i controlli necessari a rilevare e risolvere situazioni di eventuali criticità per la sicurezza e contenimento di assembramenti.

Sono stati previsti, grazie alle forze dell'ordine, della polizia locale e delle associazioni di volontariato presidi alle fermate dei bus considerate attrattive di numeri importanti di utenza, al fine di contenere eventuali assembramenti e fluidificare così le salite e le discese dai mezzi, accompagnata da una comunicazione puntuale e con diversi strumenti, sia nelle scuole che a terra e bordo bus.

I risultati di monitoraggio della ripresa dal 18 gennaio e fino a febbraio 2021, evidenziano un esito buono e soddisfacente in tutti i bacini, con la risoluzione immediata di sporadici interventi rilevati e segnalati. Il carico medio dei bus registrato nel periodo si attesta intorno al 35%-40% di presenze, anche in considerazione dell'organizzazione dei diversi istituti scolastici.

Nella organizzazione dei servizi non è stata tralasciata la sicurezza del personale viaggiante: i posti di guida sono stati adeguati e isolati in larga parte dai contatti in salita dei passeggeri, anche attraverso il finanziamento regionale di paratie.

Per garantire lo svolgimento del servizio di Tpl in sicurezza, la Regione ha stanziato 1 milione di euro nel 2020 per cofinanziare le spese sostenute dalle società di gestione per l'equipaggiamento dei mezzi con dispositivi di separazione tra l'area di guida riservata all'autista e l'adiacente area passeggeri, nonché l'installazione di sistemi di distribuzione igienizzante per i passeggeri a bordo bus e la sanificazione dei mezzi.

Per il futuro sarà necessario utilizzare strumenti digitali e informatici per la sicurezza dei trasportati e per garantire i comportamenti individuali e i limiti di capienza massima consentiti.

Preso atto quindi del continuo adattamento dei servizi di TP alle diverse disposizioni normative emanate sono stati attivati servizi aggiuntivi, con rimodulazione dei propri programmi di esercizio, riducendo le linee a domanda debole e potenziando le linee maggiormente frequentate (principalmente utenza scolastica) e con utilizzo dei bus NCC laddove possibile, limitatamente alle risorse economiche nonché ai mezzi disponibili sul mercato.

Si sottolinea che sono oltre **592** i bus aggiuntivi attualmente previsti, e che la Regione ha stanziato proprie risorse ca 4 milioni di euro, per i chilometri aggiuntivi, come di seguito evidenziato.

BACINO	BUS aggiuntivi settembre - giugno 2021	Km aggiuntivi programmabili gennaio-giugno 2021	Risorse necessarie 2021 euro
PIACENZA	69	750.000	2.250.000,00
PARMA	70	709.280	2.127.840,00
REGGIO EMILIA	62	1.000.000	3.000.000,00
MODENA	73	1.172.604	3.517.812,00
BOLOGNA	119	1.104.000	3.422.400,00
FERRARA	43	559.632	1.678.896,00
RAVENNA	55	758.058	2.274.174,00
FORLI'-CESENA	54	836.133	2.508.399,00
RIMINI	47	798.967	2.396.901,00
TOTALE	592	7.688.674	23.176.422,00

IL QUADRO NORMATIVO ED ECONOMICO-FINANZIARIO DEL TRASPORTO PUBBLICO DURANTE LA PANDEMIA

Le norme statali hanno stanziato, nei vari decreti, destinati alla Regione Emilia-Romagna, circa 71 milioni di € per ristorare le aziende dai mancati ricavi e 7,6 mln€ per i servizi aggiuntivi di competenza del 2020.

Per il 2021 al momento sono già stanziati circa 25 milioni di e per i servizi aggiuntivi e 13,5 mln€ per i mancati ricavi. Altre risorse saranno previste nei prossimi provvedimenti in corso d'anno, alla luce dell'evoluzione della pandemia e del relativo impatto sul settore.

È in corso la definizione di una metodologia condivisa tra regioni per calcolare i valori relativi ai ristori da mancati ricavi, al fine di poter riequilibrare correttamente i contratti di servizio e non incorrere in sovra compensazioni. Questo tema sarà condiviso anche con le Agenzie della mobilità in considerazione del ruolo di stazioni appaltanti e di gestione dei Contratti di servizio. Si tratta di un'operazione piuttosto complessa che dovrà tener conto delle differenze che caratterizzano il panorama nazionale dei contratti di servizio per il trasporto pubblico.

Per far fronte alle esigenze di sicurezza all'interno degli autobus la Regione ha stanziato alle aziende esercenti il servizio di TPL, nel corso del 2020, 1 mln€ per contribuire alla implementazione di apparati di sicurezza e sanificazione, in particolare per l'installazione di paratie di protezione degli autisti.

RISTORI PER TAXI E NOLEGGI CON CONDUCENTE AUTOVETTURE

La Legge di stabilità regionale 2021, Legge Regionale n. 12 del 29 dicembre 2020, all'art. 11 prevede uno stanziamento di risorse di 2 milioni di Euro finalizzati a dare un ristoro una tantum, per limitare le gravi conseguenze economiche del settore autoservizi, ai titolari di licenza taxi e di autorizzazione di noleggio con conducente, rilasciate dai Comuni della Regione Emilia-Romagna o da soggetti da essi delegati, attive nell'anno 2020, a seguito delle limitazioni derivanti dalle misure di contenimento nazionali e regionali, da emergenza sanitaria Covid 19, tra cui quelle di restrizioni degli spostamenti e di distanziamento sociale.

La misura di sostegno è attuata attraverso un bando pubblico. Il contributo è riferito ad ogni licenza/autorizzazione in capo allo stesso soggetto/titolare e anche per quelle conferite in cooperative di produzione e lavoro come previsto all'art. 7 della Legge n. 21/1992; è ripartito nei limiti delle risorse disponibili, sulla base del numero delle licenze e autorizzazioni ammesse a contributo e per i giorni effettivi di titolarità.

IL TRASPORTO PUBBLICO POST-COVID

Le modifiche ai comportamenti individuali, all'organizzazione del lavoro e alla logistica introdotte durante la pandemia porteranno a definire, al termine dell'emergenza, uno scenario di domanda che presenterà significative differenze rispetto alla situazione pre-emergenziale.

Il ricorso allo smart working, il forte sviluppo dell'e-commerce, oltre alle inevitabili modifiche all'assetto socioeconomico porteranno a modifiche strutturali della domanda di mobilità, in termini di frequenza degli spostamenti, di distribuzione spaziale della domanda in base a nuove scelte localizzative sia per le residenze che per le attività economiche, infine di scelta dei modi di trasporto. che

Lo scenario futuro più probabile sarà caratterizzato da una diminuzione degli spostamenti in particolare per quelli sistematici e da una maggior parcellizzazione dei viaggi sia su base spaziale e nella giornata (spostamenti sempre meno concentrati e maggiormente distribuiti): ciò potrà determinare una perdita di efficienza del trasporto pubblico, che trae efficienza dalla concentrazione dei flussi.

Le nuove esigenze di domanda, ovvero una maggior flessibilità dovuta ad una diminuzione delle componenti "abitudinarie", porta ad uno scenario tendenziale che privilegia la mobilità privata, più flessibile seppur più costosa, con inevitabili riflessi negativi in termini di sostenibilità.

Il sistema di trasporto pubblico dovrà quindi rispondere alle mutate esigenze, in particolare attraverso una maggiore integrazione tra sistemi di trasporto pubblico e intermodalità tra trasporto pubblico e privato e un aumento dell'accessibilità al servizio, con elaborazione partecipata, in stretto rapporto con il territorio e gli Enti Locali, per l'attuazione delle prossime politiche di intervento sulla mobilità.

L'attenzione sarà particolarmente rivolta alla rimodulazione del disegno e della capacità delle reti di trasporto collettivo, della velocità commerciale e al rafforzamento dei servizi resi, mediante interventi tesi a ottimizzare l'uso delle infrastrutture esistenti e con particolare interesse ai punti di concentrazione presso gli accessi ai

sistemi di trasporto di massa e con specifica cura agli aspetti di flessibilità dell'offerta (periodo estivo, ripresa delle attività scolastiche, ...).

Il sistema del trasporto pubblico deve trovare ancora margini di aumento della propria efficacia ed efficienza in un'ottica di integrazione tra i sistemi e di accessibilità al servizio: ciò potrà avvenire anche grazie alle nuove tecnologie, e ad una maggior digitalizzazione dei sistemi di vendita e della comunicazione, oltre alla necessità di individuare titoli di viaggio integrati e anche titoli flessibili che superino le economie basate sulla frequenza (il classico abbonamento).

Politiche di tariffazione rinnovate, integrate e personalizzate e con maggior coinvolgimento dei Mobility manager e strumenti tecnologici a supporto della accessibilità e della gestione dovranno consentire l'adeguamento alle mutate esigenze della domanda, fermo restando gli equilibri contrattuali al netto di eventuali integrazioni tariffarie. Una maggiore facilità di accesso ai titoli di viaggio, on line e sul territorio, con il ricorso a tecnologie funzionali allo scopo e proposte di nuovi titoli di viaggio maggiormente flessibili in rapporto al reale utilizzo.

È importante realizzare una vera integrazione tra i diversi servizi, con attenzione ai parallelismi, per il completamento dell'intero percorso origine/destinazione, che deve essere garantito a tutti i cittadini della Regione ottimizzando al meglio le risorse derivanti dalla soppressione di eventuali doppi servizi sulle stesse relazioni.

I servizi flessibili dovranno avere un ruolo crescente rispetto alla situazione pre-pandemica, che li vedeva prerogativa esclusiva delle aree a domanda più debole.

Riguardo al sistema ferroviario regionale si evidenzia il forte impegno regionale sul rinnovo del materiale rotabile e dell'uso dei servizi da parte degli utenti. In particolare, lo sviluppo del Servizio Ferroviario metropolitano dell'area Bolognese deve tenere conto degli strumenti di pianificazione il Pums che prevede una riorganizzazione di tutto il trasporto pubblico metropolitano, puntando sull'intermodalità ferro-gomma con la riorganizzazione/ottimizzazione dei servizi del TPL e la realizzazione dei Centri di mobilità, per creare una rete di servizi più efficiente e più capillari anche a favore delle località minori. Questo percorso deve vedere il coinvolgimento diretto e la responsabilizzazione degli Enti che ne devono valutare i relativi impatti sulla domanda potenziale.

Ad una modifica strutturale della domanda di mobilità dovrà quindi seguire una strategia di adattamento del sistema dei trasporti che abbia caratteristiche resilienti, ovvero capace di cogliere la necessità di cambiamento per evolversi in un'ottica di efficienza e sostenibilità.

LE AZIONI DI SVILUPPO DEL SISTEMA DEI TRASPORTI REGIONALI

La programmazione dei servizi di trasporto pubblico: dal covid 19 a nuovo quadro della domanda: qualificazione e integrazione modale e tariffaria

Il rilancio del settore di trasporto pubblico a seguito dell'emergenza sanitaria dovrà confrontarsi con un nuovo scenario di domanda, mantenendo i livelli di efficienza che ne hanno caratterizzato l'evoluzione degli ultimi anni. Ciò non potrà avvenire che attraverso una sempre maggior integrazione tra i modi di trasporti, dalla pianificazione della mobilità ai diversi livelli di governo, integrando il trasporto pubblico su ferro con la gomma, e con la mobilità privata, in particolare in ambito urbano con la mobilità dolce.

Le tecnologie digitali, che hanno trovato ampia diffusione a consuetudine all'uso da parte dei cittadini durante la pandemia, forniranno un contributo significativo sia allo sviluppo dei sistemi di vendita fondamentali ai processi di integrazione tariffaria, sia al controllo e monitoraggio dei mezzi, con inevitabili ricadute sull'accessibilità e sulla sicurezza dei passeggeri. Inoltre, nell'ambito delle forme di integrazione dei

sistemi di trasporto pubblico e con la mobilità dolce, è importante evidenziare anche le forme di sharing di mezzi (es. car sharing, bike sharing), complementari alla mobilità pubblica e fattore rilevante di riduzione dell'impatto ambientale, in particolare ove trattasi di mezzi a trazione elettrica.

Nella programmazione dei servizi di trasporto pubblico viene confermato il ruolo essenziale delle Agenzie Locali per la Mobilità. I dati di analisi della domanda e di successivo monitoraggio sistematico dei servizi svolti sono gli elementi chiave dell'attività della programmazione operativa, pertanto, nell'ambito del rapporto contrattuale tra gli Enti di Governo del TPL e le Imprese del TPL, dovranno essere implementati piani di accesso condiviso ai dati, procedendo d'intesa tra le parti al graduale rinnovo dei sistemi in uso (AVM e ai necessari aggiornamenti tecnologici dei sistemi STIMER di rilevazione dell'utenza a bordo). Dovrà inoltre essere strutturato il rapporto collaborativo tra le Agenzie ed altre istituzioni (istituti scolastici, mobility manager d'area, e uno scambio di informazioni e decisioni continuo con la clientela etc.) per condividere con periodicità e continuità i dati di dettaglio relativi alla formazione della domanda di mobilità scolastica, dei pendolari, etc.

Favorire la collaborazione e le sinergie pubblico privato nei servizi di mobilità che in questo periodo di pandemia si è dimostrata determinante evidenza ulteriori questioni di sussidiarietà che porta a valutare anche indirizzi in merito alla connotazione del rapporto pubblico privato attualmente in essere.

In Emilia- Romagna il sistema di imprese private opera servizi di TPL in co-affidamento o in sub-affidamento per circa il 30% del servizio regionale e questa collaborazione induce rilevanti vantaggi tenuto conto della maggiore flessibilità delle imprese private e nella qualità del servizio derivante dagli investimenti che le stesse imprese hanno effettuato nel corso dell'ultimo quadriennio.

Tenuto conto delle caratteristiche dei territori e della presenza di vaste aree che richiedono servizi a bassa intensità (territori montani e periurbani, zone artigianali e industriali) fa emergere anche la possibilità del ricorso ad imprese private che entrano in co-affidamento, che può rappresentare una eventuale soluzione in termini di qualità, costi, flessibilità anche attraverso la costituzione di società consortili funzionali ad una erogazione dei servizi più flessibile e individuando i criteri e gli aspetti di clausola sociale per i sub affidamenti nei documenti di gara.

L'individuazione dei soggetti che dovranno erogare i servizi in sub affidamento, dovrà essere ispirata a principi di coerenza e proporzionalità con i costi operativi delle aziende affidatarie, tenendo conto dei costi amministrativi, ricavi etc.... Inoltre, dovranno ispirarsi a logiche di specializzazione dei servizi, rendendo disponibili alle piccole e medie aziende parte di quei servizi extraurbani e le linee a basso regime di utenza che possono essere svolti in maniera flessibile e a costi inferiori.

Le risorse per i servizi e integrazione tariffaria

Le fonti di finanziamento di origine statale del settore ammontano a circa 363 mln€, a cui la Regione concorre con circa 60 mln€ con risorse proprie.

La Regione provvede a garantire diverse forme di integrazione tariffaria, sia tra il servizio ferroviario regionale e la lunga percorrenza, sia tra il servizio ferroviario e il servizio urbano per le città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti.

Il primo ha interessato negli anni scorsi circa 2.500 utenti per un valore di circa 2.000.000 €, il secondo interessa circa 60.000 abbonati e impegna circa 6.000.000€ di risorse regionali.

Dal settembre 2020 è attiva l'iniziativa "Grande", ovvero viene garantito il trasporto pubblico nel percorso casa scuola agli studenti delle scuole elementari e delle medie inferiori, che sarà esteso a tutte le scuole secondarie di secondi grado a partire dall'a.s. 2021-2022.

Le risorse regionali correnti impegnate per il settore del trasporto pubblico, relative alla gestione dei servizi e alle integrazioni tariffarie, sono state pari a 70 mln nel 2020, e ammonteranno rispettivamente nel 2021 e 2022 a circa 80 e 100 mln€.

Le richieste del settore in merito al riconoscimento dell'indicizzazione del Fondo Nazionale trasporti trova la consapevolezza della Regione, un onere che non può ulteriormente accollarsi, anche in considerazione delle risorse aggiuntive già garantite al settore in questi anni e che invece richiede un impegno delle regioni tutte, nei tavoli nazionali, dove peraltro sono già state espresse richieste finalizzate a rendere strutturali le risorse stanziare nei diversi decreti a favore del TPL e dei servizi aggiuntivi in considerazione delle mutate esigenze di contesto. Circa le risorse destinate al Tpl, la Regione è impegnata nel confronto a livello nazionale affinché il FNT sia almeno indicizzato.

Non è da dimenticare che in questo periodo di pandemia sono stati comunque garantiti contributi da parte dello Stato, per l'equilibrio dei contratti di servizio e a garanzia dei mancati ricavi, anche in presenza di forti riduzioni di servizio.

Il presidio e il monitoraggio delle evoluzioni dei modelli di erogazione dei servizi, determinati anche dalle caratteristiche di innovatività degli investimenti, quali il rinnovo del parco, sono importanti anche al fine di evidenziare la eventuale disponibilità di maggior liquidità di cui le società di TP potrebbero usufruire derivante anche dal contenimento dei costi di gestione, a cui concorre indirettamente la Regione attraverso il cofinanziamento sul rinnovo delle flotte, che può incidere ad esempio dal contenimento dei costi di manutenzione del parco mezzi in fase di svecchiamento.

Le diverse richieste di incremento di servizi emerse in questo periodo saranno valutate e riconosciute senza canali preferenziali, in presenza di certezze di risorse da dedicare e previa analisi dei reali fabbisogni dei diversi territori. Ulteriori incrementi di servizi potranno essere valutati anche a fronte di un concorso alla loro copertura da parte degli EELL, che dovranno esprimere una ulteriore maggiore responsabilizzazione atta a garantire quei servizi aggiuntivi necessari alla domanda in evoluzione.

La riprogrammazione dei servizi aggiuntivi nel corso del 2020-21 ha fatto emergere la necessità di una differente ripartizione delle risorse sul territorio regionale, in particolare per il bacino modenese, a cui saranno attribuite maggiori risorse, aggiuntive rispetto a quelle consolidate, fino ad arrivare ad un tetto di 1.000.000€/anno, per servizi da incrementare. Saranno confermate le risorse destinate alle aree a domanda debole ovvero aree interne e territori montani.

Negli ultimi anni sono state erogate ai diversi bacini risorse sui servizi TPL per far fronte in località minori o fasce orarie particolari a modifiche del servizio ferroviario, in termini di orario o soppressione di fermate. Tali risorse saranno stabilizzate ed integrate ai servizi minimi per ciascun bacino, a cui sarà richiesta la garanzia che vengano mantenute le corse per cui sono state stanziare (supporto al servizio ferroviario) e conservino l'integrazione modale. Ciò consentirà un efficientamento nell'uso di queste risorse.

Le politiche di integrazione tariffaria

Si confermano le attuali iniziative di integrazione tariffaria, ovvero:

- “MiMuovo anche in città”, che interessa circa 60.000 abbonati, per un valore 6.000.000 €/anno circa. L'agevolazione consiste nella possibilità, per i possessori di abbonamento ferroviario, di usufruire del trasporto pubblico urbano gratuito nelle 13 città con più di 50.000 abitanti. I risultati delle vendite registrati nella campagna settembre 2019-agosto 2020 vede un totale di oltre 331.000 abbonamenti con oltre 32.000 annuali di cui 20.040 annuali studenti e 298.176 mensili.
- Iniziativa “GRANDE”, ovvero la possibilità per oltre 330.000i ragazzi under 14 di viaggiare gratuitamente sul percorso casa scuola e nel tempo libero sia nei servizi urbani delle 13 città con

popolazione superiore ai 50.000 abitanti, sui servizi extraurbani gomma e sul servizio ferroviario regionale. L'iniziativa mira ad incentivare l'uso del trasporto pubblico e a educare ad una mobilità sostenibile già dalle giovanissime generazioni.

- Per l'anno scolastico 2021-2022 è già prevista, l'estensione della iniziativa di gratuità del trasporto pubblico anche ai ragazzi che frequentano gli istituti delle scuole superiori. Tale estensione, che interessa una platea di oltre 197.000 studenti, è però rivolta ai ragazzi appartenenti a famiglie con ISEE inferiore/fino a 30.000 €. Si prevede che questa misura abbia un valore pari a circa 16 milioni di euro/anno su tutto il territorio regionale, oltre ai 5 mln€/anno destinati alla gratuità per i ragazzi interessati dall'iniziativa "GRANDE", dai 6 ai 13 anni.
- L'integrazione tariffaria "Mi Muovo tutto treno" finalizzata a integrare i servizi ferroviari regionali con i servizi ferroviari a lunga percorrenza è stata prorogata fino al 2020 a partire dal 2019 anno in cui Trenitalia nella divisione della lunga percorrenza ha iniziato a sostituire i treni Freccia Bianca con Tranny alta velocità, caratterizzati da titoli di viaggio più costosi. Questa forma di integrazione dal 2021 rimane, ma è limitata alla categoria di treni Freccia Bianca e Intercity li cui servizio è stato molto ridotto, mentre è stata implementata una misura volta a ridurre il costo degli abbonamenti AV dei treni che, sulla linea ancona-Milano ad esclusione della linea AV, hanno sostituito i Freccia Bianca. L'intervento della regione consentirà un abbattimento dei prezzi degli abbonamenti AV con un contributo chilometrico crescente all'aumentare della distanza percorsa fino al 45% di copertura del costo dell'abbonamento.
- L'avvio del nuovo contratto di servizio ferroviario rende necessaria una rivisitazione del sistema di integrazione tariffaria per l'utilizzo integrato delle linee parallele tra servizio ferro e servizio gomma che attualmente esiste in particolare su alcune linee regionali. Il sistema dovrebbe volgersi prevedendo sia titoli di viaggio mono modali ferro o gomma che titoli integrati che potranno avere un supplemento di costo.

Per la realizzazione di politiche tariffarie integrate a favore dei cittadini si evidenzia la necessità di disegnare un nuovo modello, anche con un supplemento di costo per l'utenza, e un riconoscimento a tutti gli operatori coinvolti, di una ripartizione degli introiti tra operatori equilibrato a copertura dei mancati ricavi.

Le basi dati anche a supporto della ripartizione dei ricavi, quale tra l'altro la registrazione delle "validazioni" dei titoli di viaggio, che costituiscono il principale fattore di valutazione per ogni attività di programmazione e pianificazione dei servizi. È infatti opportuno che l'operatività delle tecnologie implementate e di quelle implementabili sia condivisa con tutti i soggetti del settore, col sistema degli enti locali e delle Agenzie, impegnati nella ricerca della razionalizzazione delle risorse e della massimizzazione del beneficio ai territori per la frequentazione dei servizi erogati.

Digitalizzazione e accessibilità ai servizi

Il sistema dei trasporti deve evolversi verso una sempre maggior integrazione e accessibilità, utilizzando al massimo le opportunità offerte dalla tecnologia digitale.

Da almeno un quinquennio i servizi per la mobilità si stanno evolvendo in sistemi integrati, secondo la logica del "MaaS" (ovvero Mobility as a Service), che vede la creazione di piattaforme di informazione e offerta di servizi integrati.

Gli strumenti digitali devono permettere di valutare l'evoluzione della mobilità nei territori, con particolare attenzione ai territori urbani, misurare l'utilizzo del TPL e dei flussi trasportati, monitorare in continuo la qualità dei servizi erogati (parametri misurabili e accertabili grazie anche alle nuove tecnologie, sull'aumento del load factor, puntualità, comfort, frequenza delle corse).

In altri termini si tratta di raggruppare in un unico luogo digitale una molteplicità di servizi di mobilità, pubblica e privata, dalle informazioni su servizi e travel planner, all'erogazione di titoli di viaggio di soggetti diversi, all'accessibilità di servizi complementari quali ad esempio il pagamento della sosta.

Sul territorio regionale è già presente una piattaforma – “denominata ROGER” - gestita dalle aziende erogatrici del servizio di trasporto pubblico su gomma che offre alcuni di questi servizi.

Questo strumento consente già l'accesso ai titoli di viaggio per il servizio di trasporto pubblico sia su ferro che su gomma in tutta la regione, offrendo anche il servizio di travel planner. Offre inoltre il servizio di pagamento della sosta limitatamente alla città di Bologna.

Il sistema va integrato con i servizi di trasporto non di linea (taxi e noleggio con conducente), ed in caso estendendo le città in cui sarà possibile utilizzare la piattaforma per il pagamento della sosta.

Rapporti con l'utenza

La Regione pur avendo posto, nel compimento della propria azione di programmazione, riqualificazione ed indirizzo, un'attenzione particolare ai diritti degli utenti dei servizi di trasporto pubblico e pur avendo promosso, in particolare per quanto riguarda il trasporto ferroviario, il dialogo con i rappresentanti degli utenti e dei consumatori, senza sottrarsi ad un confronto costruttivo per migliorare l'offerta dei servizi sia in quantità che in qualità, riconosce la necessità di dare formale coerenza a quanto la normativa nazionale prevede in merito al coinvolgimento delle Associazioni dei Consumatori.

In particolare, il confronto è già attivo per quanto riguarda il servizio ferroviario, nella definizione delle procedure di conciliazione e nel monitoraggio della qualità percepita secondo quanto previsto dalla norma.

GLI INVESTIMENTI

Ferrovie Regionali

Sulla rete di proprietà regionale (oltre 300 km di linea) sono in corso o programmati nel prossimo triennio investimenti per oltre 240 mln€.

In particolare, sono già finanziati investimenti per 185 mln e nel corso del triennio si sono attivate risorse regionali per ulteriori circa 60 mln.

Gli investimenti riguardano principalmente:

- l'installazione su tutta la rete del Sistema di Controllo Marcia Treno, ovvero di un sistema di sicurezza che serve a prevenire gli incidenti anche causati dall'errore umano. Si tratta di un investimento finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con 50mln€, di cui 30 già spesi. La rete regionale sarà completamente attrezzata entro il 2021-22
- L'elettrificazione, che consentirà di far viaggiare treni più moderni, più capaci e più performanti: entro il 2022 saranno elettrificate le tre linee reggiane, con un investimento di circa 32 mln€ complessivi, successivamente si provvederà ad elettrificare la tratta Parma-Poggio Rusco relativa alle linee Parma-Suzzara e Ferrara Suzzara (40 mln), infine si procederà alla linea Ferrara-Codigoro (da definire).
- Interventi di ricucitura urbana, per un totale di oltre 120 mln€:
 - A Ferrara è in fase di avvio l'interramento della ferrovia Ferrara-Ravenna e Ferrara-Codigoro nel tratto urbano di Ferrara (circa 65 mln di risorse, RFI, MIT e Regionali)
 - A Bologna è in fase di chiusura il progetto per il prolungamento, nella tratta urbana del capoluogo, dell'interramento della ferrovia Bologna-Portomaggiore (circa 57 mln)

- Soppressione dei passaggi a livello, che sono la principale causa di incidenti e di malfunzionamento della linea. In caso un passaggio a livello venga abbattuto da un veicolo, le recenti norme di sicurezza prevedono procedure complesse che portano a forti ritardi che si ripercuotono sulla linea per diverse ore. Sono previsti lavori per oltre 15 mln, in parte finanziati con risorse statali, in parte con risorse regionali, in parte provenienti dal territorio.

Attualmente, attraverso una prima anticipazione di fondi FSC 2021/2027 sono in fase di programmazione e di progettazione interventi sulla sicurezza e sul potenziamento delle ferrovie regionali per ulteriori 54 mln€.

Ferrovie Nazionali

Linea Rimini-Ravenna

È stato recentemente sottoscritto un protocollo di intesa tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Rete Ferroviaria italiana S.p.a. e Regione Emilia-Romagna per il potenziamento del collegamento ferroviario Ravenna – Rimini, uno degli obiettivi previsti dal PRIT 2025- il Piano Regionale Integrato dei trasporti della regione Emilia-Romagna.

Lo schema di Protocollo, approvato dalla Giunta regionale, prevede l'istituzione di un gruppo di lavoro congiunto tra RFI e Regione che, entro un anno, deve individuare e definire, attraverso la sottoscrizione di un Accordo attuativo, il piano degli interventi infrastrutturali, tecnologici, operativi e organizzativi necessari a realizzare il miglioramento dei collegamenti ferroviari tra Ravenna e Rimini.

Si tratta di misure di adeguamento che consentiranno di effettuare servizi sulla linea romagnola con una frequenza di 30 minuti per senso di marcia e con fermata in tutte le località di servizio intermedie.

Sul tavolo degli interventi oggetto di valutazione ci sono: la soppressione dei passaggi a livello, che attualmente sono 29, attraverso la realizzazione di opere sostitutive per favorire la viabilità ciclabile e pedonale, il ripristino del binario di incrocio nella stazione di Rimini Viserba per permettere movimenti contemporanei a 60km/h, il raddoppio selettivo di binario della tratta Rimini Viserba-Rimini con l'obiettivo di incrementare la capacità della linea e migliorare i tempi di percorrenza e di flessibilità di gestione del traffico ferroviario e, per migliorare la capillarità del servizio e salvaguardare i tempi di percorrenza, sarà valutata, nel lungo periodo, l'introduzione di ulteriori nuove fermate.

Linea "Direttissima" Bologna-Prato

La linea Bologna – Prato, individuata da tempo come parte centrale del Corridoio europeo Scandinavia–Mediterraneo nella rete ferroviaria italiana, è interessata da importanti lavori di potenziamento infrastrutturale e tecnologico per l'adeguamento agli standard europei per il traffico delle merci, con particolare riferimento all'ampliamento della sagoma, indispensabile per consentire il transito di semirimorchi e container High Cube (autostrada viaggiante), e del modulo della linea, per consentire la circolazione di convogli fino a 750 metri di lunghezza.

L'intervento, progettato ed eseguito interamente da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane), è anche indispensabile per garantire il collegamento dei terminal interni e portuali delle aree logistiche tirrenica ed emiliano-romagnola con il centro e il nord dell'Europa; inoltre, l'intervento consentirà la circolazione sulla linea dei materiali doppio piano disponibili o di prevista acquisizione da parte delle imprese ferroviarie Trenitalia e Trenitalia Tper.

I lavori, iniziati nel dicembre 2020 in Toscana, nel tratto tra Vernio e Prato, proseguiranno ad anni alterni nel 2023 sulla tratta San Benedetto Val di Sambro – Bologna ed infine, nel 2025 sulla tratta della galleria tra Vernio e San Benedetto.

Il progetto prevede, a completamento di un complessivo intervento di modernizzazione infrastrutturale e tecnologica:

- il completo rinnovo del sistema di circolazione della linea e delle stazioni, con incremento dei livelli di affidabilità di tutte le componenti;
- interventi nelle stazioni per il miglioramento delle condizioni di accessibilità, abbattimento barriere architettoniche e generale restyling dei fabbricati, per offrire alla clientela dei servizi regionali un livello superiore di qualità nell'accesso ed utilizzo del sistema ferroviario.

L'intervento comporterà la riduzione e sospensione dei servizi in alcune fasce orarie, che saranno sostituiti da servizi automobilistici in grado di garantire una adeguata accessibilità ai territori.

Stazioni ferroviarie

Le stazioni ferroviarie sono intese nella programmazione regionale come snodi fondamentali del sistema di trasporto integrato passeggeri regionale e quindi dovranno sempre più assumere un ruolo strategico rispetto al territorio, quale porta di accesso ad esso, migliorandone l'accessibilità e rafforzandone l'integrazione con i diversi sistemi di trasporto, in sinergia con la localizzazione attorno ad esse di centri attrattori e generatori di traffico ed altri servizi a valenza plurima, utili anche per le esigenze dei cittadini.

In questo contesto la Regione ha sottoscritto con Rete Ferroviaria Italiana il "Protocollo d'intesa per lo sviluppo dell'intermodalità nelle stazioni ferroviarie" che si pone l'obiettivo di potenziare l'accessibilità e l'attrattività delle stazioni, ottimizzare l'integrazione modale tra il treno e il trasporto pubblico su gomma, creare connessioni di qualità con la rete ciclabile rafforzando la mobilità attiva anche in chiave di sostenibilità ambientale, privilegiando gli interventi nelle stazioni già oggetto di pianificazione di progetti per l'integrazione dei diversi sistemi.

Con il Protocollo si dà avvio ad un processo di valorizzazione delle stazioni ferroviarie che punta ad una nuova visione delle stesse non solo rivolta all'interno ed al servizio ferroviario, FAISA e anche in termini di sicurezza riqualificato dal rinnovo del parco rotabile regionale, ma anche verso l'esterno per una condivisione dell'ambito di stazione in funzione di connessione delle componenti trasportistica ed urbanistica.

Il parco veicolare ferroviario

Il nuovo contratto di servizio per il trasporto ferroviario regionale, avviato nel luglio 2019, ha previsto il completo rinnovo della flotta di treni in servizio che si è completata nel corso del 2020 con la sostituzione di 86 treni con convogli di nuova generazione, con un investimento di oltre 750 mln a cura dell'operatore ferroviario, Trenitalia-Tper.

I nuovi treni, di nuova generazione, che saranno in seguito dati in dotazione anche alle altre regioni, sono di due tipi:

- Rock, treno a 2 piani ad alta capacità, in versione 4 o 5 casse, che presenta una capacità rispettivamente di 450 o 600 posti a sedere. Nel corso del 2022 saranno aggiunti ulteriori 4 rock nella versione potenziata a 6 casse, acquistati grazie ad un finanziamento statale di 41 mln di euro
- Pop, treno a media capacità, con 200 posti a sedere nella versione a 3 casse e 300 nella versione a 4 casse. Nei prossimi anni, con il completamento dell'elettrificazione delle linee regionali, questi treni sostituiranno gli attuali treni diesel, utilizzando un cofinanziamento statale di 15 mln. di euro circa.

I nuovi treni presentano caratteristiche innovative, in termini di prestazioni, con una accelerazione molto elevata che consentirà una maggior puntualità, e di comfort, avendo tutti fin dall'origine un moderno sistema di climatizzazione, prese elettriche per la ricarica di pc e telefono. Tutti i treni sono dotati di portabiciclette con punti di ricarica per le e-bike.

Il rinnovo del parco veicolare gomma

Dopo i 600 autobus finanziati nel quinquennio appena trascorso (circa il 20% della flotta regionale), la Regione promuove oggi un nuovo imponente piano di acquisto di autobus per il trasporto pubblico locale su gomma nel territorio.

1322 nuovi autobus che la Giunta è pronta a cofinanziare con 212 milioni di euro nelle annualità dal 2019 al 2033, coprendo circa il 60% del valore complessivo dell'investimento di 353 milioni di euro; la rimanente quota viene assicurata dalle Aziende di TPL della regione.

Di questi, 759 autobus sono già previsti nei prossimi 5 anni.

Sommando le risorse regionali alle risorse previste dallo stato direttamente per le città con più di 50.000 abitanti, ammontano a oltre 438 milioni di euro le risorse pubbliche che nel territorio regionale saranno destinate al rinnovo del parco autobus per il TPL nel periodo fino al 2033, che permetteranno un ammodernamento consistente della flotta, stimato in almeno 1600 nuovi mezzi, e la riduzione progressiva dal servizio degli autobus più inquinanti.

I piani di investimento sul parco veicolare, potrà essere anche orientato a livello territoriale dai contenuti dei PUMS in considerazione delle indicazioni date in tal senso dagli enti locali responsabili delle politiche e delle azioni in materia di mobilità sostenibile.

Ulteriore strumento per l'attuazione di investimenti, è il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), con rilievo ai filoni che hanno come obiettivo il rinnovo del parco mezzi con tecnologie green (idrogeno ed elettrico) e le relative infrastrutture a supporto, e la digitalizzazione dei servizi (infomobilità, maas, ...), accompagnata dal sostegno alla ricerca ed alle soluzioni applicative in tali ambiti, ritenuti prioritari.

Da evidenziare inoltre che sono previste misure per incentivare ulteriori investimenti finalizzati alla mobilità sostenibile, a favore delle Amministrazioni locali, per l'applicazione delle misure di contenimento delle emissioni inquinanti.

A seguito della modifica dell'art. 34 della LR 30/98 relativa ai contributi sugli investimenti, attuata per contribuire a superare la procedura di infrazione n. 2014/2147 in cui la Regione Emilia-Romagna è coinvolta nella procedura per il superamento del solo valore limite giornaliero di PM10 nella zona Pianura Ovest (IT0892) e nella zona Pianura Est (IT0893), è stato previsto l'incremento delle misure volte all'adeguamento di quanto richiesto dalla normativa europea.

Al fine di permettere il coordinamento degli investimenti nei diversi territori interessati, in riferimento a quanto indicato all'art.30 comma 2 della LR 30 del 1998 e nel presente documento, sono predisposti programmi di intervento dalla Giunta regionale, previa definizione dei criteri di individuazione, su base territoriale, degli interventi volti allo sviluppo prioritario nel campo della disciplina della domanda di mobilità e, in particolare, il controllo e la regolamentazione degli accessi, ad ottimizzare l'uso delle infrastrutture esistenti e l'intermodalità, all'incentivazione dell'uso dei veicoli a bassa o nulla emissione inquinante, dei sistemi tecnologici a supporto, della mobilità ciclabile con percorsi protetti e integrati. Tali programmi dovranno prevedere inoltre le modalità di realizzazione degli interventi e di erogazione dei finanziamenti.

Per adempiere alla sentenza sono state, già approvate ad inizio 2021 misure e finanziamenti straordinari per la qualità dell'aria, con DGR 33/2021 e 189/2021, nei quali sono inclusi anche i comuni sotto 30.000 abitanti della pianura, coinvolti nella procedura di infrazione.

Mobilità ciclabile

La 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 nazionali/regionali e loro integrazione delle reti con le infrastrutture e i servizi per la mobilità sostenibile e l'interscambio.

Gli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria e di riduzione dei consumi energetici e le relative azioni strategiche per la mobilità integrata, l'interscambio modale e il potenziamento qualitativo del trasporto pubblico e privato con relativi obiettivi di risultato, sono misure condivise, nei vari Piani di settore (PAIR2020, PRIT 2025 in corso di approvazione definitiva e PER 2030). L'obiettivo è di raggiungere nel 2025 la quota modale media di spostamento del 20%.

Il sistema della ciclabilità deve essere coerente con il Prit e pianificato all'interno di programmi generali della mobilità urbana e di area vasta, in tal modo le risorse disponibili saranno utilizzate con il massimo dell'efficacia.

Nel corso del 2020 è stato erogato un finanziamento straordinario ai comuni interessati dalle misure di contenimento del traffico previste dal PAIR, pari a 3,3 mln€ per creazione delle cosiddette "ciclabili di emergenza" e per misure di stimolo alla domanda di mobilità ciclabile quali ad esempio un incentivo. Nell'ambito degli interventi per la promozione della mobilità ciclabile, si segnala che nel 2016 il MIT ha istituito il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche, individuando 10 direttrici, a livello nazionale, ritenute strategiche per lo sviluppo della ciclabilità, in particolare del cicloturismo. In appendice si trova una descrizione completa e dettagliata delle ciclovie

La Regione Emilia-Romagna è interessata da tre ciclovie, ovvero

- Ciclovie VENTO, coordinata dalla Regione Lombardia, che lungo il tracciato del fiume PO unisce Venezia a Torino. Il progetto di fattibilità tecnico-economica è stato approvato, è previsto un finanziamento di 1 mln di € per la realizzazione del tratto piacentino e 1 mln€ per il tratto nella città di Ferrara
- Ciclovie SOLE, la Regione Emilia-Romagna ne è il capofila e la Città Metropolitana di Bologna il soggetto attuatore. LA ciclovie unisce Verona a Firenze attraversando la Regione Emilia-Romagna. è stato completato il progetto di fattibilità tecnico-economica, è in fase di realizzazione il tratto tra la bassa modenese e bologna, precedentemente finanziato dal MATTM, si prevedono di realizzare nel giro di 2 anni ulteriori tratti per un valore di circa 7 mln€
- Ciclovie ADRIATICA, coordinata dalla Regione Marche, è in corso la redazione dello studio di fattibilità tecnico-economica. La ciclovie percorre tutta la dorsale adriatica da Lignano Sabbiadoro al Gargano.

LA GOVERNANCE E GLI AFFIDAMENTI DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

I nuovi affidamenti del servizio di trasporto pubblico

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).

A tutt'oggi in Emilia-Romagna tutti i bacini sono in proroga dei Contratti di servizio, e in considerazione dell'emergenza legata alla pandemia i provvedimenti emanati dal Governo, il DL 18/2020 convertito nella L. 27/2020, all'art. 92 comma 4 ter ha introdotto la facoltà per gli Enti affidanti di sospendere le procedure di affidamento con la contestuale possibilità di prorogare i Contratti di servizio vigenti a tale data (23 febbraio 2020) fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza COVID, attualmente fissata con DPCM del 13 gennaio al 30 aprile 2021.

Le diverse fonti normative anche europee, la nuova formulazione dell'art.5.5 del regolamento UE 1370/2007, il D.lgs. 50/2016 art. 16 comma 11, e la possibilità di applicare nuovi e differenti obblighi di servizio pubblico sui servizi già affidati, con temporanee modifiche dei CDS originari in relazione alle effettive esigenze della domanda di mobilità nel periodo emergenziale, evidenziano la necessità di puntuali valutazioni sugli scenari che si aprono e che coinvolgono da un lato l'attenzione sul controllo delle sovra compensazioni che potrebbero verificarsi anche a seguito degli interventi di aiuti di stato messi in campo in questo periodo e dall'altro nel permettere agli Enti affidanti di avere tutti gli elementi indispensabili a formulare capitolati di gara comprensivi degli elementi fondamentali all'equilibrio economico e di programmazione dei servizi.

Le attuali condizioni della domanda di trasporto pubblico rendono impossibile la definizione di un corrispettivo unitario da mettere a gara, e gli attuali contratti di servizio si stanno rivelando obsoleti anche per far fronte agli investimenti che caratterizzeranno i prossimi anni.

È pertanto auspicabile, pur nella conferma di procedere con gli affidamenti dei servizi tramite gara pubblica nel rispetto degli indirizzi normativi e regolatori vigenti, di una stabilizzazione dello scenario di riferimento non immediato. Sarà necessario quindi provvedere, nelle gare per i prossimi affidamenti, a definire contratti di servizio che possano garantire sia ai gestori che ai regolatori adeguate garanzie di funzionamento.

Sarà opportuno porre attenzione nella determinazione dei corrispettivi unitari da mettere nelle gare future che, nel rispetto delle misure regolatorie emesse anche dalla Autorità di Regolazione dei Trasporti, dovranno trovare adeguato riscontro rispetto alla determinazione degli obiettivi di efficacia ed efficienza, e tenendo conto della pianificazione degli investimenti, dell'attuazione e gestione dei processi di innovazione e cambiamento strutturale, di una flessibilità gestionale che possa rendere trasparente e premiante l'attribuzione di contributi pubblici finalizzati agli investimenti operati dai gestori anche in relazione alla calibrata durata dei periodi regolatori contrattuali, tutti elementi resi trasparentemente coerenti nel piano economico e finanziario.

La proposta di aggregare in un'unica holding regionale delle aziende di trasporto a maggioranza pubblica (Tper, Tep, Start Romagna e Seta) e di una eventuale integrazione pubblico-privata, 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. È da evidenziare che le aziende confermano di aver avviato l'aggiornamento dello studio e di avere già comunque intrapreso percorsi per realizzare sinergie industriali volte a sviluppare comuni competenze e professionalità, maggiore efficienza e operatività congiunte.

La tutela del lavoro e clausola sociale

Il tema della tutela del lavoro e della salvaguardia dei livelli occupazionali del personale impiegato nei servizi di TPL è oggetto di attenzione, nel caso in cui, a seguito delle procedure di gara, si verifichi il subentro di nuova impresa nella gestione dei servizi.

Nei bandi di gara sono disciplinate le modalità e le condizioni giuridiche ed economiche del trasferimento all'aggiudicatario del personale in servizio presso il gestore uscente adibito allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento.

Gli enti affidanti, previa consultazione anche con il gestore uscente nell'ambito delle disposizioni normative previste individuano il personale da trasferire assegnato alle attività relative ai servizi oggetto di affidamento. La LR 30/98 e s.m.i. all'art. 14 disciplina il caso di subentro di nuova impresa negli affidamenti dei servizi tutelando il trasferimento di tutto il personale dell'impresa cessante titolare del Contratto di servizio secondo i principi dell'art.2112 del Codice civile, con applicazione dei trattamenti economici e normativi previsti dai contratti nazionali ed aziendali vigenti sino al rinnovo degli stessi.

La recente disposizione di legge - DL n.91, del 20 giugno 2017, convertito nella L. 123 del 3 agosto 2017, confermando quanto già previsto con le disposizioni della legge regionale 30/98, ha ripristinato con l'art. 9 quinquies la vigenza del RD 148/1931 precedentemente abrogato dalla L.96/2017, e con l'art. 9 quater ha disposto per il settore del trasporto pubblico l'obbligatorietà per le stazioni appaltanti di prevedere nei bandi di gara, in caso di subentro di nuova impresa:

- il trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente, anche inidoneo per cui sarà previsto il miglior utilizzo professionale, dal gestore uscente al subentrante con esclusione dei dirigenti;
- l'applicazione del CCNL di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente al personale trasferito, anche nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all'art.3 paragrafo 3 secondo periodo della Direttiva 2001/23/CE.

È garantito il mantenimento della residenza di servizio posseduta dal personale uscente alla data del subentro. Potranno inoltre essere definite con contrattazione ulteriori modalità di gestione flessibile della residenza in relazione all' Ambito messo a gara, risultante dall'unione o accorpamento di bacini provinciali.

Risulta opportuno inoltre precisare che eventuali modifiche di organico del gestore uscente intervenute dopo la pubblicazione del bando di gara e fino all'effettivo avvio del servizio da parte del nuovo gestore, dovranno essere comunicate alla stazione appaltante e al gestore entrante e saranno oggetto di confronto finalizzato ad una comune intesa.

A maggior tutela del lavoro, a decorrere dai nuovi affidamenti dei servizi di TPL, sono riconosciute anche al personale operante in sub- affidamento, le medesime condizioni di trattamento economico e normativo previsto dal CCNL autoferrotranvieri – internavigatori – mobilità e i relativi accordi aziendali di secondo livello, laddove esistenti.

Il rapporto contrattuale tra imprese e lavoratori si svolge autonomamente nel suo contesto naturale; la Regione e gli Enti locali ribadiscono che il rinnovo contrattuale non potrà comportare alcun coinvolgimento finanziario dei suddetti Enti.