

"Atto di indirizzo triennale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale per gli anni 2026-2028" Approvazione. Art. 8 L.R. 30/98 e s.m.i.

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Visti:

- il D.lgs. n. 422/97 e successive modificazioni e integrazioni;
- la L.R. n. 30/98, ed in particolare l'art. 8 "Atto di Indirizzo Generale" e successive modificazioni e integrazioni;
- la Legge regionale n. 10 del 30 giugno 2008 "Misure per il riordino territoriale, l'autoriforma dell'amministrazione e la razionalizzazione delle funzioni";
- Legge 7 aprile 2014, n. 56 "Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni dei comuni;
- Legge regionale 28 luglio 2015 n. 13 "Riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, province, comuni e loro unioni e ss.mm.ii.;
- D.L. 24 aprile 2017, n. 50 convertito in Legge 21 giugno 2017, n. 96 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, recante disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo";
- gli artt. 27, 28 lett. k) e 46 della L.R. n. 13/2005 "Statuto della Regione Emilia-Romagna";
- il D.Lgs. 23 dicembre 2022, n.201 "Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica";
- il Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025 - PRIT 2025 - approvato con propria deliberazione n. 2045 del 03/12/2018, per l'avvio delle procedure di adozione da parte dell'Assemblea legislativa;

l'"Addendum per gli anni 2024-2025 all'Atto di indirizzo triennale 2021-2023 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e della mobilità sostenibile - (art.8 L.R. 30/98 s.m.i.) (Delibera di

Giunta regionale n. 944 del 27 maggio 2024)" approvato con delibera dell'Assemblea Legislativa n. 176/2024;

Evidenziato che è in fase di avvio l'elaborazione del nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti che, con riferimento al Trasporto Pubblico Locale, tra gli obiettivi specifici e strategici prevede quello di reinterpretare l'organizzazione del trasporto pubblico in relazione alle mutate esigenze della domanda garantendo la sostenibilità economica del sistema attraverso:

- una ristrutturazione del sistema che consenta ottimizzazioni, sinergie ed economie di scala;
- una maggior integrazione tra ferro, gomma e servizi di sharing;
- una maggior diversificazione delle tipologie di servizio di trasporto pubblico in relazione alle caratteristiche della domanda;
- il completamento e aggiornamento della digitalizzazione del sistema;

Preso atto che tali azioni riflettono e tengono conto delle specificità del momento ed in particolare:

- che con decreto n. 2 del 7 gennaio 2026 del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come rettificato con decreto n. 106 del 2 aprile 2026, è stato istituito un «Programma integrato di interventi sulla mobilità urbana e metropolitana» di cui all'art. 14 del decreto-legge 16 settembre 2024, n. 131;
- che tali nuove azioni e misure finanziarie, sono finalizzate a ridurre l'impatto del settore trasporti sulla qualità dell'aria, soprattutto in ambito urbano e metropolitano, con ricadute positive anche sul processo di decarbonizzazione, attraverso il miglioramento dell'organizzazione di servizi di mobilità delle persone e delle merci tale da favorire anche un cambiamento nelle abitudini di mobilità dei cittadini;
- che le stesse misure statali, rivolte direttamente agli Enti Locali (Comuni ed aree Metropolitane) e senza il previo coinvolgimento regionale, richiedono, per il perseguimento di una coerente ed efficace gestione dei

servizi sui territori, l'indispensabile coordinamento della Regione;

- che pertanto si rende necessario, da parte della Regione, avviare una fase di ricognizione delle risorse e di condivisione di obiettivi e strategie con gli Enti locali interessati, al fine di poter definire un quadro programmatico unitario che tenga conto delle specifiche esigenze e delle diverse risposte introdotte, a vario livello, dalle Istituzioni;

Preso atto, inoltre, che:

- le indicazioni fornite con la DGR 908/2012 recante "Ambiti territoriali ottimali ed omogenei dei servizi di trasporto pubblico locale della regione Emilia-Romagna" non hanno avuto completa applicazione in quanto non si è proceduto alla unificazione degli ambiti provinciali di Bologna e Ferrara né di Modena Reggio, in considerazione delle differenze che nel tempo si sono evidenziate nella gestione dei servizi, tali da non consentirne l'attuazione;
- al riguardo, in funzione della predisposizione Piano Integrato dei Trasporti (PRIT), è attualmente allo studio un modello multimodale di rappresentazione dell'intero sistema dei trasporti nel territorio regionale che, anche sulla base di rinnovate analisi della domanda - tenendo conto delle caratteristiche socioeconomiche, demografiche e comportamentali dell'utenza potenziale, della struttura orografica, del livello di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento, nonché delle informazioni che perverranno dalle Agenzie della mobilità - potrà orientare la Regione verso una rivisitazione degli ambiti bacinali ai fini dell'affidamento dei servizi;

Considerato che la Regione Emilia-Romagna in tale contesto, ritiene opportuno, in presenza ed in considerazione delle specificità sopra evidenziate, connotare gli anni 2026-2028, quale periodo di riferimento necessario ad attuare gli indirizzi finalizzati al miglioramento qualitativo dei servizi, per una riforma del settore, che 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;

Considerato che gli indirizzi espressi si inseriscono nel più ampio quadro di riferimento nazionale e sono finalizzati a conseguire la riorganizzazione e l'integrazione del sistema dei trasporti per migliorarne l'efficienza complessiva, favorendo sinergie ed economie di scala, rafforzando l'intermodalità tra ferro, gomma e servizi di sharing, diversificando l'offerta in base alla domanda e completando il processo di digitalizzazione, come meglio descritti nell'Allegato "Atto di indirizzo", parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, al fine di procedere, con il presente atto, alla relativa approvazione ai sensi e per le finalità di cui agli articoli 8 e 9 della L.R. n. 30/1998 e s.m.i.;

Condivisi i contenuti della bozza di Atto di indirizzo triennale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale per gli anni 2026-2028" (art. 8 L.R. n. 30/98 e s.m.i.), con le parti interessate del settore, gli Enti Locali, le Agenzie locali per la mobilità, le Società e le Imprese di gestione dei servizi di Trasporto pubblico, nel corso dell'incontro pubblico svolto il 12 maggio 2026 presso la Regione Emilia-Romagna e recepite le pertinenti osservazioni al documento, pervenute dalle diverse parti, così come risulta dall'Atto di indirizzo allegato che si propone in approvazione;

Sentite altresì le Organizzazioni sindacali nel corso dell'incontro svolto il 20 maggio 2026 presso la Regione Emilia-Romagna;

Acquisito il parere favorevole espresso dal Consiglio delle Autonomie locali ai sensi dell'art. 6, della L.R. 13/2009 nella seduta del 5 giugno 2026 e trattenuto agli atti del Settore Trasporti, Infrastrutture e Mobilità sostenibile;

Visti:

- il D.Lgs. 14 marzo 2013, n. 33 "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni";
- la D.G.R. n. 101 del 30 gennaio 2026 "Piano Integrato Attività e Organizzazione 2026-2028. Approvazione;

Richiamate le seguenti proprie deliberazioni:

- la determinazione n.2335 del 9 febbraio 2022 avente ad oggetto "Direttiva di indirizzi interpretativi degli obblighi di pubblicazione previsti dal Decreto legislativo n.33 del 2013.Anno 2022";
- n. 20772 del 7 novembre 2023 "Nomina del Responsabile per la prevenzione della corruzione e della trasparenza";
- n. 2376 del 23 dicembre 2024 recante "Disciplina organica in materia di organizzazione dell'ente e gestione del personale. Consolidamento in vigore dal 1° gennaio 2025";
- n. 1187 del 16/07/2025 ad oggetto "XII LEGISLATURA. AFFIDAMENTO DEGLI INCARICHI DI DIRETTORE GENERALE E DI DIRETTORE DI ALCUNE AGENZIE REGIONALI AI SENSI DEGLI ARTT. 43 E 18 DELLA L.R. N. 43/2001";
- n. 100 del 30/01/2026 recante "XII LEGISLATURA. RIORGANIZZAZIONE DELL'ENTE IN VIGORE DAL 1° MARZO 2026. SECONDA FASE." Viste le determine dirigenziali:
- n. 2222 del 5 febbraio 2026 "Micro-organizzazione della Direzione Generale Sviluppo Economico, Cultura e Turismo e istituzione di aree dirigenziali";
- n. 2248 del 5 febbraio 2026 "Approvazione micro-assetti nell'ambito della Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente";

Dato atto che il responsabile del procedimento, nel sottoscrivere il parere di legittimità, dichiara di non trovarsi in una situazione di conflitto, anche potenziale, di interessi;

Dato atto dei pareri allegati;

Su proposta dell'Assessora a Ambiente, Programmazione territoriale, Mobilità e Trasporti, Infrastrutture Irene Priolo;

Ritenuto pertanto, di sottoporre all'esame e approvazione dell'Assemblea Legislativa il sopra citato "Atto di indirizzo triennale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale per gli anni 2026-2028", Allegato parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

Dato atto dei pareri allegati;

Su proposta dell'Assessore alla "Mobilità e trasporti, infrastrutture, turismo, commercio";

A voti unanimi e palesi

D E L I B E R A

per le motivazioni indicate in premessa che qui si intendono integralmente richiamate:

1. di dare atto del parere espresso, nella seduta del 5 giugno 2026, dal Consiglio delle Autonomie Locali, ai sensi dell'art. 6, della L.R. n. 13/2009, come modificata dalla L.R. n. 4/2012, e dell'art. 56, comma 4, del Regolamento interno dell'Assemblea Legislativa dell'Emilia-Romagna, allegato alla presente deliberazione;
2. di approvare l' "l'Atto di indirizzo triennale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale per gli anni 2026-2028" (art. 8 L.R. n. 30/98 e s.m.i.) - Allegato parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
3. di proporre il presente atto all'Assemblea Legislativa;
4. di pubblicare la delibera assembleare di adozione sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna Telematico.

ATTO DI INDIRIZZO TRIENNALE 2026-2028

Sommario

Quadro di riferimento del sistema dei trasporti	3
Verso il PRIT 2040	6
Pianificazione Integrata	7
Monitoraggio del PRIT 2025 e quadro conoscitivo del PRIT 2040	7
Organizzazione dei servizi di trasporto pubblico e azioni di sviluppo	8
Servizi autofiloviari.....	11
Servizi ferroviari regionali	13
Le risorse per i servizi, per le agevolazioni e per le integrazioni tariffarie.....	14
Digitalizzazione e politiche di infomobilità: il progetto MAAS	17
Agevolazioni per gli utenti del trasporto pubblico e Integrazioni modali e tariffarie.....	18
Tutela del lavoro.....	21
Sicurezza – Security.....	22
Mobilità ciclabile	23
Gli investimenti.....	25
Il rinnovo del parco rotabili per il TPL su gomma.....	25
Il rinnovo del parco rotabili ferroviario	26
Interventi sulle infrastrutture	27
Finanziamenti finalizzati al miglioramento della qualità dell'aria.....	31
Conclusioni.....	32

QUADRO DI RIFERIMENTO DEL SISTEMA DEI TRASPORTI

L'Atto di indirizzo triennale 2021-2023, redatto nel periodo in cui si viveva ancora la situazione di limitazioni derivanti dalla pandemia Covid, ha individuato indirizzi di politica regionale del settore del trasporto pubblico orientati ad una visione di rilancio e di fiducia nel futuro per garantire il diritto di ogni cittadino ad una mobilità ambientalmente più sostenibile e di qualità.

Tali indirizzi si sono sviluppati in un contesto eccezionale e transitorio, i cui effetti – economici, sociali e organizzativi – continuano tuttavia a produrre impatti strutturali sull'assetto della domanda e sull'equilibrio complessivo del sistema di trasporto pubblico locale.

Le sfide del triennio 2021-2023, infatti, si sono concentrate sulla **transizione ecologica** finalizzata al contenimento e superamento della emergenza climatica, sulla **trasformazione digitale** che ha modificato e continua a modificare profondamente la realtà che ci circonda e sul concetto di **integrazione**, intesa nella sua accezione più ampia modale e tariffaria, che sono state alla base delle azioni concrete, messe in campo, **e che risultano tuttora in fase di consolidamento e progressiva implementazione**, volte 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.

Tali azioni, che hanno ricevuto continuità nel "Patto per il Trasporto pubblico 2022-2024" e nell'Addendum per gli anni 2024-2025 all'atto di indirizzo, sono così sintetizzabili:

- **Integrazioni e agevolazioni tariffarie**
 - Gratuità degli abbonamenti scolastici, rivolta agli studenti fino a 19 anni;
 - integrazione ferro/bus urbani, ovvero la possibilità ai possessori di abbonamento ferroviario di usufruire gratuitamente del servizio urbano nelle città di origine e/o destinazione del titolo di viaggio;
 - agevolazioni AV integrata regionale, integrazione Regionale/intercity, ovvero condizioni tariffarie agevolate rivolte ai pendolari che utilizzano il servizio AV/IC sulle linee in cui non è possibile ampliare l'offerta di servizi regionali.
- **Sviluppo di tecnologie MaaS**: creazione di un ecosistema "Mobility as a Service (MaaS)", sostenuto da contributo ministeriale legato al PNRR, al fine di potenziare e innovare l'integrazione tra i vari servizi di trasporto;
- **Sviluppo di sistemi EMV**, ovvero la dotazione su tutto il parco circolante di mezzi di linea di tecnologie finalizzate al pagamento diretto con carte di debito/credito, evitando la necessità di acquisire preventivamente i titoli di viaggio;
- **Stipula di accordi con associazioni consumatori** per indagini sulla qualità e procedure di conciliazione sul servizio ferroviario;
- **Elettrificazione dell'intera rete regionale**: completamento delle linee reggiane e avvio dei lavori per Parma Suzzara e Ferrara Codigoro; contestuale **rinnovo della flotta** dei treni da destinare a queste linee;

- Avvio dei lavori per la **ricucitura urbana delle linee regionali a Bologna e Ferrara**, al fine di eliminare le interferenze sul tessuto urbano e migliorare il servizio ferroviario;
- **Soppressione dei passaggi a livello** sulla rete regionale, per aumentare la sicurezza dell'intero sistema;
- **Rinnovo delle flotte dei bus** destinati al servizio di linea, con mezzi ecologici e diminuzione l'età media del parco circolante;
- **Interventi sulla ciclabilità** che riguardano ciclovie nazionali e progetti locali principalmente legati ad obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria e della sicurezza; contestuale supporto alla domanda di mobilità ciclistica (BtW) mediante politiche di **mobility management**.

Ciò nonostante, gli avvenimenti post pandemici quali la crisi tra Russia e Ucraina e gli eventi climatici estremi, che hanno ferito il contesto regionale in tutte le sue componenti, lasciando danni ingenti al comparto agricolo, alle città e ai paesi dal punto di vista residenziale e scolastico, al tessuto produttivo e, in modo estremamente grave, al sistema delle infrastrutture trasportistiche.

Questi eventi hanno inoltre inciso in maniera significativa sulla programmazione degli interventi, sui tempi di realizzazione delle opere e sulla destinazione delle risorse, determinando un quadro caratterizzato da elementi di variabilità e non piena prevedibilità nel medio periodo.

Il presente **Atto di indirizzo 2026-2028**, seppur in presenza di forti tensioni geo-politiche, si pone in un contesto nuovo e temporalmente coincidente con l'avvio del procedimento di elaborazione e approvazione del nuovo **Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT)**, che costituisce il principale strumento di pianificazione dei trasporti della regione, previsto all'art.5 della LR 2 ottobre 1998 n.30.

Tale coincidenza assume carattere particolarmente rilevante in quanto il PRIT 2040 è destinato a ridefinire in modo organico assetti, priorità e modelli organizzativi del sistema di trasporto pubblico regionale.

Questa contestualità richiede una particolare attenzione su alcuni temi ed obiettivi del PRIT che saranno approfonditi nel triennio di riferimento di questo stesso atto di indirizzo, anche al fine di garantire la coerenza tra le scelte programmatiche in corso di definizione e i successivi assetti organizzativi e contrattuali del sistema.

Il nuovo PRIT, con riferimento al **Trasporto Pubblico Locale**, tra gli obiettivi specifici e strategici dovrà inevitabilmente prevedere quello di reinterpretare l'organizzazione del trasporto pubblico in relazione alle mutate esigenze della domanda, garantendo la sostenibilità economica del sistema attraverso:

- Una ristrutturazione del sistema che consenta ottimizzazioni, sinergie ed economie di scala;
- Una maggior integrazione tra ferro, gomma e servizi di sharing;

- Una maggior diversificazione delle tipologie di servizio di trasporto pubblico in relazione alle caratteristiche della domanda;
- Il completamento e aggiornamento della digitalizzazione del sistema.

Tali obiettivi riflettono e tengono conto di alcune specificità ed esigenze del momento:

- Le limitazioni del **Fondo Nazionale Trasporti**, principale fonte di finanziamento dei servizi di trasporto pubblico, caratterizzato da una costante perdita di valore reale, risulta ormai da anni inadeguato a coprire le esigenze del settore. A questa strutturale insufficienza di risorse si somma un elemento di incertezza sulla sua ripartizione tra regioni, in quanto è in corso, negli anni più recenti, una riforma dei criteri di assegnazione, basati su costi standard e Livelli Adeguati di Servizio (LAS), questi ultimi ancora in fase di definizione;
- La previsione di imminenti **misure finanziarie dello Stato**, finalizzate a ridurre l'impatto del settore trasporti sulla qualità dell'aria, definite senza il preventivo coinvolgimento della Regione e rivolte direttamente agli **Enti locali** (Comuni ed aree Metropolitane), rende tuttavia necessario, ai fini della definizione di un quadro programmatico unitario, il coordinamento regionale. Tale coordinamento risulta indispensabile per tenere conto delle specifiche esigenze territoriali e delle diverse iniziative già introdotte a più livelli istituzionali, nonché per avviare una fase di ricognizione delle risorse finanziarie disponibili e di condivisione con gli Enti locali interessati, al fine di garantire una gestione dei servizi coerente ed efficace sui territori;
- La rivisitazione rispetto a quanto previsto dalla delibera DGR 908/2012 recante **"Ambiti territoriali ottimali ed omogenei** dei servizi di trasporto pubblico locale della regione Emilia-Romagna"- alla luce di aggiornate analisi della domanda che tengano conto delle caratteristiche socioeconomiche, demografiche e comportamentali dell'utenza potenziale, della configurazione orografica, del livello di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento, nonché delle informazioni che perverranno dalle Agenzie della mobilità – degli ambiti territoriali per l'affidamento dei servizi.

In questo contesto, la definizione degli assetti futuri del sistema di trasporto pubblico locale richiede una valutazione attenta e coordinata delle variabili economiche, regolatorie e infrastrutturali, al fine di evitare disallineamenti tra programmazione, risorse disponibili e modelli di affidamento dei servizi.

A completamento del quadro di contesto in cui si colloca il presente Atto triennale di indirizzo 2026-2028, va ricordato che il programma di mandato della Giunta regionale prevede, quale elemento virtuoso e di promozione della qualità del servizio pubblico, fermo restando l'autonomia degli enti territoriali che partecipano alle società di gestione attualmente operative e le competenze regolatorie delle Agenzie per la mobilità, il processo di **aggregazione delle aziende dell'Emilia-Romagna** in un'unica grande azienda dei trasporti regionale e di rilievo nazionale, in grado di massimizzare le economie di scala e accrescere gli investimenti per affrontare al meglio le sfide imposte dalle nuove opportunità tecnologiche e di cambiamento nel settore.

Si tratta, infatti, un percorso di valenza strategica, per lo sviluppo di maggiori sinergie nel raggiungimento di obiettivi di efficienza e integrazione dei servizi, attualmente in corso di sviluppo e condivisione tra tutti gli enti soci delle società di gestione direttamente coinvolte nel progetto, Comuni capoluogo, Città Metropolitana di Bologna e Province, organizzazioni e associazioni di categoria, in linea con le disposizioni del D.Lgs. 201/2022 recante “Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica”.

In considerazione di tali specificità e delle procedure in corso per la realizzazione di tali obiettivi, si definiscono gli indirizzi del presente atto.

VERSO IL PRIT 2040

La Regione Emilia-Romagna utilizza il PRIT (**Piano Regionale Integrato dei Trasporti**) come principale strumento per definire politiche, priorità e indirizzi sulla mobilità, all'interno di una governance unitaria che coordina i vari livelli territoriali (regionale, provinciale e comunale). Tutti i piani locali recepiscono e integrano gli indirizzi del PRIT per garantire coerenza e uniformità nella pianificazione.

Negli ultimi anni, tuttavia, importanti cambiamenti hanno modificato il contesto della mobilità regionale, rendendone necessaria la revisione delle politiche. Tra i fattori più rilevanti:

- **Instabilità geopolitica internazionale**, che influenza costi energetici e disponibilità di risorse, impattando l'intero sistema dei trasporti;
- **Eventi climatici estremi**, come quelli del 2022–2023, che evidenziano la vulnerabilità idrogeologica e impongono interventi su infrastrutture, manutenzione, accessibilità e consumo di suolo;
- **Persistenti criticità della qualità dell'aria**, soprattutto per PM10, PM2.5, NO₂ e ozono, aggravate dalle condizioni meteorologiche della Pianura Padana e dall'alta pressione antropica;
- **Cambiamenti sociodemografici**, con evoluzioni nella struttura insediativa, nei flussi migratori e con l'emergere di nuove esigenze territoriali;
- **Trasformazioni del mondo del lavoro**, con forte crescita dello smart working e di nuove forme di occupazione (es. delivery), che stanno modificando la domanda di mobilità sia nella sua struttura sia nella scelta modale;
- **Innovazione tecnologica e digitalizzazione**, che introducono ITS, big data, intelligenza artificiale, piattaforme MaaS, veicoli connessi e mobilità elettrica, rendendo il sistema dei trasporti più intelligente, sicuro ed efficiente, ma nel quale risulta sempre più necessaria una governance dei sistemi.

In sintesi, le **trasformazioni globali, ambientali, sociali e tecnologiche** aprono nuove criticità ma anche opportunità, spingendo la Regione a ripensare la pianificazione della mobilità e a orientarsi verso un nuovo modello di trasporto più sostenibile, resiliente e innovativo.

Pianificazione Integrata

I profondi cambiamenti ambientali, sociali, economici e normativi, di cui si accennava in precedenza, spingono la Regione Emilia-Romagna a ripensare politiche, infrastrutture, servizi e incentivi legati alla mobilità. Per questo la Regione sta avviando una nuova fase di pianificazione, con l'obiettivo di elaborare il **nuovo PRIT 2040**, uno strumento strategico per governare il sistema dei trasporti nel medio-lungo periodo.

Il nuovo PRIT si integrerà nel **Piano Territoriale Regionale (PTR)** definito dalla L.R. 24/2017, che unifica in un unico quadro sia la componente strategica sia quella strutturale di governo del territorio, includendo anche gli aspetti paesaggistici e quelli legati alla mobilità.

Per essere efficace, il PRIT 2040 dovrà coordinarsi con gli altri strumenti di pianificazione in corso di aggiornamento:

- **Piano Energetico Regionale (PER)**, che orienta la transizione energetica al 2030 e oltre, puntando su efficienza, rinnovabili e riduzione delle emissioni, con interventi nei settori non ETS, tra cui la mobilità;
- **PAIR 2030**, il piano regionale della qualità dell'aria, che prevede misure multisettoriali per ridurre gli inquinanti principali e promuovere una mobilità più sostenibile, soprattutto nelle aree urbane e di pianura;
- **PAI e PGRA**, strumenti fondamentali per la gestione del rischio idrogeologico e alluvionale, che definiscono aree a rischio, norme d'uso e interventi di prevenzione, protezione e gestione dell'emergenza.

Il PRIT 2040 dovrà quindi tenere conto dei vincoli, degli obiettivi e delle misure previste da questi piani, integrando esigenze di sicurezza idrogeologica, transizione energetica, qualità dell'aria e tutela del territorio.

Monitoraggio del PRIT 2025 e quadro conoscitivo del PRIT 2040

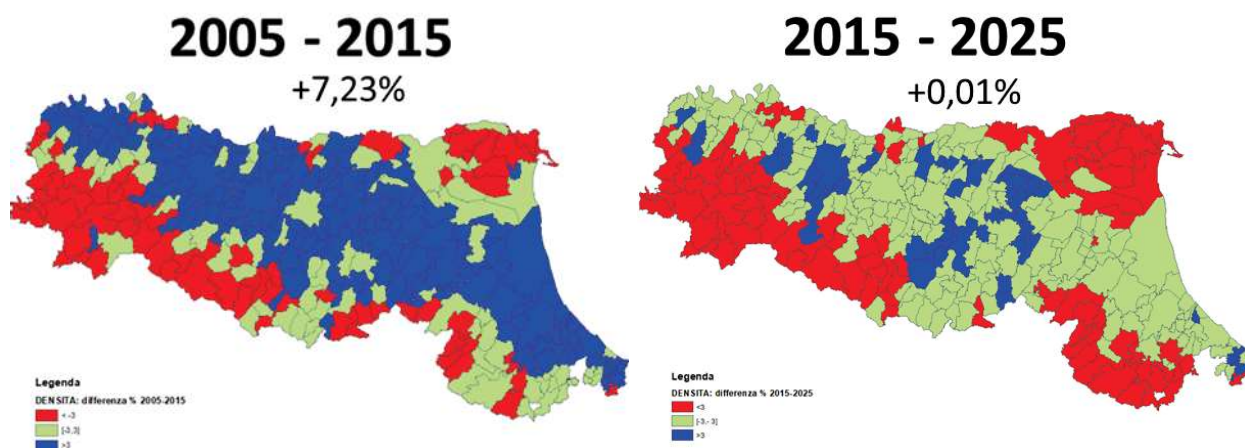
Dall'analisi degli indicatori del PRIT 2025 emerge che molte politiche adottate negli ultimi anni hanno prodotto risultati positivi, soprattutto nel Trasporto Pubblico Locale (TPL), che ha registrato una buona **crescita dei passeggeri** nonostante le risorse limitate e gli effetti della pandemia. Gli ultimi 10 anni sono stati caratterizzati da importanti finanziamenti per il **rinnovo del parco mezzi** destinato al servizio di trasporto pubblico di linea, con l'effetto di una notevole riduzione dell'età media, che si è tradotta in un miglioramento delle performance ambientali e della qualità del viaggio per gli utenti.

Attualmente, la Regione ha avviato i lavori per la redazione del quadro conoscitivo per il nuovo Piano dei trasporti, includendo non solo **dati di mobilità**, ma anche **informazioni sociodemografiche e territoriali**, fondamentali per orientare le scelte future su infrastrutture e servizi.

Ad una prima analisi si può notare come il quadro demografico dell'Emilia-Romagna riveli negli ultimi 10 anni una stabilità di popolazione con tendenza all'invecchiamento. L'equilibrio

demografico è sostenuto dalla componente migratoria. Persiste l'accentuamento negli ultimi anni di forti differenze territoriali, con aree interne e appenniniche sempre più fragili e soggette a spopolamento.

Nelle immagini sottostanti si possono vedere i cambiamenti di densità demografica nei precedenti 2 decenni.



Anche i **cambiamenti nel mondo del lavoro** — in particolare la diffusione dello smart working — modificano le abitudini di mobilità: circa il 10% dei lavoratori in regione sfrutta modalità agili, riducendo la frequenza degli spostamenti e variando le modalità utilizzate.

In sintesi, l'Emilia-Romagna presenta un sistema sociale avanzato ma segnato da sfide rilevanti: invecchiamento, spopolamento di alcune aree, trasformazioni del lavoro e necessità di migliorare il coordinamento del trasporto pubblico. Tutti elementi che dovranno guidare le scelte del nuovo piano dei trasporti.

ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO E AZIONI DI SVILUPPO

In continuità con quanto previsto nel precedente Atto di indirizzo triennale 2021-2023, nel Patto per il TPL 2022-2024 e nel relativo Addendum 2024-2025, è proseguito l'impegno volto a dare attuazione agli indirizzi e alle azioni mirate al **miglioramento qualitativo dei servizi** a beneficio dell'utenza.

Dopo la pandemia di COVID-19 si riscontra un cambiamento nei comportamenti dei cittadini, che ha inciso anche sulla configurazione della domanda di trasporto. Questo nuovo scenario richiede una rilettura complessiva dell'organizzazione del trasporto pubblico, affinché sia adeguata alle mutate esigenze dell'utenza e, al tempo stesso, garantisca la sostenibilità economica del sistema. Queste dinamiche hanno determinato una trasformazione non ancora

pienamente stabilizzata della domanda di mobilità, con effetti differenziati sui territori e sulle diverse modalità di trasporto. Ciò passa attraverso una ristrutturazione capace di generare ottimizzazioni, sinergie ed economie di scala e di ampliare la varietà delle tipologie di servizio in relazione alle caratteristiche della domanda con dinamiche sempre più correlate alla qualità, affidabilità, capacità e competitività dell'offerta. Un'evoluzione di questo tipo richiede un continuo adattamento dell'offerta, anche in relazione alla necessità di garantire coerenza tra le caratteristiche della domanda e l'organizzazione dei servizi. Rimane prioritario l'impegno verso una crescente **integrazione tra servizi ferroviari, su gomma e di sharing mobility**, oltre al completamento e all'aggiornamento della digitalizzazione del sistema.

Le scelte politiche a favore di una mobilità più sostenibile e i conseguenti cambiamenti nelle abitudini di spostamento hanno trasformato ulteriormente la domanda di mobilità, che oggi richiede sempre più servizi di trasporto pubblico integrati, anche attraverso nuove forme di mobilità condivisa. Nel 2025 si è conclusa la sperimentazione sulla sharing mobility promossa dal Ministero dei Trasporti, avviata nel 2023 e finanziata con una quota del Fondo Trasporti destinato alle Regioni. L'Emilia-Romagna si distingue tra le poche realtà italiane ad aver destinato circa 3 milioni di euro al finanziamento di servizi di mobilità condivisa (pari a circa il 91% della quota statale ricevuta), realizzando progetti rivolti agli utenti del trasporto pubblico. Gli interventi hanno riguardato iniziative di mobility management aziendale, servizi di trasporto a chiamata (Demand Responsive Transit) e voucher per l'utilizzo di servizi di sharing (biciclette e auto).

Nel corso del triennio sarà avviato l'esercizio del servizio tramviario bolognese con significativi effetti di modifica strutturale della domanda di mobilità in ambito urbano. L'inserimento di questa infrastruttura strategica, caratterizzata da ingenti investimenti e maggiori costi operativi, comporterà una riorganizzazione dei servizi secondo principi di sostenibilità trasportistica ed economica.

Il servizio di trasporto pubblico della Regione Emilia-Romagna registra una produzione annuale pari a circa **20 milioni di chilometri per il servizio ferroviario e oltre 111 milioni di chilometri per il servizio su gomma**, svolti con oltre 3.435 autobus e filobus.

Per quanto riguarda la **domanda**, nel 2024 i passeggeri del trasporto su bus sono stati 316,4 milioni, con una lieve riduzione dello 0,7% rispetto all'anno precedente. Il settore ferroviario ha invece registrato 47,4 milioni di viaggiatori, in crescita di circa il 7,1%, con un incremento particolarmente significativo nel periodo estivo e durante le festività, a conferma di una domanda in evoluzione.

Gli **addetti** impegnati nel settore ferroviario (trasporto passeggeri e rete) sono 1.818 e nel settore autofiloviario sono 5.308. In Regione sono presenti 254 stazioni ferroviarie. Complessivamente, la produzione dei servizi di Tpl assorbe circa 480 milioni di euro l'anno di contributi pubblici e genera **ricavi** pari a circa 327 milioni di euro con un incremento rispetto l'anno precedente dell'11%.

In Emilia-Romagna, le **imprese private** che operano nel Trasporto Pubblico Locale svolgono servizi in co-affidamento o sub-affidamento, garantendo oltre 20 milioni di chilometri annui e coinvolgendo più di 700 addetti. Questa collaborazione produce benefici significativi, grazie alla maggiore flessibilità operativa delle aziende private e alla qualità del servizio assicurata dagli investimenti che continuano a realizzare.

Attualmente i **Contratti di servizio**, nel rispetto degli indirizzi normativi e regolatori vigenti, scadranno al 31 dicembre 2026, in applicazione di specifiche previsioni di legge, in particolare ai sensi del citato art.24 comma 5bis del DL 4/2022 e dell'art.4 e art. 5 paragrafo 4 del Regolamento (CE) n.1370/2007, eccetto il Contratto di servizio del bacino di Bologna, la cui scadenza è fissata a febbraio 2028.

In questa prospettiva, la definizione degli assetti futuri del servizio richiede una valutazione attenta delle condizioni di contesto e delle evoluzioni in atto, anche al fine di assicurare coerenza tra programmazione, organizzazione dei servizi, investimenti e risorse disponibili, strumenti di affidamento.

Le **Agenzie locali per la mobilità**, in qualità di stazioni appaltanti, nell'ambito delle funzioni di progettazione, organizzazione e controllo dei servizi autofiloviari previste dall'art. 19 della L.R. 30/98, porranno particolare attenzione al coordinamento con i servizi ferroviari e con le altre modalità di trasporto. L'obiettivo è garantire un'**offerta integrata**, ridurre le sovrapposizioni, ottimizzare orari e frequenze in un'ottica di intermodalità, con particolare riferimento ai principali poli attrattori di traffico.

Attraverso un adeguato **monitoraggio della qualità dei servizi**, sarà inoltre favorita la raccolta di dati relativi all'offerta, alla domanda, agli aspetti economici e ai livelli di soddisfazione dell'utenza, anche ai fini di una valutazione puntuale delle scelte organizzative e gestionali.

Inoltre, in considerazione delle misure di finanziamento Statali destinate agli Enti Locali in corso di approvazione, si rende necessario per la Regione formulare un quadro programmatico che tenga conto delle particolari esigenze e risposte introdotte a vario livello dalle Istituzioni senza il coinvolgimento diretto della Regione, ma che richiedono un **coordinamento** di questa per il perseguimento di una coerente gestione dei servizi sui territori, evitando disallineamenti tra livelli istituzionali e garantendo una gestione integrata del sistema.

Nella predisposizione dei **capitolati di gara** dovrà essere garantito il rispetto dei **contratti di lavoro del personale** coinvolto, individuando criteri e clausole sociali per i subaffidamenti ispirati a principi di coerenza e proporzionalità rispetto ai costi operativi delle aziende affidatarie, tenendo conto anche dei costi amministrativi e dei ricavi. Di questo si tratterà nello specifico paragrafo che segue.

Un'attenzione specifica sarà dedicata ai **diritti degli utenti** dei servizi di trasporto, che la Regione tutela nell'ambito delle proprie attività di programmazione, riqualificazione e indirizzo. Tale impegno, già sviluppato attraverso il confronto con i rappresentanti degli utenti e dei consumatori del trasporto ferroviario, dovrà essere confermato e rafforzato in tutti i territori dell'Emilia-Romagna anche per il trasporto pubblico locale su gomma, promuovendo un dialogo costruttivo orientato al miglioramento qualitativo e quantitativo dei servizi.

Nel rapporto contrattuale tra gli Enti di Governo del TPL e le imprese dovranno essere implementati **piani condivisi di accesso ai dati** finalizzati sia al controllo della qualità del servizio che alla sua pianificazione. Ciò sarà garantito dal rinnovo in corso dei sistemi in uso (AVM) e agli aggiornamenti tecnologici necessari dei sistemi per la rilevazione dell'utenza a bordo e l'infomobilità, in coerenza con i processi di innovazione e digitalizzazione del sistema.

Servizi autofiloviari

Il settore del trasporto pubblico locale ha registrato negli ultimi anni **profondi cambiamenti nella domanda di mobilità**. La diffusione dello smart working, l'accelerazione dei processi di digitalizzazione che hanno permesso il proseguimento delle attività durante la pandemia, insieme alle trasformazioni socio-economiche conseguenti, hanno modificato in maniera significativa le modalità di spostamento: **frequenza, distribuzione territoriale** legata a nuove scelte localizzative di residenza e di attività produttive, nonché **preferenze nei modi di trasporto** utilizzati. In questo nuovo contesto si rende necessaria da una parte una più forte **integrazione tra i diversi sistemi di trasporto**: tra trasporto pubblico e intermodalità, tra modalità collettive e private, tra ferro e gomma, e – soprattutto in ambito urbano – con la mobilità dolce, dall'altra la necessità di accrescere l'accessibilità ai luoghi e servizi alla luce delle dinamiche insediative e demografiche recenti e di promuovere processi di pianificazione partecipata, in stretto raccordo con territori ed enti locali, per rendere efficaci le politiche di mobilità. Questa evoluzione comporterà un adattamento dell'offerta, in coerenza con il mutamento della domanda e con l'obiettivo di garantire l'efficienza complessiva del sistema.

In parallelo, si collocano gli obiettivi regionali di gestione sostenibile del **territorio** e delle **aree urbane**, nonché di miglioramento della **qualità dell'aria**, nel rispetto delle normative vigenti. Il riequilibrio modale richiede un rafforzamento dell'offerta di trasporto pubblico ed un ripensamento del paradigma dell'offerta stessa, anche attraverso una maggiore specializzazione dei servizi e sinergie di gestione pubblico-private. Ciò implica un deciso miglioramento dell'affidabilità e della velocità commerciale dei mezzi, l'integrazione con forme di mobilità condivisa, il completamento del rinnovo delle flotte verso tecnologie a emissioni zero e la valorizzazione delle opportunità offerte dai sistemi digitali e dalle piattaforme per servizi integrati e aggiornati in tempo reale, nel quadro di un progressivo adeguamento degli standard di servizio.

Particolare attenzione sarà dedicata all'analisi della nuova domanda di mobilità e alla conseguente rimodulazione delle reti di trasporto collettivo, con interventi mirati a **potenziare i servizi** e a ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti. Saranno valorizzati i **punti di interscambio** con i sistemi di trasporto di massa, con un focus specifico sulla **flessibilità dell'offerta** (stagionalità, periodi scolastici, pendolarismo), nel rispetto dei principi di sostenibilità. Tale impostazione richiederà una costante analisi e valutazione in funzione dell'evoluzione della domanda.

Un'integrazione più efficace tra modalità di trasporto dovrà coinvolgere tutti i livelli di governo, collegando centri urbani, periferie e aree interne, integrando ferro e gomma e migliorando i collegamenti tra aree residenziali, poli produttivi e nodi ferroviari. Ciò consentirà di ridurre gli spostamenti privati sistematici casa-lavoro ed eliminare parallelismi tra servizi, ottimizzando le risorse disponibili.

In ambito urbano sarà inoltre necessario un ruolo più attivo dei **Mobility Manager** per integrare gli spostamenti con servizi complementari al trasporto pubblico, come car sharing, bike sharing e mobilità dolce, con benefici anche sul fronte della riduzione delle emissioni, soprattutto grazie all'impiego di mezzi elettrici. In tale contesto sarà fondamentale il ruolo degli Enti locali, in qualità di enti committenti, nella promozione di accordi con i gestori dei servizi di TPL e di sharing.

Considerate le specificità territoriali, in particolare nelle aree montane, periurbane o produttive, sarà sempre più importante valutare in un'ottica di sostenibilità trasportistica, economica ed ambientale l'organizzazione di **servizi a bassa intensità e soluzioni flessibili**, non limitate alle sole aree a domanda debole. In questo quadro, il contributo degli operatori privati dovrà consolidarsi, orientandosi verso la specializzazione e offrendo, soprattutto alle piccole e medie imprese, la gestione di linee extraurbane o a bassa frequentazione, attraverso modelli di erogazione più flessibili e a costi contenuti. Le collaborazioni pubblico-private, anche tramite consorzi dedicati, potranno rappresentare una risposta efficace sotto il profilo della qualità e dell'efficienza.

Le richieste di incremento di servizi, in presenza di certezze di risorse da dedicare e previa analisi dei reali fabbisogni dei diversi territori, saranno valutate e riconosciute sulla reale necessità, anche a fronte di un concorso alla loro copertura da parte degli Enti locali, che dovranno esprimere un'ulteriore responsabilizzazione atta a garantire quei servizi aggiuntivi necessari alla domanda in evoluzione. Questa valutazione dovrà comunque tenere conto della sostenibilità complessiva del sistema e dell'equilibrio tra domanda, offerta e risorse disponibili. Le Agenzie, nell'ambito delle attività a loro demandate per la predisposizione della documentazione attinente agli affidamenti di TPL, dovranno necessariamente tener conto dell'evoluzione di tale processo.

Sono confermate le 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.

Per quanto riguarda il sistema ferroviario regionale, l'attenzione si concentrerà sull'incremento dell'utilizzo da parte degli utenti, promuovendo l'**intermodalità ferro-gomma**, la riorganizzazione del TPL e la creazione di **centri di mobilità** in grado di rendere i servizi più capillari ed efficienti, soprattutto a beneficio delle località minori. Questo percorso richiede un coinvolgimento diretto degli enti territoriali, chiamati a valutarne gli impatti sulla domanda potenziale in un contesto di progressiva evoluzione del sistema di mobilità regionale.

In conclusione, alla trasformazione strutturale della domanda di mobilità dovrà corrispondere una strategia di **adattamento del sistema dei trasporti** capace di cogliere i cambiamenti in atto e orientarsi verso sviluppo, qualità del servizio, efficienza e sostenibilità.

Servizi ferroviari regionali

Il servizio ferroviario regionale, gestito da **Fer**, per conto della Regione, con Contratto di servizio affidato a **TrenitaliaTper** Scarl, avviato dal 1° giugno 2019, prevede una produzione annua di 20 milioni treni*km per un corrispettivo di oltre 184 milioni di euro e di circa 154 milioni di introiti tariffari.

Tra gli strumenti di programmazione funzionali all'attuazione del servizio, si riporta l'**Accordo Quadro con RFI**, sottoscritto in aprile 2024, per l'assegnazione pluriennale di capacità dell'infrastruttura ferroviaria sulla rete ferroviaria nazionale per lo svolgimento dei servizi di competenza regionale di validità quinquennale (2024-2029).

L'accordo garantisce le prestazioni della rete funzionali ad attuare il servizio regionale, consolidando per il prossimo quinquennio i volumi di servizi attuali e regolamentando lo sviluppo di eventuali potenziamenti futuri in una logica di cadenzamento e integrazione. Questo assetto si inserisce in un contesto interessato da interventi infrastrutturali e tecnologici in corso di attuazione e aggiornamento, i cui effetti complessivi risultano in fase di progressivo consolidamento. La programmazione del prossimo triennio confermerà l'assetto attuale del servizio con eventuali potenziamenti compatibili con la capacità dell'infrastruttura, anche in relazione alle azioni di ammodernamento e potenziamento sia della rete nazionale che della rete regionale. Riguardo a quest'ultima, infatti, nel 2027 sarà completata l'**elettificazione** dell'intera rete regionale, consentendo un radicale rinnovo del materiale rotabile con rilevanti ricadute positive sulle prestazioni, in termini sia di comfort che di affidabilità.

Da giugno 2024 è stata attuata la prima fase del **Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM)**, come previsto dal Protocollo d'Intesa tra Regione Emilia-Romagna e Città Metropolitana di Bologna sottoscritto nell'aprile 2023. Esso prevede il potenziamento dei servizi metropolitani e la creazione dei primi servizi passanti di attraversamento della città di Bologna. Il progetto, in questa fase, prevede un impegno economico ulteriore pari a 12 mln€/anno per i servizi aggiuntivi SFM, e un investimento di 3 nuovi treni (circa 19,5 mln di euro totali).

È in corso uno studio trasportistico per valutare le condizioni di fattibilità (date le caratteristiche delle due linee a binario singolo) del **nuovo servizio passante (SFM 2) - Vignola/Bazzano e Portomaggiore/Budrio**. In base ai risultati si valuterà, congiuntamente con Città Metropolitana e gli Enti interessati, se attivarlo da subito o a seguito di eventuali potenziamenti della linea. Successivi stadi di attuazione del SFM, in quanto parte strutturale del servizio ferroviario regionale, saranno oggetto di condivisione con i soggetti istituzionalmente interessati.

Dopo la fine dell'emergenza dovuta alla pandemia e l'attivazione dei nuovi servizi si rileva una **costante crescita dei passeggeri**: i passeggeri trasportati nel 2019, anno di riferimento prima della pandemia, erano circa 42,2 mln; nel 2023 (primo anno non coinvolto dall'emergenza

sanitaria) il servizio ferroviario regionale ha visto un incremento di oltre il 6% rispetto alla pre-pandemia (44,26 mln), in costante crescita fino ai 49,9 mln di passeggeri misurati nel 2025 (ovvero +17% rispetto al 2019).

Ciò da un lato ha dato riscontro positivo alla programmazione regionale, dall'altro pone evidenti questioni di sostenibilità sia infrastrutturale sia di materiale rotabile, oltre che di finanziamento corrente dei servizi.

Le risorse per i servizi, per le agevolazioni e per le integrazioni tariffarie

Il **Fondo Nazionale Trasporti** (FNT) è lo strumento principale con cui lo Stato finanzia il trasporto pubblico locale e regionale nelle Regioni a statuto ordinario.

Il Fondo per il Tpl ha subito nel tempo delle modifiche: negli anni '90 il Decreto Burlando (D.Lgs. 422/1997) ha regionalizzato il TPL, negli anni 2000 è stato oggetto di tagli lineari e manovre finanziarie che riducevano le risorse statali, nel 2012 è nato il FNT (legge n. 228/2012), nel 2013 è stata avviata una prima riforma che prevedeva un riparto legato a criteri di efficienza (art. 16bis DL n. 95/2012) e nel 2017 è stata fatta una nuova proposta indirizzata verso l'individuazione dei fabbisogni standard che non ha ancora avuto pieno compimento (DL 50/2017).

Mentre molti altri Paesi stanno investendo in modo significativo per rendere il trasporto pubblico più competitivo e sostenibile, in Italia i finanziamenti statali non sono coerenti con le dinamiche attuali del settore.

Negli ultimi trent'anni il FNT ha subito continue oscillazioni e riforme, ma con una costante preoccupante: in termini reali il suo valore si è progressivamente ridotto, perdendo **oltre il 40%** di potere d'acquisto rispetto alla metà degli anni '90. Le associazioni di categoria, tra cui Agens, Anav e Asstra, lo scorso anno hanno evidenziato che la dotazione del FNT ha subito, a causa dell'inflazione degli ultimi anni, una perdita reale di circa 800 milioni di euro all'anno.

L'Emilia-Romagna, insieme alle altre regioni a statuto ordinario, ha costantemente espresso nelle sedi istituzionali opportune, anche per il tramite della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, la richiesta al Governo di uno stanziamento del FNT stabile e certo nelle risorse nel medio-lungo periodo e adeguato annualmente al tasso di inflazione programmata. Ad oggi, tali richieste non hanno ancora ottenuto un riscontro positivo.

Attualmente le risorse del FNT sono ripartite tra le Regioni secondo criteri stabiliti all'art. 27 del D.L. 50/2017 e s.m.i. con il quale il legislatore ha avviato la **riforma dei criteri di attribuzione delle risorse alle Regioni**. Questo decreto ha introdotto nuovi criteri di ripartizione (costi standard, livelli adeguati di servizio – LAS e penalità per mancata gara a decorrere dal 2023) la cui applicazione è stata più volte rinviata, almeno in parte, a causa degli effetti economici legati alla riduzione dei contributi che l'utilizzo di tali parametri comporta per molte Regioni.

Dal 2023 al 2025 in mancanza dell'approvazione dei LAS la ripartizione è avvenuta con **criteri transitori**, cioè:

- applicazione delle percentuali del riparto storiche sulla quota del Fondo 2020 pari a oltre 4.873 milioni di euro;
- applicazione dei costi standard (Decreto ministeriale n. 157/2018) solo sulla quota incrementale del Fondo rispetto al 2020;
- rinvio dell'applicazione dei livelli adeguati dei servizi dal 2027 perché sono in fase di aggiornamento alcuni parametri che il Decreto ministeriale di approvazione dovrà tenere conto.

Un forte elemento di criticità nei criteri di riparto del Fondo trasporti tra le Regioni è stata la modifica introdotta dal DL 104/2023 convertito con modificazione nella legge 136/2023 che alla lettera a) del citato articolo 27 ha specificato che *“...l'individuazione dei costi standard viene calcolata sul complesso dei servizi di trasporto pubblico locale eserciti sul territorio di ciascuna regione risultanti dalla banca dati dell'Osservatorio Tpl ...”* non limitando il perimetro ai soli servizi finanziati dalle risorse del Fondo.

Questa disposizione riduce in modo significativo le risorse destinate a molte Regioni, concentrandole su poche realtà – in particolare Lombardia e Lazio – e introduce di fatto il principio “chi più spende, più ottiene”, senza considerare alcun criterio legato all'efficienza o alla qualità dei servizi erogati.

A tal proposito, il fondo aggiuntivo di 120 milioni del Fondo trasporti per l'anno 2025 previsto all'articolo 1, comma 730, della legge 30 dicembre 2024, n. 207 concernente il “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2025 e bilancio pluriennale per il triennio 2025–2027” non è stato ripartito con i criteri sopra evidenziati ma in modo proporzionale tra le Regioni che hanno evidenziato una percentuale del costo standard superiore alle corrispondente percentuale storica di accesso al Fondo trasporti dell'anno 2020. Le Regioni che hanno potuto beneficiare del riparto di queste risorse aggiuntive sono state Lombardia, Lazio, Liguria, Emilia–Romagna e Veneto.

Per l'anno **2026**, come sancito dalla **legge n. 26 del 27/2/2026 “Milleproroghe”**, il riparto avverrà come per l'anno precedente salvaguardando la quota storica, applicando il costo standard solo alla quota restante eccetto una quota di 50 milioni che sarà ripartita con il medesimo criterio utilizzato lo scorso anno per il riparto delle risorse aggiuntive di 120 milioni. Non vi è ancora chiarezza se, per il riparto di questi 50 milioni, verrà preso a riferimento il costo standard utilizzato lo scorso anno e riferito all'anno 2023 oppure il Ministero dei Trasporti procederà all'aggiornamento con quello del 2024. Non è quindi possibile stimare se l'Emilia–Romagna potrà beneficiare di una quota dei 50 milioni di euro.

Il complesso e prolungato percorso del tavolo di lavoro per l'individuazione dei LAS svolti in questi ultimi due anni e l'assegnazione delle risorse statali del FNT che giunge a definizione solo negli ultimi giorni dell'anno, rende sempre più difficile stimare con adeguata tempestività le risorse disponibili a cui fare riferimento. Tale condizione determina un quadro caratterizzato da elementi di incertezza nella programmazione economico-finanziaria del sistema, che richiede un approccio prudentiale nella definizione degli assetti futuri dei servizi e della definizione delle obbligazioni in capo agli enti affidanti in termini di definizione dei corrispettivi contrattuali.

Il Fondo Trasporti nel 2025 ha riconosciuto alla nostra Regione oltre 400 mln di euro (di cui 15,8 milioni di euro di quota parte del fondo aggiuntivo) a cui si sono aggiunti oltre 128 mln di euro di risorse regionali necessari a copertura del sistema Tpl (svolgimento e gestione dei servizi autofiloviari e ferroviari e politiche tariffarie).

Seppure l'incremento dello stanziamento del FNT non sia confermato nei termini previsti, anche per il prossimo triennio 2026-2028 viene mantenuto il riconoscimento dell'inflazione programmata ai contributi per i servizi minimi.

Ad una modifica strutturale della domanda di mobilità nel triennio dovrà seguire una strategia di adattamento del sistema dei trasporti capace di cogliere la necessità di cambiamento per evolversi in un'ottica di sviluppo, qualità del servizio, efficienza e sostenibilità.

In sede di approvazione della **Determinazione dei servizi minimi per il triennio 2026-2028** potranno essere presi in considerazione incrementi dei servizi minimi e un eventuale adeguamento del contributo chilometrico, nel limite delle risorse disponibili. Una revisione strutturale dei contributi unitari riservati al trasporto pubblico potrà avvenire a seguito di una stabilizzazione dei criteri di ripartizione del Fondo Nazionale e una quantificazione più certa delle risorse a disposizione della Regione, e, in ogni caso, analizzati in sede di predisposizione del nuovo PRIT.

I servizi di bus sostitutivi attivati a seguito di interventi che comportino limitazioni ai servizi di trasporto pubblico o alla circolazione stradale con conseguenti disagi all'utenza potranno essere finanziati previa verifica della tipologia e durata degli interventi e in base alle risorse disponibili.

Ulteriori incrementi di servizi potranno essere valutati anche a fronte di un concorso alla loro copertura da parte degli Enti locali, che dovranno esprimere una ulteriore maggiore responsabilizzazione atta a garantire quei servizi aggiuntivi necessari alla domanda in evoluzione.

Nell'ambito delle azioni di ampliamento e riqualificazione del TPL poste in atto dai territori è confermato l'impegno a cofinanziare il **servizio notturno nei T-days** svolto nel bacino bolognese con un contributo annuo di 0,5 mln di euro e il **Metromare di Rimini** con un contributo annuale di e0,7 mln di euro. A questi si aggiunge la riqualificazione del servizio di **traghetto di Ravenna** prevedendo un contributo annuale di 0,16 mln di euro.

Resta confermato l'impegno economico di 0,55 mln di euro a sostegno delle **aree interne e territori montani** per favorire l'accessibilità dei servizi, lo sviluppo socioeconomico delle aree marginali e di montagna, in 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, per garantire ai cittadini adeguati livelli di servizi pubblici.

Negli ultimi anni la Regione ha proposto diverse forme di **integrazioni tariffarie** destinate agli abbonati del servizio ferroviario quali ad esempio il Mi Muovo Tutto Treno per un impegno economico di circa 0,900 mln di euro e il Mi Muovo anche in città che prevede uno stanziamento per campagna abbonamenti di 6,7 mln di euro.

Vi sono poi agevolazioni tariffarie che interessano il servizio ferroviario regionale e la **lunga percorrenza** (AV Bologna-Prato e Milano-Ancona) per circa 0,300 mln di euro. I contributi regionali destinati per l'ultima campagna abbonamenti dell'iniziativa di **gratuità per gli studenti "Salta su"** ammontano a 0,750 mln di euro per le scuole elementari, 3,5 mln di euro per le scuole medie e 24,5 mln di euro per gli studenti delle superiori con ISEE fino a euro 30.000,00. Le recenti modifiche apportate ai parametri funzionali alla quantificazione dell'ISEE potrebbero modificare significativamente il fabbisogno di risorse destinate a quest'ultima iniziativa.

Digitalizzazione e politiche di infomobilità: il progetto MAAS

La Regione già da diversi anni ha sviluppato il progetto **Mi Nuovo**, sistema di bigliettazione elettronica integrata. Le aziende autofiloviarie pubbliche, buona parte delle imprese private e Trenitalia Tper adottano il sistema integrato Mi Nuovo, mediante l'uso della **card Mi Nuovo** e della **card Unica** grazie all'impegno dei gestori dei servizi su bus e ferroviari per la realizzazione dell'interoperabilità dell'intero sistema e per un ampliamento dei canali di vendita con sempre maggiore attenzione nel realizzare la dematerializzazione dei titoli di viaggio.

Sul tema dell'**infomobilità** la Regione ha investito negli anni oltre 20 mln di euro grazie ai fondi Por-Fesr 2014-2020 e 2021-2027 e i fondi del Progetto GIM (Gestione Informata Mobilità).

Grazie a questi fondi sono stati installati sull'intera flotta di autobus regionali i dispositivi di **telecontrollo** (AVM) e di **pagamento con carte** (EMW). Tali dispositivi sono la condizione ex ante per lo sviluppo di nuovi progetti di infomobilità.

La Regione nel 2023, con Decreto n. 150/2023, si è aggiudicata il finanziamento di 2,3 mln di euro relativo all'Avviso pubblico per la presentazione di proposte di intervento a valere su PNRR – Missione 1 – Componente 1 Sub-investimento 1.4.6. "**Mobility As A Service for Italy**" – MAAS4ITALY – 7 territori, che coinvolge 7 regioni (Piemonte, Veneto, Prov. Autonoma di Bolzano, Campania, Puglia e Abruzzo).

Il MaaS si basa sull'idea che i cittadini possano acquistare "**pacchetti**" di **mobilità personalizzati**, che consentano loro di usare qualunque mezzo possibile per raggiungere una destinazione, senza doversi curare della differenza tra operatori di trasporto. La catena dello spostamento tende ad essere sempre più complessa e si assume che, per soddisfare la domanda di mobilità dall'origine alla destinazione (door to door) con modalità alternative all'auto propria, si ricorra alla multimodalità.

È stato quindi avviato il progetto sperimentale **MaaS4RER**, di cui la Regione è soggetto attuatore e Lepida soggetto esecutore, che mira a migliorare l'accessibilità al trasporto pubblico tramite **innovazioni tecnologiche** come:

- la **digitalizzazione** e la **dematerializzazione** dei titoli di viaggio;
- la creazione di sistemi di raccolta e distribuzione **dati del trasporto pubblico in tempo reale**, e nei formati richiesti dalla Commissione Europea;

- la creazione di nuovi modelli di business oltreché la **diminuzione dell'impatto ambientale** conseguente allo shift modale verso il trasporto pubblico a discapito dei veicoli privati.

La sperimentazione si è conclusa con esito positivo (avendo raggiunto il risultato richiesto dal Ministero di oltre 1.000 sperimentatori che abbiano effettuato almeno un viaggio) in una prima fase a giugno 2025. Sono stati erogati incentivi agli utenti sperimentatori sotto forma di **welcome bonus** pari a 20 euro una tantum e **cashback** pari al 50% sui titoli acquistati in un mese. Inoltre, si calcolano in automatico i **minori impatti ambientali** (Pm10, Nox, Cov) ottenuti grazie allo sperimentatore che sceglie di non usare l'auto privata. Al 31 marzo 2025 (deadline per l'iscrizione), risultavano iscritti oltre **2.500 sperimentatori**; l'erogazione del cashback è proseguita fino al 30 giugno 2025.

Nell'ambito del programma di finanziamento per il miglioramento della qualità dell'aria nel territorio delle regioni del bacino padano, approvato con Decreto Direttoriale mattm-clea-2020-0000412 del 18/12/2020 (fondo previsto dal d.l. 14 agosto 2020, n. 104), la Regione ha ottenuto nel dicembre 2025 (decreto direttoriale n. 566-PIF) un finanziamento pari a **6.350.000** euro per sviluppare il nuovo progetto "Contributo a soggetti privati residenti in Emilia-Romagna per l'acquisto di **titoli di viaggio** per il trasporto pubblico e altri servizi legati alla mobilità. Interventi per la **mobilità ciclistica. 2026- 2028**".

Il progetto mira ad incentivare l'uso del Trasporto Pubblico in continuità con il progetto MaaS4RER, anche allo scopo di mettere a valore l'investimento sul MaaS Integrator. L'obiettivo è ridurre l'uso del trasporto privato e rendere più efficiente, sostenibile, inclusiva e digitale la mobilità in Regione attraverso l'erogazione di un incentivo sotto forma di welcome bonus e cash back sui titoli di trasporto (autobus e treni) acquistati attraverso l'uso di sistemi digitali. Il progetto punta ad implementare a step anche l'incentivazione di ulteriori servizi come, ad esempio, mobilità in sharing in ottica MaaS; azioni di Mobility Management (spostamenti casa lavoro, bike to work, ecc..). Il progressivo sviluppo di strumenti digitali richiede una fase di consolidamento e integrazione dei sistemi, anche al fine di valutarne compiutamente gli impatti sull'organizzazione complessiva dei servizi e sui modelli di fruizione da parte dell'utenza.

Agevolazioni per gli utenti del trasporto pubblico e Integrazioni modali e tariffarie

Sono attualmente attive le seguenti agevolazioni rivolte agli utenti del trasporto pubblico che saranno confermate:

Salta su! Abbonamento del trasporto pubblico gratuito per studenti

Agevolazione rivolta agli studenti e alle studentesse residenti in Emilia-Romagna e iscritti/e alle scuole primarie, scuole secondarie di primo grado, scuole secondarie di secondo grado statali, paritarie e istituti di formazione professionale, anche situate al di fuori dei confini regionali. Vengono offerti, previa verifica dei requisiti richiesti, l'abbonamento o la combinazione di più abbonamenti (autobus urbani, extraurbani e/o treni) con validità annuale fissa, necessari a

coprire l'intero percorso casa-scuola e utilizzabili con le modalità degli abbonamenti ordinari. Per gli studenti iscritti alle scuole secondarie di secondo grado statali, paritarie e istituti di formazione professionale per i quali è richiesto il requisito ISEE minore o uguale a 30.000 euro, la modalità di accesso cambia con l'introduzione del pagamento di una **quota di € 15** a conferma della richiesta.

Il risultato di Salta su per la **campagna abbonamenti 2024-2025** evidenzia un risparmio per famiglie e genitori mediamente tra i 300 e i 600 euro a figlio in base all'abbonamento scelto, con un impegno del bilancio regionale di oltre 25,5 milioni di euro rendicontati dalle Aziende di trasporto coinvolte.

Di seguito i principali dati:

- **Scuole elementari:** sono stati inviate a casa agli alunni residenti nei 10 capoluoghi di provincia più Casalecchio di Reno, San Lazzaro di Savena, Granarolo, Imola, Faenza e Carpi, **81.248** card Salta su già pronte per essere utilizzate, a cui si aggiungono **1.980** richieste effettuate dal portale unico dagli alunni residenti negli altri comuni emiliano-romagnoli;
- **Scuole medie:** sono state spedite **53.481** lettere agli studenti residenti nei 10 capoluoghi di provincia più Casalecchio di Reno, San Lazzaro di Savena, Granarolo, Imola, Faenza e Carpi, contenenti le informazioni necessarie ad effettuare le richieste dalla piattaforma unica a cui si aggiungono **oltre 10.000** richieste effettuate dal portale unico dagli alunni residenti negli altri comuni emiliano-romagnoli;
- **Scuole superiori e IFP:** le richieste complessive risultano **82.863** consolidando il dato della campagna 2023-2024;
- **Rimborsi abbonamenti per studenti fuori regione** (elementari, medie, superiori e IFP): sono risultate **932** richieste con un incremento del 16%.

Complessivamente gli abbonamenti richiesti sono stati **126.642** di cui il 50% abbonamenti extraurbani, il 45% abbonamenti urbani e il 5% abbonamenti ferroviari, con una scelta di supporto da parte degli aventi diritto del 33% digitale (Roger) e 67% su card Mi nuovo e Unica.

La **campagna 2025-2026**, ancora in fase di verifica e rendicontazione, ha registrato **119.214** richieste da portale di cui 84.196 per le scuole superiori. Le richieste di rimborso per gli iscritti fuori regione sono state **956**.

L'iniziativa viene confermata anche per le prossime campagne **2026-2027 e 2027-2028** con i medesimi requisiti e le modalità già previsti per le precedenti campagne.

Mi nuovo anche in città

Integrazione tariffaria tra treno e bus offerta gratuitamente dalla Regione. Tutti gli abbonamenti mensili/annuali ferroviari regionali Trenitalia Tper con origine e/o destinazione in una delle 13 città sede di servizio urbano (le dieci città capoluogo più Carpi, Imola e Faenza) sono già integrati con il servizio urbano. L'integrazione tariffaria è estesa ai residenti in Emilia-Romagna e possessori di abbonamenti ferroviari con tariffa sovraregionale con estremo in una delle 13 città o di abbonamenti AV Bologna – Firenze. Gli abbonati ferroviari possono,

pertanto, utilizzare gratuitamente tutti i servizi bus e ferro dell'area urbana di origine e/o destinazione del proprio abbonamento.

Inoltre, gli abbonamenti aziendali di Tper validi per l'area urbana di Bologna risultano integrati e permettono l'uso indifferenziato, senza limitazione di corse, anche dei servizi ferroviari regionali effettuati fra le stazioni all'interno dell'intera area urbana di Bologna.

Gli utenti del servizio ferroviario regionale che beneficiano della misura sono circa 70.000.

Mi Muovo Tutto Treno

Agevolazione finalizzata ad integrare i servizi ferroviari regionali con i servizi ferroviari a lunga percorrenza Freccia Bianca e Intercity. Gli abbonati ferroviari mensili ed annuali a tariffa regionale, con origine e/o destinazione in Emilia-Romagna, possono abbinare al loro abbonamento la card Mi Muovo Tutto Treno annuale o mensile offerta a prezzo scontato. Il costo della card è di 110 euro fino a 40 Km (11 euro la versione mensile), 140 euro da 41 a 125 Km (14 euro mensile), 170 euro oltre 125 Km (17 euro mensile).

Abbonamento di Trenitalia AV con "estensione regionale"

Agevolazione finalizzata ad integrare i servizi ferroviari AV di categoria Freccia Argento sulla linea convenzionale Rimini-Bologna-Milano con i servizi ferroviari regionali. È possibile acquistare abbonamenti mensili ai treni Frecciarossa/Frecciargento (nelle tipologie previste per giorno e per fascia oraria), Frecciabianca o Intercity con estensione regionale, ad un costo maggiorato del 5%, che consentono di viaggiare, con la stessa validità e sulla medesima relazione, anche sui treni regionali. La Regione rimborsa, agli abbonati residenti in Emilia-Romagna, una quota del prezzo pagato per tali abbonamenti.

Rimborso regionale per i pendolari Alta Velocità Bologna-Firenze

La Regione Emilia-Romagna riconosce un rimborso di 45 euro al mese ai propri residenti che abbiano acquistato abbonamenti mensili AV Bologna-Firenze.

Bici pieghevoli

Agevolazione finalizzata ad incentivare l'interscambio treno/bici. I cittadini residenti in Emilia-Romagna possessori di un abbonamento annuale ferroviario, anche agevolato grazie ad accordi di Mobility Management o gratuiti Salta Su, possono richiedere un rimborso per l'acquisto di una bicicletta pieghevole pari al 50% del suo costo di acquisto fino ad un massimo di 300 euro.

Integrazioni servizi ferroviari/autofiloviari

Agevolazioni oggetto di specifiche Convenzioni finalizzate ad offrire agli utenti abbonamenti per l'utilizzo integrato/indifferenziato dei servizi ferro/gomma nella medesima relazione.

Mi Muovo Insieme

Abbonamento annuale di trasporto a tariffe agevolate a favore di disabili, anziani a basso reddito e altre categorie svantaggiate.

Rimborso abbonamenti trasporto pubblico fondo idrocarburi

Rimborso dal 60 all'80% per i residenti nei Comuni interessati da attività di estrazione di idrocarburi che hanno acquistato un abbonamento annuale del trasporto pubblico (treno o autobus).

Tutela del lavoro

Negli ultimi anni stiamo assistendo ad una problematica criticità: la **carenza di autisti** di autobus. Questo è un problema diffuso in altri paesi europei e non solo a livello nazionale. In Italia si stima che manchino almeno 10.000 autisti, con conseguenze come la soppressione di corse e l'aumento dei turni per il personale che potrebbero peggiorare ulteriormente nei prossimi anni. Tra le cause di tale fenomeno, livelli salariali bassi per i nuovi assunti e una crescente preoccupazione per la sicurezza del personale viaggiante che spesso subisce insulti, offese e aggressioni.

La questione è tanto politica quanto strutturale: servono più risorse nazionali e una visione di sistema, maggiori fondi per migliorare i contratti degli autisti e l'introduzione di incentivi fiscali alle aziende che investono in lavoro stabile. Le aziende di trasporto emiliano-romagnole hanno introdotto diverse iniziative per contrastare questa situazione quale, ad esempio, l'organizzazione di corsi per l'ottenimento del documento abilitativo alla professione con prezzi calmierati.

In continuità e a conferma della condivisione degli impegni già previsti nell'Atto di indirizzo 2021-2023 e nell'Addendum 2024-25 e riconfermati nel Patto per il TPL 2022-2024, si assumono quali obiettivi fondamentali la **tutela del lavoro**, la **valorizzazione delle professionalità** e la **salvaguardia dei livelli occupazionali** del personale impiegato nei servizi di TP, in particolare in presenza di procedure di gara ed eventuale 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, esclusi i dirigenti, 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 Regione e gli Enti locali ribadiscono che il rinnovo contrattuale non potrà comportare alcun coinvolgimento finanziario dei suddetti Enti.

Sicurezza – Security

Negli ultimi anni, e in particolare in quello in corso, il tema della **sicurezza dei lavoratori e degli utenti** dei servizi del trasporto pubblico ha assunto una centralità che rischia, proprio nella fase che vedeva la crescita dell'utilizzo del servizio dopo la fase pandemica, di introdurre una generica sfiducia verso il trasporto pubblico.

Al fine di evitare che la criticità legata alla sicurezza prevalga sull'effettiva qualità del trasporto pubblico è necessaria una **sinergia fra tutti i soggetti interessati**, compresi i cittadini e gli utenti, affinché la protezione e chiusura dell'accesso al servizio non risulti essere l'unica soluzione al problema ma venga affiancata da politiche di apertura, di condivisione degli spazi dedicati al trasporto e da un rilancio dell'immagine dei servizi pubblici.

Al fine di inquadrare il problema nella sua effettiva rilevanza, senza per questo sminuirne l'importanza, vengono forniti i dati delle aggressioni indicate dalle Aziende del Trasporto pubblico della regione nell'anno 2025:

SOCIETA'	Aggressioni	N. di infortuni	Giorni assenza per infortunio
TRENITALIA TPER	91*	39	544
SETA	11		224
TPER	21		207
START	10		290
TEP	2		9
TOTALE	135	39	1274

*Sia fisiche che verbali

Per quanto riguarda il monitoraggio degli episodi si rileva che, nell'ambito del **"Protocollo per la promozione della sicurezza nel processo di sviluppo del trasporto pubblico locale e regionale sostenibili"**, è in fase di definizione un **dataset per la raccolta delle informazioni** utili da trasmettere all'Osservatorio nazionale sulle politiche del TPL, al fine di poter avere a disposizione dati utili per l'attuazione di politiche di sicurezza e che permettano una comparazione fra le Aziende di trasporto a livello nazionale. Il protocollo, sottoscritto in data 08/04/2022 da Ministero dell'Interno, Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Regioni, ANCI, Associazioni datoriali e Sindacati, si attua attraverso due specifici gruppi di lavoro: il primo per gli Autoferrotranvieri, coordinato dalla Direzione Generale per il trasporto pubblico locale; il secondo per i Ferrovieri, coordinato dalla Direzione Generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie.

Al fine di dare riscontro alle istanze formulate dalle Associazioni dei Consumatori e di ridurre le situazioni di conflittualità tra utenza e personale di controllo, accentuatesi anche a seguito delle recenti manovre tariffarie, si ritiene opportuno valutare, in accordo con le Aziende di trasporto, una possibile **rimodulazione dei livelli sanzionatori** previsti dall'art. 40 della LR 30/1998. Tale valutazione si inserisce nel più ampio quadro delle politiche per la sicurezza, che – come noto – rientrano nella competenza esclusiva dello Stato, esercitata attraverso il Ministero

dell'Interno e articolata, a livello territoriale, tramite le Prefetture quali autorità provinciali di pubblica sicurezza.

In questo contesto la Regione Emilia-Romagna opera in una logica di leale collaborazione istituzionale, partecipando ai tavoli di confronto attivati dalle Prefetture, in particolare a seguito dei recenti episodi critici verificatisi nei primi mesi dell'anno, e manifestando la propria disponibilità a sostenere percorsi strutturati e permanenti dedicati alla **sicurezza nelle stazioni**. Parallelamente la Regione, anche con il supporto della Società FER, ha attivato una serie di interventi operativi finalizzati a migliorare la sicurezza nelle stazioni della rete ferroviaria regionale e a **tutelare il patrimonio pubblico**. Tra questi rientrano l'attivazione della **Control Room di Bologna Centrale** per la gestione centralizzata dei sistemi di videosorveglianza, l'introduzione di servizi di **vigilanza armata** – riconfermati per il biennio 2025-2027 con specifico impegno finanziario regionale – e l'avvio del progetto sperimentale "**Stazioni Sicure**", destinato ad essere progressivamente esteso ad altri impianti della rete.

A tali azioni si affiancano **misure di carattere strutturale e organizzativo**, quali il riconoscimento dell'accesso gratuito ai servizi di trasporto pubblico per gli appartenenti alle Forze dell'Ordine, nonché gli interventi attivati direttamente dalle Aziende di trasporto per la prevenzione e la gestione delle situazioni di rischio, attraverso l'adozione di sistemi di videosorveglianza, bodycam, percorsi formativi per il personale, protocolli con le forze dell'ordine e l'installazione di dispositivi di protezione per gli autisti. Nel loro complesso, tali iniziative delineano un approccio integrato alla sicurezza, che coniuga prevenzione, presidio del territorio e attenzione al rapporto tra servizio pubblico e utenza.

MOBILITÀ CICLABILE

Le politiche della Regione puntano a incrementare l'uso della bicicletta negli spostamenti quotidiani, diminuendo congestione e inquinamento. Interventi diffusi includono la creazione di **percorsi sicuri**, il collegamento con **scuole, luoghi di lavoro e servizi**, e programmi dedicati alla **mobilità attiva** come i percorsi casa-scuola. L'approccio regionale integra mobilità sostenibile, sicurezza stradale, salute pubblica e qualità urbana, con l'obiettivo di rendere la bicicletta una scelta accessibile e conveniente. La governance regionale della ciclabilità si fonda sul coordinamento tra istituzioni e sul **supporto tecnico ai Comuni**.

Il PRIT integra la ciclabilità come parte strutturale del sistema dei trasporti e include la **Carta E delle Ciclovie Regionali**, con obiettivi specifici di aumento della mobilità attiva, sicurezza, continuità infrastrutturale e intermodalità. I PUMS e gli strumenti comunali di pianificazione devono essere coerenti con gli indirizzi del PRIT, assicurando uniformità e integrazione tra livello locale e regionale.

La rete ciclabile regionale prevista dal PRIT comprende un'articolazione di percorsi urbani, extraurbani e grandi corridoi ciclabili che favoriscono sia gli spostamenti quotidiani sia il cicloturismo. Essa è integrata con le ciclovie nazionali della Rete Nazionale delle Ciclovie Turistiche e con la rete EuroVelo, garantendo collegamenti interregionali e internazionali. Le reti sono progettate per assicurare continuità, sicurezza e connessioni con stazioni ferroviarie

e principali poli attrattori, contribuendo a un sistema ciclabile omogeneo, riconoscibile e intermodale.

L'**intermodalità**, con particolare attenzione all'uso combinato del treno con la bicicletta per il cosiddetto "ultimo miglio", rappresenta un asse strategico per aumentare l'efficacia della mobilità ciclabile. La Regione promuove l'accessibilità ciclabile alle **stazioni ferroviarie** mediante parcheggi dedicati, velostazioni e servizi specifici. Incentivi alle biciclette pieghevoli e interventi infrastrutturali facilitano l'integrazione tra bici e treno, rendendo più competitivo l'uso dei mezzi sostenibili e riducendo la dipendenza dall'auto privata.

Negli ultimi anni la Regione ha attivato **numerosi bandi** per sostenere la realizzazione di piste ciclabili e interventi di mobilità attiva, favorendo anche le politiche di Mobility Management. Ad esempio, programmi come Bike to Work hanno coinvolto migliaia di lavoratori, promuovendo spostamenti sostenibili nel tragitto casa-lavoro. Fondi europei, nazionali e regionali contribuiscono alla costruzione di ciclovie turistiche e percorsi urbani sicuri, confermando un impegno stabile verso la ciclabilità.

Nel periodo **2020-2025** sono stati avviati **oltre 490 interventi** che riguardano la mobilità ciclistica in tutto il territorio regionale e che porteranno alla realizzazione di **circa 1.000 km di percorsi ciclabili entro il 2027**, con un contributo regionale complessivo programmato di **circa 165 milioni di euro**, su un costo complessivo previsto superiore a 171 milioni.

In relazione al Documento sulla programmazione 2022-2025 per la mobilità sostenibile in Emilia-Romagna, la strategia della Regione punta a realizzare 1.000 nuovi chilometri di piste ciclabili nei prossimi dieci anni, per cogliere gli obiettivi sia del raddoppio della percentuale di spostamenti in bici e a piedi sul territorio, arrivando a una media regionale del 20% rispetto all'attuale 10%, sia conseguentemente di riduzione del tasso di motorizzazione.

La Regione affianca agli interventi infrastrutturali lo sviluppo delle **politiche di mobility management**, promuovendo il coordinamento delle relative azioni con i Comuni. In questo ambito, a partire dal 2020 ha incentivato il progetto **Bike to Work**, finalizzato a favorire il cambiamento modale negli spostamenti sistematici, in particolare casa-lavoro e casa-scuola, attraverso l'introduzione di un contributo chilometrico per l'utilizzo della bicicletta.

In attuazione della **LR 10/2017**, la Regione sostiene iniziative volte a diffondere il mobility management anche in collaborazione con i mobility manager d'area, attivando un **tavolo di coordinamento regionale** e promuovendo il riutilizzo della piattaforma digitale **EMMA**. Tale strumento consente ai mobility manager aziendali e scolastici di redigere e gestire in modo standardizzato i Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro e Casa-Studio, uniformando la raccolta e l'analisi dei dati sulla domanda di mobilità di lavoratori e studenti.

I dati così raccolti rappresentano inoltre un supporto rilevante per la **programmazione del trasporto pubblico**, consentendo alla Regione e agli enti competenti di migliorare l'efficienza della pianificazione dei servizi sulla base di informazioni omogenee e aggiornate sugli spostamenti sistematici.

GLI INVESTIMENTI

Nel corso degli ultimi anni la Regione Emilia-Romagna ha attivato un rilevante programma volto al rinnovo e al potenziamento del sistema di trasporto pubblico locale, intervenendo sia sul materiale rotabile sia sulle infrastrutture e sui sistemi tecnologici. Le azioni avviate, sostenute da risorse regionali, nazionali ed europee, sono finalizzate a migliorare la qualità del servizio, l'affidabilità e la sostenibilità complessiva del sistema, accompagnando i processi di transizione ecologica e digitale in atto.

A queste si affiancano i programmi nazionali sulla rete ferroviaria, nonché le misure in corso di definizione e attuazione finalizzate al miglioramento della qualità dell'aria, che comporteranno ulteriori interventi sul territorio regionale e un rafforzamento complessivo dell'offerta di mobilità sostenibile.

Il rinnovo del parco rotabili per il TPL su gomma

Il parco mezzi destinato al Trasporto Pubblico Locale su gomma dell'Emilia-Romagna conta **oltre 3.400 autobus**. Al 31 dicembre 2024 l'età media della flotta era pari a 9,12 anni, in progressiva diminuzione nell'ultimo quadriennio grazie all'impulso determinante delle risorse pubbliche messe a disposizione, che hanno consentito di accelerare in modo significativo il processo di rinnovo.

Per lungo tempo i finanziamenti statali per la sostituzione del materiale rotabile sono risultati frammentati e non programmabili nel medio-lungo periodo. Con l'adozione del **Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (DPCM 17 aprile 2019)** è stato introdotto un quadro più stabile e prevedibile, capace di sostenere una pianificazione più razionale degli investimenti.

Tuttavia, nonostante la rilevanza delle risorse previste, il piano evidenzia una progressiva riduzione dei fondi nel periodo 2027–2033, in un contesto di crescente incremento dei costi dei mezzi, in particolare quelli a trazione elettrica o a idrogeno. Tale dinamica determina un crescente squilibrio tra fabbisogni e disponibilità, con il rischio di compromettere la capacità programatoria e gli obiettivi di rinnovo del parco TPL fissati a livello nazionale.

Le politiche regionali sugli investimenti per il TPL perseguono finalità strategiche:

- attivare azioni e risorse per favorire un trasferimento di parte dell'utenza dal mezzo privato al trasporto collettivo;
- intervenire sulla dotazione e sulla qualità del parco veicolare del trasporto pubblico su gomma, inadatto a sostenere la domanda potenziale e caratterizzato da una elevata anzianità media;
- sostenere con urgenza l'acquisto di nuovi mezzi eco-compatibili, caratterizzati da elevati rendimenti energetici e superiore efficienza energetica, con attenzione alla tipologia e taglia dei veicoli in relazione ai servizi da svolgere e alle aree in cui operano.

Le risorse gestite dalla Regione Emilia-Romagna per il rinnovo della flotta ammontano complessivamente a **243,38 milioni di euro** per il periodo 2018-2033, comprendendo fondi del Ministero dell'Ambiente e Sicurezza Energetica, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile e del PNRR.

Gli interventi sono attuati dai soggetti titolari dei Contratti di Servizio, che garantiscono un cofinanziamento compreso tra il 20% e il 50% del costo dei mezzi, in funzione della relativa tecnologia.

Accanto alle risorse regionali, ulteriori **384,62 milioni di euro** di risorse statali sono state assegnate direttamente alle città dell'Emilia-Romagna per il rinnovo del parco urbano e suburbano.

Nel complesso, il piano regionale e urbano mobilita oltre 628 milioni di euro di investimenti pubblici, cui si sommano le quote di cofinanziamento delle aziende di TPL, soggette a variazioni per effetto della dinamica dei costi di mercato, in particolare per i mezzi a trazione alternativa e le infrastrutture di ricarica o rifornimento.

Per assicurare coerenza tra i piani comunali e quelli regionali — con le città orientate prevalentemente all'acquisto di mezzi urbani/suburbani — la Regione ha definito indirizzi volti a:

- massimizzare la **sostituzione del parco mezzi**, ancora caratterizzato da un'età media elevata e da una quota non trascurabile di veicoli inquinanti;
- realizzare un rinnovo che interessi **tutte le linee di TPL su gomma**, attraverso acquisti di mezzi con tecnologie differenti a seconda dell'uso urbano/extraurbano e anche per i territori a domanda più debole e territori di aree fragili.

Tali indirizzi vengono forniti alle Agenzie per la mobilità al fine di redigere i piani di investimento sui rispettivi territori, dei quali terranno conto nella definizione dei prossimi affidamenti dei servizi di TPL autofilotranviario.

L'attuazione di tali programmi consentirà un significativo ammodernamento della flotta circolante e la progressiva eliminazione dal servizio dei mezzi più obsoleti ed inquinanti.

In aggiunta, per la Città metropolitana di Bologna è previsto l'arrivo di **89 filobus ed e-bus** per un investimento di **74,55 milioni di euro**, finanziati con risorse statali, nell'ambito del **Progetto Integrato per la Mobilità Bolognese (PIMBO)**.

Il rinnovo del parco rotabili ferroviario

Negli ultimi anni l'impegno della Regione ha permesso il completo rinnovo della flotta destinata ai servizi ferroviari regionali e locali, attraverso un programma di investimenti che supera complessivamente **1,1 miliardi di euro**.

Parallelamente, il progressivo completamento dell'elettificazione delle linee regionali ha reso possibile la sostituzione dei treni diesel con nuovi convogli elettrici. In questo quadro si colloca l'investimento di **72,42 milioni di euro** per l'acquisto di **12 treni Pop a 4 casse**, finanziati per **60,35 milioni di euro** con risorse messe a disposizione dalla Regione — inclusi fondi del

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del PNRR e del bilancio regionale, destinati in particolare all'acquisto di 10 rotabili.

Grazie a questi interventi, **nel 2027 l'intera offerta di servizio ferroviario regionale sarà a zero emissioni**, completando la transizione verso convogli completamente elettrici. Nello stesso anno entreranno in servizio anche **2 ulteriori treni Rock** dedicati al Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM), contribuendo al potenziamento dell'offerta sulle tratte a maggiore domanda.

Interventi sulle infrastrutture

FERROVIE REGIONALI

Sulla rete di proprietà regionale (oltre 300 km di linea), affidata in concessione al gestore dell'infrastruttura regionale soc. F.E.R. s.r.l., sono stati effettuati (dal 2017), sono in corso oppure già programmati investimenti per circa **535,91 mln di euro**. Gli investimenti principalmente riguardano:

- interventi per implementazione del **sistema S.C.M.T.** sull'intera rete ferroviaria di proprietà regionale e **ammodernamento del segnalamento e degli impianti d'esercizio e circolazione treni**. Il valore dell'investimento complessivo è di circa 82,13 mln di euro (e ulteriori 16,00 mln di euro antecedenti al 2017). Si tratta di investimenti finalizzati ad aumentare la sicurezza della circolazione ferroviaria nel rispetto della normativa di settore e aumentare la potenzialità dell'esercizio ferroviario
- Interventi per il completamento dell'**elettificazione** su tutta la rete ferroviaria regionale e per il potenziamento della trazione elettrica sulle linee già elettrificate. Il valore dell'investimento è di circa 139,44 mln di euro. Con l'elettificazione di tutta la rete potranno circolare, su tutte le linee ferroviarie, treni più moderni, più capaci e performanti e meno inquinanti.
- Interventi per l'**eliminazione dei passaggi a livello** sulla rete regionale (19 passaggi a livello eliminati, 6 in corso di eliminazione, 2 la cui eliminazione è in corso di progettazione) per un costo complessivo di circa 214,89 mln di euro. Questi interventi sono finalizzati ad aumentare la sicurezza ferroviaria riducendo i punti di intersezione tra circolazione stradale e ferroviaria, che sono tra i principali fattori di rischio della sicurezza dell'esercizio ferroviario ma anche della circolazione stradale. L'abbattimento delle barriere da parte degli autoveicoli è la principale causa di incidenti e di malfunzionamento delle linee. In caso un passaggio a livello venga abbattuto da un veicolo, le norme di sicurezza prevedono procedure complesse che portano a forti ritardi che si ripercuotono sulla linea per diverse ore. L'eliminazione dei passaggi a livello a volte riveste anche un importante effetto di ricucitura urbana come, ad esempio, gli importanti lavori di eliminazione dei passaggi a livello in ambito urbano che sono in corso di effettuazione a Bologna e Ferrara.
- Interventi per l'adeguamento e il **potenziamento dell'armamento ferroviario e adeguamenti dei piani di stazione** per un costo complessivo di circa 50,72 mln di euro. Questi interventi sono svolti per mantenere in efficienza e potenziare l'infrastruttura delle linee ferroviarie ed

ammodernare i binari di stazione (in termini di lunghezze e possibilità di movimentazione treni) alle esigenze dell'attuale esercizio ferroviario;

- Interventi per l'adeguamento e il potenziamento dei **ponti, opere civili, fabbricati** della rete ferroviaria regionale per un costo complessivo di circa 16,92 mln di euro. Questi interventi sono svolti per mantenere in efficienza e potenziare i beni e gli immobili che compongono l'infrastruttura ferroviaria.

A questi interventi si devono aggiungere gli investimenti effettuati per la **manutenzione straordinaria all'infrastruttura**. Tali interventi sono finalizzati alla:

- Manutenzione straordinaria dell'armamento e della sede ferroviaria;
- Manutenzione straordinaria delle Opere Civili;
- Manutenzione straordinaria Stazioni e Fermate;
- Manutenzione straordinaria degli Impianti.

Nell'anno 2025 sono stati stanziati complessivamente **6,06 mln di euro** per gli interventi di manutenzione delle infrastrutture sopra esposte. Per il triennio 2026, 2027 e 2028 sono altresì programmati interventi, sempre per le manutenzioni straordinarie, per un complessivo di **25,74 mln di euro**.

Nei prossimi anni si concluderà la completa elettrificazione della rete ferroviaria regionale e l'implementazione del sistema S.C.M.T. nelle ultime tratte ferroviarie dove ancora non è in funzione. Si completeranno gli importanti lavori di interramento urbano a Bologna della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore che consente l'eliminazione di 5 passaggi a livello cittadini con beneficio sia della circolazione ferroviaria sia stradale.

Si concluderà anche il lavoro di interramento in ambito urbano di Ferrara delle linee ferroviarie Ferrara-Codigoro e Ferrara-Rimini che permetterà l'eliminazione di due passaggi a livello cittadini e anche il collegamento diretto della linea Ferrara-Rimini con la linea Suzzara-Ferrara. Tale collegamento, bypassando la stazione di RFI, permetterà un miglioramento del trasporto merci dal porto di Ravenna verso il corridoio TIBRE.

Continuerà il programma di eliminazione dei passaggi a livello sulla rete ferroviaria regionale compatibilmente con le disponibilità finanziarie e le esigenze dei territori. Si studieranno anche gli interventi necessari per incrementare la potenzialità della linea ferroviaria Casalecchio-Vignola.

Coi fondi regionali sulla manutenzione straordinaria continuerà il programma di ammodernamento e miglioramento dell'infrastruttura come la sostituzione dei deviatori più vetusti, la prosecuzione dell'implementazione della lunga rotaia saldata (attività già cominciata da qualche anno), la sostituzione e l'ammodernamento di parti di armamento per eliminare punti di rallentamento o per velocizzare le linee (come le modifiche ai piani di stazione e l'allungamento dei relativi binari per permettere l'ingresso contemporaneo dei treni), l'adeguamento e il miglioramento dei ponti e delle stazioni (quest'ultima anche in termini di migliore accessibilità e sicurezza da parte degli utenti del servizio ferroviario).

Proseguirà la sostituzione progressiva degli impianti tecnologici dell'esercizio ferroviario di vecchia generazione come gli impianti ACEI con i moderni apparati con tecnologia statica tipo

ACC e ACC-M. Continuerà anche l'attività di tutela delle fasce di rispetto delle ferrovie regionali in coerenza con il titolo III del D.P.R. 753/80 cercando di salvaguardare il più possibile la fascia di rispetto prevista dalla normativa di settore compatibilmente con gli eventuali insediamenti edilizi già esistenti sul territorio.

FERROVIE NAZIONALI

Negli ultimi anni l'Unione europea ha impresso una forte accelerazione alle politiche per la mobilità sostenibile, orientando gli investimenti infrastrutturali verso un sistema dei trasporti più efficiente, integrato, digitalizzato e a basse emissioni. In questo percorso si colloca il **nuovo Regolamento TEN-T (UE 2024/1679)**, che ridefinisce la **rete transeuropea dei trasporti** come una grande infrastruttura multilivello, organizzata in rete centrale, rete centrale estesa e rete globale, con orizzonti temporali di completamento al 2030, 2040 e 2050. L'obiettivo strategico è rafforzare la competitività del sistema europeo dei trasporti, promuovere la coesione territoriale e contribuire in modo diretto alla transizione ecologica e alla lotta ai cambiamenti climatici.

All'interno di questo quadro, l'Emilia-Romagna riveste un ruolo di primaria importanza a scala europea. La collocazione geografica della regione lungo le principali direttrici di traffico continentale, la presenza di un tessuto produttivo e logistico avanzato e, soprattutto, il nodo ferroviario di Bologna – principale snodo nazionale e uno dei più rilevanti a livello transnazionale – ne fanno un territorio centrale all'interno della rete TEN-T. Bologna rappresenta infatti il punto di intersezione dei flussi Nord-Sud ed Est-Ovest europei, configurandosi come hub strategico per il traffico passeggeri e merci.

Il sistema ferroviario regionale è interessato da **quattro corridoi della rete centrale europea**. Il Corridoio Mediterraneo assicura la connessione est-ovest del Nord Italia, includendo Bologna e il porto di Ravenna come nodi strategici e rafforzando il ruolo della regione nei collegamenti con l'Adriatico. Il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo costituisce una delle dorsali principali dell'Unione, collegando l'Europa centrale al Sud del continente e confermando Bologna come snodo imprescindibile. Il Corridoio Baltico-Adriatico, potenziato nel nuovo assetto TEN-T, migliora l'accessibilità dei porti e dei poli industriali adriatici, mentre il Corridoio Reno-Alpi, pur lambendo marginalmente il territorio regionale, esercita un'influenza rilevante sui flussi logistici grazie alla vicinanza ai grandi nodi del Nord-Ovest.

Su queste direttrici si collocano i **principali interventi sulla rete RFI in Emilia-Romagna**. Il potenziamento della linea Pontremolese, infrastruttura strategica di collegamento tra Tirreno e Brennero, è considerato prioritario a livello nazionale e regionale e punta a migliorare la capacità e la regolarità del servizio, con benefici diretti per il nodo di Parma e per i collegamenti regionali e metropolitani. Sulla Direttrice Bologna-Prato-Firenze, asse centrale del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, sono in corso interventi di adeguamento infrastrutturale e tecnologico per rendere la linea compatibile con gli standard europei del traffico merci e migliorare al contempo la qualità delle stazioni e dell'accessibilità.

Un ruolo rilevante è attribuito anche alla linea Porrettana Bologna–Pistoia, inserita negli strumenti di pianificazione regionale e metropolitana, per la quale sono previsti il raddoppio di tratte strategiche e l'interramento nel nodo di Casalecchio di Reno, al fine di stabilizzare il servizio e rafforzare l'integrazione con il sistema urbano. In parallelo, il potenziamento del Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna costituisce una leva fondamentale per migliorare l'offerta di trasporto pubblico nell'area metropolitana, liberando capacità sulla rete principale a favore dei servizi a lunga percorrenza e merci.

Infine, gli interventi lungo la dorsale Adriatica e il quadruplicamento della tratta Bologna–Castel Bolognese rappresentano elementi chiave per incrementare la capacità, separare i flussi di traffico e ridurre i tempi di percorrenza. La realizzazione di nuovi binari dedicati ai servizi ad alta velocità e merci consentirà un significativo aumento dell'offerta per i servizi metropolitani e regionali, oltre a sostenere lo sviluppo del traffico merci, rafforzando ulteriormente il ruolo dell'Emilia–Romagna come snodo strategico della mobilità europea.

Stazioni ferroviarie

Nella programmazione regionale le stazioni ferroviarie sono concepite come elementi centrali del sistema di trasporto pubblico integrato, non soltanto come luoghi di passaggio ma come veri e propri **snodi territoriali**. Esse assumono il ruolo di “porta di accesso” ai territori, contribuendo a migliorarne l'accessibilità e a rafforzarne la connessione con gli altri sistemi di mobilità. In questa prospettiva, la stazione diventa anche un punto di aggregazione di funzioni e servizi, grazie alla presenza o alla localizzazione nelle aree circostanti di poli attrattori, servizi alla persona e attività capaci di generare flussi di mobilità utili alla collettività.

Coerentemente con questa impostazione, la Regione ha sottoscritto con Rete Ferroviaria Italiana un **Protocollo d'intesa per lo sviluppo dell'intermodalità** nelle stazioni ferroviarie, finalizzato a renderle più accessibili e attrattive. Il Protocollo punta a migliorare l'integrazione tra il trasporto ferroviario e quello su gomma, a rafforzare i collegamenti con la rete ciclabile e a promuovere la mobilità attiva, in un'ottica di sostenibilità ambientale. Particolare attenzione è riservata alle stazioni già interessate da processi di pianificazione integrata, per massimizzare l'efficacia degli interventi e garantire una maggiore coerenza tra politiche infrastrutturali e trasformazioni urbane.

Attraverso il Protocollo si avvia un percorso di valorizzazione delle stazioni che supera una visione limitata al solo servizio ferroviario, per abbracciare un approccio più ampio e orientato all'esterno. La stazione viene così intesa come ambito di connessione tra sistema dei trasporti e sistema urbano, con ricadute positive sulla qualità degli spazi pubblici e sulla fruibilità complessiva. In questa direzione si colloca anche il confronto avviato con RFI a livello interregionale, volto alla definizione di linee guida condivise e applicabili su scala nazionale.

Nel prossimo periodo troveranno attuazione diversi programmi di realizzazione di nuove stazioni e di **riqualificazione di quelle esistenti**, tra cui il Progetto di Riconoscibilità della Città metropolitana di Bologna, inserito nel PIMBO, l'upgrade della linea Bologna–Prato e il Piano Stazioni di RFI. In tale contesto diventa cruciale il coordinamento tra tutti i soggetti coinvolti, affinché la programmazione locale degli interventi sia coerente con quella di RFI, assicuri

adeguati percorsi di finanziamento e consenta un utilizzo più efficace delle risorse disponibili, in particolare per lo sviluppo dell'intermodalità bici-treno.

Il miglioramento dell'accessibilità e dell'inclusione non si realizza solo tramite interventi infrastrutturali, ma anche attraverso il **rinnovo del materiale rotabile** e la **diffusione di tecnologie digitali** che consentono una pianificazione più semplice e personalizzata dei viaggi, nonché un'informazione più efficace agli utenti. L'obiettivo è costruire una visione integrata del sistema ferroviario che risponda in modo sempre più puntuale alla domanda di mobilità.

In questo quadro si colloca anche il tema della sicurezza nelle stazioni, intesa come rivitalizzazione degli stessi. La presenza di funzioni attive e di presidi sul territorio è considerata uno strumento fondamentale per rendere le stazioni luoghi sicuri e inclusivi. In tal senso, i gestori dell'infrastruttura possono favorire l'utilizzo di spazi non commerciali da parte delle amministrazioni comunali e delle associazioni locali, destinandoli ad attività di presidio e di servizio ai cittadini. Particolare attenzione è infine riservata alla tutela delle fasce più vulnerabili della popolazione, a partire dai giovani, anche attraverso scelte consapevoli e attente delle destinazioni d'uso degli spazi ferroviari.

Finanziamenti finalizzati al miglioramento della qualità dell'aria

Con il decreto direttoriale n. 412/2020 il Ministero dell'Ambiente ha assegnato alla Regione Emilia-Romagna circa 280 milioni di euro nel periodo 2020-2035 per l'attuazione delle misure previste dal Piano regionale per la qualità dell'aria. Tuttavia, la legge di bilancio n. 199 del 30 dicembre 2025 ha determinato una rilevante rimodulazione temporale delle risorse, riducendo quasi completamente i finanziamenti nel triennio 2026-2028 e spostandoli sugli anni 2029-2031. Tale riduzione anticipata rischia di compromettere l'attuazione delle politiche regionali necessarie al rispetto dei valori limite fissati a livello europeo per il 2030.

In parallelo, con il decreto-legge n. 131 del 16 settembre 2024 è stata istituita una Cabina di regia nazionale, composta da Ministeri, Agenzie e Regioni, con il compito di elaborare un Piano d'azione nazionale per la qualità dell'aria, finalizzato a dare attuazione alla sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 e alle successive procedure di infrazione. Il Piano è articolato in cinque ambiti di intervento, tra cui riveste un ruolo centrale la mobilità, a cui sono destinati circa 2 miliardi dei 2,4 miliardi complessivi previsti per il periodo 2025-2027.

In questo contesto si inserisce anche un'azione aggiuntiva prevista dal medesimo decreto-legge, ora in fase di approvazione, che istituisce un programma nazionale di finanziamenti per la promozione della mobilità sostenibile nei comuni capoluogo sopra i 50.000 abitanti e nelle città metropolitane situate in aree soggette a infrazione della qualità dell'aria. Il programma dispone di uno stanziamento complessivo pari a 500 milioni di euro a livello nazionale, di cui circa 92 milioni destinati all'Emilia-Romagna.

I finanziamenti sono finalizzati alla realizzazione di interventi in ambito urbano e metropolitano volti a ridurre l'impatto del settore dei trasporti sulla qualità dell'aria e a favorire la

decarbonizzazione, attraverso il miglioramento dell'organizzazione dei servizi di mobilità delle persone e delle merci e l'incentivazione di un cambiamento nelle abitudini di spostamento dei cittadini. Gli interventi ammissibili riguardano, tra l'altro, il rafforzamento del mobility management, il potenziamento del trasporto pubblico e della mobilità condivisa, lo sviluppo della logistica urbana sostenibile, le azioni a sostegno della domanda di mobilità sostenibile e la regolazione e gestione della mobilità urbana, da mantenere operativi per almeno tre anni dopo il completamento.

Alla luce di questo quadro, caratterizzato da interventi e risorse definiti a livello nazionale senza un diretto coinvolgimento programmatico della Regione, emerge la necessità di costruire un quadro di coordinamento regionale capace di integrare le diverse iniziative e garantire una gestione coerente dei servizi sui territori. Risulta pertanto fondamentale rafforzare il coordinamento tra Regione, enti locali e soggetti attuatori, al fine di massimizzare l'efficacia delle misure e assicurare il raggiungimento degli obiettivi ambientali e di qualità dell'aria.

CONCLUSIONI

Il triennio 2026–2028 si colloca in una fase di particolare complessità per il finanziamento e la governance del trasporto pubblico regionale, caratterizzata dalla convergenza di fattori straordinari – geopolitici, climatici, economici e istituzionali – che incidono in modo diretto sulla sostenibilità del sistema e sulla capacità di programmazione delle politiche pubbliche.

Gli effetti combinati della crisi geopolitica internazionale, connessa al conflitto russo ucraino, e dei ripetuti eventi climatici estremi, hanno prodotto impatti rilevanti sull'intero contesto regionale, colpendo il sistema delle infrastrutture, il tessuto produttivo e insediativo e, in maniera particolarmente grave, la rete dei trasporti. Tali fattori hanno determinato un incremento strutturale dei costi energetici, dei materiali e della gestione dei servizi, accentuando le criticità finanziarie già presenti nel settore del trasporto pubblico.

In questo quadro, l'Atto di indirizzo 2026–2028 si sviluppa in una fase di transizione istituzionale cruciale, coincidente con l'avvio del procedimento di elaborazione del nuovo Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), principale strumento di pianificazione previsto dalla LR 30/1998. Questa sovrapposizione, che produce incertezza del contesto, rafforza la necessità di una **gestione particolarmente prudente e coerente del triennio di riferimento dell'atto**, che deve assolvere a una funzione di accompagnamento e preparazione delle scelte strutturali che caratterizzeranno la mobilità regionale nei prossimi 15 anni, senza disporre, tuttavia, di un quadro finanziario stabile e consolidato.

Sul versante delle risorse, il Fondo Nazionale Trasporti, principale leva di finanziamento dei servizi di TPL, conferma una criticità strutturale ormai consolidata. La perdita progressiva di valore reale del Fondo, unita all'assenza di una piena indicizzazione all'inflazione e alla persistente incertezza sui criteri di riparto, rende il Fondo inadeguato a sostenere l'evoluzione del sistema. La riforma basata su costi standard e Livelli Adeguati di Servizio, tuttora incompleta, continua a generare instabilità e rende difficile programmare interventi strutturali nel medio periodo, imponendo alla Regione scelte improntate alla massima cautela.

A tale criticità si affianca un ulteriore elemento di fragilità legato alla definizione di politiche nazionali settoriali – in particolare in materia di qualità dell'aria e mobilità sostenibile – che prevedono risorse e misure indirizzate direttamente agli Enti locali, senza un preventivo coinvolgimento regionale. Questa dinamica, se da un lato introduce opportunità finanziarie aggiuntive, dall'altro rischia di frammentare ulteriormente il quadro degli interventi, rendendo indispensabile un ruolo attivo della Regione nel coordinamento programmatico, nella ricognizione delle risorse disponibili e nell'integrazione delle politiche sui territori.

Nel frattempo, il nuovo PRIT è chiamato a definire una profonda riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico, necessaria per rispondere alle trasformazioni della domanda, ai cambiamenti demografici e insediativi e alle nuove esigenze di sostenibilità. Gli obiettivi di maggiore integrazione modale, diversificazione dei servizi, completamento della digitalizzazione e razionalizzazione organizzativa rappresentano indirizzi strategici imprescindibili, ma la loro piena attuazione è strettamente condizionata dalla disponibilità di risorse certe e stabili. Di tutto ciò dovranno tener conto le Agenzie nella programmazione dei servizi e nei relativi affidamenti.

A ciò si aggiunge la necessità di rivedere gli ambiti territoriali ottimali per l'affidamento dei servizi, superando gli assetti definiti dalla DGR 908/2012 alla luce di analisi più aggiornate della domanda e delle specificità territoriali, nel rispetto delle indicazioni degli Enti Locali. Anche questo percorso, essenziale per migliorare l'efficienza del sistema, richiede tempi, strumenti e risorse che difficilmente possono trovare completa risposta nel solo triennio 2026-2028.

Infine, il processo di aggregazione delle aziende di trasporto regionale, previsto dal programma di mandato della Giunta, quale elemento virtuoso e di promozione della qualità del servizio pubblico, fermo restando l'autonomia degli enti territoriali che partecipano alle società di gestione e le competenze regolatorie delle Agenzie per la mobilità, costituisce un ulteriore elemento di complessità ma anche di prospettiva strategica. Pur rappresentando un'opportunità rilevante per generare economie di scala, rafforzare la capacità di investimento e affrontare le sfide tecnologiche del settore, tale percorso è ancora in fase di costruzione e necessita di un quadro finanziario stabile e di una gestione transitoria attenta agli equilibri economici e occupazionali.

Alla luce di queste criticità, il finanziamento del trasporto pubblico nel triennio 2026-2028 assume una funzione di tenuta e consolidamento del sistema. La Regione conferma l'impegno a garantire la copertura dei servizi minimi, il riconoscimento dell'inflazione programmata e il mantenimento delle principali politiche tariffarie e di agevolazione. L'eventuale ampliamento dell'offerta potrà e dovrà avvenire in presenza di risorse aggiuntive certe e, ove possibile, con il concorso responsabile degli enti locali.

In tale contesto, assume particolare rilievo l'esigenza di garantire un allineamento tra i tempi della programmazione e l'evoluzione del sistema, anche al fine di consolidare progressivamente gli effetti degli interventi e delle azioni in corso e assicurare la coerenza delle future scelte strategiche.

In conclusione, il presente atto di indirizzo collocandosi in una fase di passaggio strategica e di transizione fotografa le vulnerabilità del contesto derivanti dalle dinamiche economiche, internazionali e sociodemografiche.

Ciò rende opportuna una particolare attenzione delle scelte relative al periodo, in considerazione anche dell'avvio della redazione del nuovo PRIT dove potranno evidenziarsi le strategie e le azioni nuove che saranno oggetto del successivo Atto di Indirizzo.

Alla luce di quanto sopra illustrato, e degli indirizzi contenuti nel presente atto, risulta necessario che le decisioni di Comuni e Agenzie per la mobilità tengano conto, negli atti che essi dovranno adottare nell'ambito delle rispettive competenze, della situazione concreta della mobilità che è in continua e significativa evoluzione

Dovendo garantire la continuità del trasporto pubblico sarà necessario adottare gli atti necessari per il regolare esercizio delle concessioni in corso.