

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 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.;
- gli artt. 27, 28 lett. k) e 46 della L.R. n. 13/2005 "Statuto della Regione Emilia-Romagna";
- il Piano Regionale Integrato dei Trasporti 2025 - PRIT 2025 - approvato con deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 59 del 23/12/2021;
- l'Atto di indirizzo triennale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e della mobilità sostenibile per gli anni 2021-2023" approvato con delibera dell'Assemblea Legislativa n. 52/2021" a norma dell'art.8 della L.R. n.30/98 e s.m.i.;
- il "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale e per la mobilità sostenibile in Emilia-Romagna per il triennio 2022-2024 approvato con propria deliberazione n.316/2022 (Rep. 487 del 21 luglio 2023) con il quale tutti i soggetti del sistema trasporto pubblico emiliano romagnolo nel condividere gli indirizzi e gli obiettivi indicati dell'Atto triennale soprarichiamato, si sono impegnati nell'attuare specifiche azioni con l'obiettivo finalizzato all'aumento dei passeggeri trasportati, all'attuazione dell'integrazione modale e tariffaria, alla modernizzazione del settore e all'efficientamento dell'intero sistema;

Considerato che gli indirizzi espressi si inseriscono nel più ampio quadro di riferimento nazionale e sono finalizzati a conseguire, la modernizzazione del settore con forte spinta alla digitalizzazione dei sistemi e alla transizione ecologica;

Preso atto pertanto del quadro descritto, e dell'avanzamento dello stato di attuazione degli impegni assunti con i due provvedimenti citati, gli anni 2024 e 2025 si connotano come anni di transizione necessari al completamento delle azioni descritte nel Patto per il TP 2022-2024;

Considerato opportuno, pertanto, connotare gli anni 2024 e 2025 quale periodo di riferimento e di transizione necessario ad ultimare l'attuazione delle azioni descritte nel Patto per il Trasporto pubblico regionale e locale 2022-2024, che possono migliorare l'attrattività, rispondere alle esigenze della mutata domanda di mobilità e aiutare a rendere le città meno congestionate e più pulite, in continuità e con la conferma dei medesimi indirizzi già individuati, che permettono di integrare, aggiornare e completare il quadro disegnato e su cui tutti i soggetti direttamente coinvolti e responsabilizzati sono impegnati;

Ritenuto di proporre pertanto l'"Addendum per gli anni 2024-2025 all'Atto di Indirizzo 2021-2023 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e della mobilità sostenibile", allegato parte integrante della presente deliberazione, per procedere quindi, con il presente atto, alla relativa approvazione ai sensi e per le finalità di cui all'art 8 della citata L.R.30/98;

Sentito il parere delle parti interessate del settore;

Acquisito il parere favorevole espresso dal Consiglio delle Autonomie locali ai sensi dell'art. 6, della L.R. 13/2009 nella seduta del 21 maggio 2024 e trattenuto agli atti del Settore Trasporti, Infrastrutture e mobilità sostenibile della Direzione Generale cura del territorio e dell'ambiente;

Richiamate le proprie deliberazioni:

- la propria deliberazione 21 marzo 2022, n. 426 "Riorganizzazione dell'ente a seguito del nuovo modello

di organizzazione e gestione del personale. Conferimento degli incarichi ai direttori generali e ai direttori di Agenzia”;

- la propria deliberazione 13 marzo 2023, n. 380 “Approvazione Piano integrato delle attività e dell’organizzazione 2023-2025” e ss.mm.ii., nonché la determinazione 2335/2022 “Direttiva di indirizzi interpretativi degli obblighi di pubblicazione previsti dal decreto legislativo n.33 del 2013. anno 2022”;
- la propria deliberazione 22 dicembre 2023, n. 2317 “Disciplina organica in materia di organizzazione dell’ente e gestione del personale. Aggiornamenti in vigore dal 1° gennaio 2024”;
- la propria deliberazione 22 dicembre 2023, n. 2319 “Modifica degli assetti organizzativi della Giunta regionale. Provvedimenti di potenziamento per fare fronte alla ricostruzione post alluvione e indirizzi operativi”;
- la Determinazione dirigenziale n. 24717 del 19/12/2022 “Conferimento incarichi dirigenziali presso la Direzione Generale Cura Del Territorio e dell’ambiente”;

Richiamati altresì:

- la propria deliberazione 10 aprile 2017, n. 468 “Il sistema dei controlli interni nella Regione Emilia-Romagna”, nonché le circolari del Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta regionale PG/2017/0660476 del 13 ottobre 2017 e PG/2017/0779385 del 21 dicembre 2017 relative ad indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni;
- il D. Lgs. n. 33/2013 “Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni” e ss.mm.ii.;
- la propria deliberazione n. 2077 del 27/11/2023 “Nomina del Responsabile per la prevenzione della corruzione e della trasparenza”;

Viste le circolari del Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta regionale PG/2017/0660476 del 13 ottobre 2017 e PG/2017/0779385 del 21 dicembre 2017 relative ad indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli

interni predisposte in attuazione della propria deliberazione n. 468/2017;

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

Ritenuto pertanto, di sottoporre all'esame e approvazione dell'Assemblea Legislativa il sopra citato "Addendum per gli anni 2024-2025 all'Atto di Indirizzo 2021-2023 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e della mobilità sostenibile", 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 approvare l'"Addendum per gli anni 2024-2025 all'Atto di Indirizzo 2021-2023 in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e della mobilità sostenibile", Allegato parte integrante e sostanziale della presente propria deliberazione;
2. di proporre il presente atto all'Assemblea Legislativa;
3. di pubblicare la delibera assembleare di adozione sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna Telematico.

QUADRO DI RIFERIMENTO: IL SISTEMA DEI TRASPORTI E LA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE IN EMILIA-ROMAGNA.....	3
<i>Premessa.....</i>	<i>3</i>
<i>Il quadro generale della mobilità in Emilia-Romagna.....</i>	<i>4</i>
<i>L'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico.....</i>	<i>6</i>
<i>Tutela del lavoro.....</i>	<i>10</i>
LE AZIONI DI SVILUPPO DEL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO.....	11
<i>La programmazione dei servizi di trasporto pubblico nel periodo 2024-2025.....</i>	<i>11</i>
Servizi autofiloviari.....	11
Servizi ferroviari regionali.....	13
<i>Mobilità integrata, digitalizzazione, accessibilità ai servizi.....</i>	<i>14</i>
Mobilità integrata.....	14
Digitalizzazione. Le politiche di infomobilità della Regione e il progetto Maas (Mobility as a service)	15
Accessibilità ai servizi: integrazioni modali e tariffarie.....	16
LE RISORSE PER I SERVIZI E L'INTEGRAZIONE TARIFFARIA.....	18
GLI INVESTIMENTI.....	20
<i>Il rinnovo del parco rotabili per il TPL su gomma.....</i>	<i>20</i>
<i>Il rinnovo del parco rotabili ferroviario.....</i>	<i>23</i>
<i>Interventi sulle infrastrutture.....</i>	<i>24</i>
Ferrovie regionali.....	24
Ferrovie nazionali.....	25
Stazioni ferroviarie.....	27
<i>Mobilità sostenibile: la ciclabilità.....</i>	<i>29</i>

QUADRO DI RIFERIMENTO: IL SISTEMA DEI TRASPORTI E LA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE IN EMILIA-ROMAGNA

Premessa

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 per il prossimo futuro.

L'individuazione delle sfide per progettare lo sviluppo del settore nel triennio 2021-2023, concentrate sulla transizione ecologica finalizzata al contenimento e superamento della emergenza climatica e la trasformazione digitale che sta modificando profondamente la realtà che ci circonda, e la conferma del concetto di integrazione, intesa nella sua accezione più ampia modale e tariffaria, rafforza in continuità ed estende quanto già definito nei precedenti Atti di indirizzo, indicando azioni concrete finalizzate alla qualificazione del trasporto pubblico nella sua complessiva offerta, valorizzando le peculiarità dei mezzi e dei sistemi di trasporto che lo compongono e la loro integrazione a favore dell'utenza che quotidianamente si muove nel territorio emiliano romagnolo.

Gli indirizzi espressi in continuità con quelli del precedente triennio, ha portato alla conseguente definizione di precisi impegni, descritti, strutturati e formalizzati nell'ulteriore documento "Patto per il Trasporto pubblico 2022-2024" che responsabilizza tutti gli attori del sistema, affinché sia data attuazione a quegli interventi che connotano una visione di rinnovamento del trasporto pubblico, moderno e flessibile, che veda sempre il cittadino - utente e il diritto alla mobilità quale obiettivo da sostenere e garantire.

I contenuti del Patto per il TPL 2022-2024 sono pertanto direttamente riconducibili agli indirizzi già espressi e condivisi con l'Atto di indirizzo 2021-2023 per il settore del trasporto pubblico, confermando e integrando gli stessi con maggior dettaglio con l'obiettivo finalizzato all'aumento dei passeggeri trasportati, all'attuazione dell'integrazione modale e tariffaria, alla modernizzazione del settore e all'efficientamento dell'intero sistema.

In considerazione pertanto del quadro descritto, gli anni 2024 e 2025 di riferimento per il presente Addendum 2024-2025 all'Atto di indirizzo 2021-2023, si connotano come anni di transizione necessari a completare le azioni descritte nel Patto, con la conferma dell'impegno per l'attuazione di ulteriori interventi anche di servizi complementari al trasporto pubblico, che nell'uso associato con lo stesso, possono migliorarne l'attrattività, rispondere alle esigenze della domanda di mobilità e aiutare a rendere le città meno congestionate e più pulite.

Pertanto, tenuto conto di quanto già previsto con l'Atto di indirizzo per il triennio 21-23 e relativamente alle azioni e conseguenti attuazioni è opportuno prevedere, con il presente Addendum 2024-2025, la continuità e conferma dei medesimi indirizzi già individuati che permettono di completare il quadro disegnato e su cui tutti i soggetti direttamente coinvolti e responsabilizzati sono impegnati.

Di seguito sono esposti aggiornamenti sui diversi ambiti e aspetti che nel triennio 21-23 sono stati avviati e anche conclusi.

Il quadro generale della mobilità in Emilia-Romagna

L'arco temporale 2021-2023 ha rappresentato per la Regione Emilia-Romagna un periodo storico estremamente complicato e sfidante per quanto riguarda lo sviluppo e la governance dei trasporti.

Ripercorriamo questo periodo: da metà 2021 vi è stata una progressiva normalizzazione della emergenza pandemica da COVID-19 eliminando via via prima le restrizioni e le limitazioni degli spostamenti e di conseguenza ripristinando una serie di servizi che erano stati ampiamente rivisti e rimodulati durante la fase emergenziale.

A febbraio 2022 si è acuita la crisi tra Russia e Ucraina sfociata in un conflitto tuttora in corso che trova ulteriori motivi di preoccupazione nella situazione geo-politica mediorientale.

Infine, in primavera 2023 si sono verificati una serie di eventi climatici estremi che hanno generato l'esondazione di tanti fiumi e un numero elevatissimo di movimenti franosi coinvolgendo la parte est della Emilia e praticamente l'intero territorio della Romagna. Questo evento ha ferito il contesto regionale in tutte le sue componenti lasciando danni ingenti al comparto agricolo, alle città e paesi dal punto di vista residenziale e scolastico, al tessuto produttivo, e in modo estremamente grave al sistema delle infrastrutture trasportistiche.

Questo quadro di eventi ha lasciato in eredità, in tema di trasporto pubblico e mobilità sostenibile, una serie di criticità ma anche una serie di opportunità da affrontare con ritrovato spirito innovativo.

L'emergenza post-Covid 19 sembra quasi del tutto superata, se guardiamo i numeri del trasporto ferroviario per l'anno 2023 i Passeggeri/giorno medio interni alla regione sono risaliti a 170.280 per una stima annua di circa 48,1 milioni superando di oltre il 6% il dato riferito al 2019, ultimo anno utile di confronto pre-pandemia. Su questo dato certamente pesa positivamente il forte impatto derivante dal rinnovamento pressoché totale dell'intero materiale rotabile in servizio sugli itinerari di carattere regionale che ha contribuito a garantire, oltre ad un confort superiore, anche prestazioni che hanno permesso di migliorare tempi di percorrenza e regolarità del servizio. Va inoltre sottolineato che la maggiore disponibilità di posti per il trasporto delle biciclette ha dato un grosso impulso alla intermodalità treno-bici che fino a questo momento non era stata mai così esplorata.

Certamente un po' più difficoltoso è stato il percorso di ripresa del Trasporto pubblico locale, su cui il periodo pandemico ha fatto registrare una percezione di insicurezza e di pericolo nell' utilizzo del mezzo pubblico, la quale ha allontanato l'utenza, anche in relazione alle limitazioni alla capacità dei mezzi di trasporto che ha caratterizzato il periodo dell'emergenza. Nonostante tutto questo anche il TPL risulta in netta ripresa seppur non raggiungendo ancora i livelli del 2019 di 312.7 milioni di passeggeri anno, la stima (non ancora consolidata) del 2023 si attesta sui 295 milioni.

Ciò su cui si deve lavorare ora che la parte emergenziale è alle spalle è certamente sulla domanda di mobilità, che ha visto una serie di cambiamenti che ora sono diventati strutturali e che necessitano di riflessioni e politiche adeguate. Citiamo per tutti l'introduzione massiccia dello smart working e di altre forme flessibili di lavoro, che si sono dimostrate efficaci anche al di fuori della emergenza. Sia nel mondo pubblico che privato questo nuovo job-style ha cambiato la struttura giornaliera della domanda di trasporto sia all'interno della settimana sia all'interno dell'arco temporale della giornata. Si sta assistendo ad un sempre più evidente calo dei picchi di

ora di punta che in anni addietro si concentrava sulle prime ore della mattina e su quelle del tardo pomeriggio. Assistiamo ora ad una domanda plafonata, su valori consistenti, lungo tutta la giornata anche a causa di attività correlate a bisogni ed interessi personali e familiari sempre più diffuse a tutte le ore.

La risposta in termini di infrastrutture ma soprattutto in servizi non può non tenere conto nel corso dei prossimi anni di questi cambiamenti alla struttura della domanda.

Le tensioni geo-politiche e la guerra in Ucraina lasciano invece evidenti incertezze rispetto, per esempio, alle rotte e agli itinerari commerciali da e verso il nostro paese e il resto dell'Europa, alle forniture di energia e di materie prime provenienti da quelle aree piuttosto che oscillazioni dei prezzi di mercato delle medesime con ripercussioni evidenti sui costi degli approvvigionamenti e sui costi di esercizio dei servizi compresi quelli di mobilità.

Infine, abbiamo la sfida posta dalla alluvione della primavera 2023 che ha posto principalmente l'obiettivo del ripristino delle infrastrutture stradali e non solo: si tratta di un totale circa 1.500 strade e 4 linee ferroviarie interessate/danneggiate in forma rilevante dagli eventi, e che sono tornate agibili grazie all'incessante attività di tecnici e operatori della Regione, della Protezione civile regionale e degli enti locali.

Di queste sono state riaperte seppur con limitazioni l'83% di autostrade, strade statali e provinciali e il 62% di strade comunali. (fonte dati RER). Le ferrovie sono state ripristinate a eccezione della linea Faenza Lavezzola e, limitatamente ai periodi di allerta meteo, della linea Firenze-Faenza. Tutto ciò si compenetra con il tema del rischio idrogeologico dei nostri territori (gli allagamenti hanno interessato circa 540 km² di aree di pianura circa 80.000 frane si sono verificate nelle aree collinari e appenniniche - per 81,51 km² - interrompendo la transitabilità di svariate infrastrutture stradali), ma anche con la necessità di ridare il massimo di accessibilità a lavoratori e studenti.

Lo sforzo profuso da parte di tutti players che contribuiscono allo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico è stato faticoso e oneroso e soprattutto in continuo mutamento e prevederà nei prossimi anni un ulteriore impegno nella predisposizione ad agire in situazioni emergenziali che purtroppo molto più sistematicamente si vengono a verificare negli ultimi decenni.

È pertanto ancora più rilevante il ruolo della pianificazione territoriale e di settore sulle diverse scale: il Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT2025) e i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS); ma anche la pianificazione operativa: Il Patto per il Lavoro e per il Clima, redatto dalla Regione, 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. Il "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale e per la mobilità sostenibile in Emilia Romagna per il triennio 2022-2024" rappresenta un adeguato quadro di riferimento per il settore, che unitamente agli strumenti citati delineano una visione di rinnovamento strutturata e condivisa che consente di raggiungere e garantire l'equilibrio economico del sistema di trasporto pubblico.

Il filo conduttore della politica regionale del trasporto pubblico su bus e treno e della mobilità intesa nel senso più ampio, descritto nei precedenti documenti di indirizzo, (l'Addendum 2019-

2020 e Atto di indirizzo 2021-2023), è pertanto il concetto di “integrazione” inteso nella sua accezione più ampia, confermando e rafforzando in continuità ed estendendo quanto già definito nei precedenti periodi, azioni concrete finalizzate alla qualificazione del trasporto pubblico nella sua complessiva offerta, valorizzando le peculiarità dei mezzi e dei sistemi di trasporto che lo compongono e la loro integrazione a favore dell’utenza che quotidianamente si muove nel territorio emiliano romagnolo.

Il periodo 2024-2025 risentirà ancora delle situazioni congiunturali e straordinarie sopra descritte; tuttavia, è importante già da ora impegnarsi e responsabilizzare tutti gli attori del sistema, affinché sia disegnata una visione di rinnovamento del trasporto pubblico, moderno e flessibile, che veda sempre il cittadino - utente e il suo diritto alla mobilità quale obiettivo da sostenere e garantire.

L’organizzazione dei servizi di trasporto pubblico

Il servizio di trasporto pubblico della Regione Emilia-Romagna vede una produzione di 19 mln/km per il servizio ferroviario e 112 mln/km per quanto riguarda il servizio di linea su gomma.

Relativamente al dato dei passeggeri trasportati gli ultimi dati disponibili, a livello regionale, confermano la tendenziale ripresa del trasporto pubblico dopo gli effetti della crisi pandemica.

La produzione di servizi assorbe circa 465 mln€/anno di contributi per i servizi e produce circa 280 mln€ di ricavi che concorrono alla copertura dei costi per circa il 41%, quindi ben superiore al 35% come indice di copertura minimo previsto dalle norme.

Nelle immagini che seguono sono riportati i principali indicatori del trasporto pubblico nel periodo 2022-primi mesi 2023.





Governance del settore e gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico

La situazione degli affidamenti dei servizi di TPL autofiloviari nei diversi bacini provinciali nel triennio 21-23 vede, i Contratti di servizio in proroga, in considerazione dei provvedimenti emanati dal Governo nel corso della pandemia che hanno introdotto la facoltà per gli Enti affidanti di sospendere le procedure di affidamento con la contestuale possibilità di prorogare al 31 marzo 2023 i Contratti di servizio vigenti, a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza COVID dichiarato al 31 marzo 2022.

Nel corso del triennio 2021-2023, è entrato in vigore l'art. 24, comma 5-bis, del D.L. 27 gennaio 2022, n. 4 (cd. "Decreto sostegni ter"), convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2022, n. 25, in tema di proroghe della vigenza dei contratti di servizio del settore del trasporto pubblico locale, che ha introdotto aggiornamenti alla normativa di riferimento, indicando i passi necessari verso una stabilizzazione dello scenario di riferimento, per i prossimi affidamenti.

Tale norma introduce, infatti, la possibilità per le autorità competenti, di procedere alle proroghe degli affidamenti dei servizi di Tpl, per sostenere gli operatori del settore del trasporto pubblico locale e regionale, di mitigare gli effetti negativi derivanti dalle misure di prevenzione e contenimento adottate per l'emergenza epidemiologica da COVID-19, nonché al fine di sostenere gli investimenti dei medesimi operatori per il rilancio del settore.

In particolare, l'art.24 comma 5bis del DL 4/2022 convertito in L.25/2022, specifica che la proroga dei Contratti di servizio di cui all'art.4 paragrafo 4, del Regolamento CE n.1370/2007 sia necessaria fino al 31 dicembre 2026, nel caso in cui il gestore dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale si vincoli ad effettuare significativi investimenti, in autofinanziamento anche parziale, in

esecuzione del PNRR o di altri strumenti finanziari orientati alla sostenibilità ambientale, aventi un periodo di ammortamento superiore rispetto alla scadenza dell'affidamento.

A seguito di tale disposizione, la Regione con deliberazione della Giunta regionale n. 1828/2022 nel confermare le modalità di affidamento dei servizi tramite gara pubblica nel rispetto degli indirizzi normativi e regolatori vigenti, ha indicato alle Agenzie locali per la mobilità, stazioni appaltanti e gestori dei Contratti di servizio, di procedere alla verifica dei presupposti e condizioni necessarie alla proroga dei Contratti di servizio in essere, dando applicazione all'art.24 comma 5bis del DL 4/2022 e all'ivi richiamato art.4 paragrafo 4 del Regolamento (CE) n.1370/2007.

Il provvedimento di Giunta specifica inoltre che:

- il termine di proroga del 31 dicembre 2026, a norma dell'art. 24 comma 5bis del DL 4/2022, nel rispetto degli indirizzi normativi e regolatori vigenti di affidamento dei servizi tramite gara pubblica, e in funzione della stabilizzazione dello scenario di riferimento, sia utile per consentire nel frattempo, alle competenti Agenzie, di predisporre quanto necessario ai prossimi affidamenti;
- nel periodo di decorrenza della proroga al 31/12/2026, le Agenzie predispongono la documentazione di gara, dando adeguato riscontro rispetto alla determinazione degli obiettivi di efficacia ed efficienza, tenendo conto della pianificazione degli investimenti, dell'attuazione e gestione dei processi di innovazione e cambiamento strutturale, di una flessibilità gestionale che possa rendere trasparente e premiante l'attribuzione di contributi pubblici finalizzati agli investimenti operati dai gestori anche in relazione alla calibrata durata dei periodi regolatori contrattuali, tutti elementi resi trasparentemente coerenti nel piano economico-finanziario.

La citata norma subordina la possibilità di concedere la proroga di cui all'art. 4, paragrafo 4, del regolamento 1370/2007 alla predisposizione di un Piano economico finanziario (PEF) "rispettoso delle disposizioni e delle misure regolatorie vigenti".

Tale richiamo appare finalizzato ad evitare che il ricorso alla proroga, consentendo il prolungamento delle gestioni esistenti, per le quali ancora non trovano applicazione i canoni regolatori di efficienza ed efficacia, recentemente valorizzati anche nell'ambito del d.lgs. 201/2022 "Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica", comporti anche il protrarsi della sottrazione di tali gestioni all'applicazione dei suddetti canoni regolatori.

L'Autorità di regolazione dei trasporti con la delibera n. 154/2019 del 29/11/2019 recentemente aggiornata con la delibera n. 189/2023, in adeguamento alle disposizioni del Dlgs 201/2022, ha definito le misure regolatorie applicabili in sede di redazione del PEF, il cui relativo monitoraggio nel tempo, consente la definizione e il raggiungimento di specifici obiettivi di efficienza nell'erogazione dei servizi di TPL affidati.

Inoltre, l'Autorità invita a valutare l'opportunità di introdurre per il periodo di proroga specifici **obiettivi di efficacia e efficienza**, in modo tale da identificare e misurare prestazioni riconducibili alla responsabilità dell'impresa affidataria prevedendo, ove possibile, meccanismi premiali che incentivino comportamenti virtuosi da parte della stessa, con riguardo almeno alle seguenti

tipologie: efficacia-redditività (numero di passeggeri trasportati e tasso di riempimento dei mezzi, incremento della redditività conseguente al recupero dell'evasione tariffaria); efficienza (riduzione del costo operativo del servizio derivante dall'incremento della produttività dei diversi fattori di produzione); efficacia-qualità (miglioramento dei livelli corrispondenti alle condizioni minime di qualità, opportunamente prefissate dallo stesso Ente Appaltante).

Le Agenzie locali per la mobilità, in qualità di stazioni appaltanti, nel progettare, organizzare e controllare i servizi autofiloviari, come previsto dall'art.19 della LR 30/98, avranno particolare attenzione nel garantire un raccordo degli stessi con i servizi ferroviari e altre modalità di trasporto al fine di assicurare i servizi, minimizzando le sovrapposizioni, garantire un'ottimizzazione degli orari e delle frequenze in ottica intermodale con particolare riferimento ai poli attrattori di traffico, e attraverso il monitoraggio della qualità dei servizi, favorire l'acquisizione di dati e informazioni relative all'offerta, alla domanda, ai parametri economici e alla soddisfazione dell'utenza.

Nella predisposizione dei capitolati di gara occorre attenzione al rispetto dei contratti di lavoro del personale coinvolto, individuando i criteri e gli aspetti di clausola sociale per i sub affidamenti ispirati a principi di coerenza e proporzionalità con i costi operativi delle aziende affidatarie, tenendo conto dei costi amministrativi, ricavi etc.

Un'attenzione particolare va rivolta ai diritti degli utenti dei servizi di trasporto che la Regione garantisce, nel compimento della propria azione di programmazione, riqualificazione ed indirizzo, in particolare con i rappresentanti degli utenti e dei consumatori del trasporto ferroviario, ma che dovrà essere confermata anche nei diversi territori emiliano romagnoli e proseguire per un confronto costruttivo finalizzato ad una migliore offerta dei servizi sia in quantità che in qualità.

Nell'ambito del rapporto contrattuale tra gli Enti di Governo del TPL e le Imprese, dovranno essere implementati piani di accesso condiviso ai dati, procedendo d'intesa tra le parti al graduale rinnovo dei sistemi in uso (AVM e ai necessari aggiornamenti tecnologici dei sistemi STIMER di rilevazione dell'utenza a bordo).

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

Attualmente tutti i Contratti di servizio sono in regime di proroga al 31 dicembre 2026, a norma del citato art.24 comma 5bis e in particolare, l'ambito Romagna ha avviato le prime necessarie procedure per il nuovo affidamento del servizio.

In tale quadro di riferimento si inserisce anche il progetto di aggregazione in un'unica holding regionale delle aziende di trasporto a maggioranza pubblica (Tper, Start Romagna e Seta), con

l'obiettivo di creare un unico operatore con dimensioni patrimoniali, capacità tecniche e di investimenti e competenze che ne aumentino la competitività.

E' un percorso di valenza strategica, per lo sviluppo di maggiori sinergie nel raggiungimento di obiettivi di efficienza e integrazione dei servizi, recentemente condiviso 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 con l'approvazione (DGR n. 227/2024) del "Protocollo di Intesa" in cui è formalizzato il consenso per l'obiettivo comune di costituire il "Gruppo Industriale del TPL" unico, che assuma il ruolo di vertice strategico, direttivo, nonché di coordinatore delle politiche di gestione per ogni processo aziendale nell'ambito dell'erogazione del servizio di TPL per tutto il territorio dell'Emilia-Romagna, per la definizione delle modalità di realizzazione dell'operazione di integrazione tra le Società e dal quale discenda una divisione di compiti e responsabilità in relazione alle rispettive funzioni istituzionali e di tutela delle diverse peculiarità dei singoli territori.

È da evidenziare che le aziende hanno già intrapreso percorsi per realizzare sinergie industriali volte a sviluppare comuni competenze e professionalità, maggiore efficienza e operatività congiunte.

Relativamente ai servizi ferroviari regionali il prossimo biennio 2024-2025 sarà fondamentale per valutare l'eventuale avvio di una nuova procedura di affidamento con gara pubblica, o in alternativa procedere con il rinnovo del contratto all'attuale gestore come previsto da quello in essere.

Tutela del lavoro

I lavoratori del settore dei trasporti hanno svolto un ruolo fondamentale in pandemia, garantendo l'operatività del servizio in sicurezza e senza interruzioni.

Nel corso del triennio appena concluso, è gradualmente emersa la criticità derivante dalla carenza di autisti riscontrata a livello nazionale, che sta toccando tutte le principali aziende di trasporto italiane ma anche quelle regionali, e che è stata posta all'attenzione del Governo, che allo stato attuale non ha ancora dato alcuna risposta nel merito.

Tra le diverse cause del 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.

Le aziende si sono attivate da tempo per arginare tale situazione allarmante, e nonostante le diverse azioni introdotte, quali incentivi e benefit per attirare giovani, tali mezzi non sono al momento sufficienti a contenere i disagi che inevitabilmente si riflettono sulla programmazione e svolgimento dei servizi.

In ogni caso, in continuità, e a conferma della condivisione degli impegni già previsti e condivisi nell'Atto di indirizzo in scadenza e riconfermati nel Patto per il TPL 2022-2024, si assume 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.

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

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

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

Il rapporto contrattuale tra imprese e lavoratori si svolge autonomamente nel suo contesto naturale.

La Regione e gli Enti locali ribadiscono che il rinnovo contrattuale non potrà comportare alcun coinvolgimento finanziario dei suddetti Enti.

LE AZIONI DI SVILUPPO DEL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO

La programmazione dei servizi di trasporto pubblico nel periodo 2024-2025

Servizi autofiloviari

A seguito dell'emergenza sanitaria, il settore del trasporto pubblico presenta un nuovo scenario di domanda, il ricorso allo smart working, e la spinta ad una digitalizzazione generalizzata che nel periodo di pandemia ha garantito lo svolgersi delle attività in tutti i settori, oltre alle inevitabili modifiche all'assetto socio-economico, hanno delineato modifiche all'articolazione della domanda

di trasporto, in termini di frequenza degli spostamenti, di distribuzione spaziale in base a nuove scelte localizzative sia per le residenze che per le attività economiche, infine di scelta dei modi di trasporto.

Occorre pertanto una maggiore integrazione tra sistemi di trasporto pubblico e intermodalità, tra trasporto pubblico e privato, ferro con la gomma, con la mobilità privata, in particolare in ambito urbano con la mobilità dolce, e un aumento dell'accessibilità al servizio, con elaborazione partecipata, in stretto rapporto con il territorio e gli enti locali, per l'attuazione delle politiche di intervento sulla mobilità.

In tale contesto si pongono anche gli obiettivi di gestione sostenibile del territorio e delle città e la mobilità delle persone, che la Regione persegue per il miglioramento della qualità dell'aria, in coerenza e in applicazione delle normative.

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

Gli Enti locali e la Città Metropolitana di Bologna svolgono un ruolo preponderante nell'ambito del TPL nel perseguimento delle politiche di riduzione della congestione del traffico, dell'inquinamento ambientale anche in attuazione di specifiche previsioni dell'Unione Europea, in quanto con lo strumento del PUMS (Piano Urbano della mobilità sostenibile), proporzionalmente alle dimensioni e alle caratteristiche di ciascun territorio definiscono le strategie prioritarie, le politiche e le azioni volte a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e periurbane, con l'obiettivo di incentivare e privilegiare gli spostamenti mediante l'uso del mezzo pubblico, della bicicletta, dei servizi di sharing, nonché il miglioramento della velocità commerciale del TPL anche tramite la realizzazione di corsie preferenziali e semafori intelligenti e la limitazione dell'accesso ai centri urbani al traffico privato.

L'attenzione sarà particolarmente rivolta quindi, all'analisi della nuova domanda e alla conseguente rimodulazione del disegno e della capacità delle reti di trasporto collettivo, della velocità commerciale e al rafforzamento dei servizi resi, mediante interventi tesi a ottimizzare l'uso delle infrastrutture esistenti e con particolare interesse ai punti di concentrazione presso gli accessi ai sistemi di trasporto di massa e con specifica cura agli aspetti di flessibilità dell'offerta (periodo estivo, attività scolastiche, pendolarismo...), confermando l'ottica di sostenibilità del sistema.

Maggior integrazione tra i modi di trasporto, dalla pianificazione della mobilità ai diversi livelli di governo, tra centri urbani e periferie, aree interne e montane, integrando il trasporto pubblico su ferro con la gomma, con attenzione ai collegamenti tra le aree urbane adibite alla residenzialità con le aree a destinazione produttiva industriale/artigianale e tra queste e gli snodi ferroviari, al

fine di contribuire a ridurre gli spostamenti quotidiani privati per i percorsi casa lavoro, ai parallelismi, per il completamento dell'intero percorso origine/destinazione, che deve essere garantito a tutti i cittadini della Regione ottimizzando al meglio le risorse derivanti dalla soppressione di eventuali doppi servizi sulle stesse relazioni. In ambito urbano occorre un maggior coinvolgimento dei Mobility Manager per realizzare l'integrazione degli spostamenti con servizi complementari al trasporto pubblico quali forme di sharing di mezzi es. car sharing, bike sharing e con la mobilità dolce, interventi rilevanti anche di riduzione dell'impatto ambientale, in particolare ove trattasi di mezzi a trazione elettrica.

Tenuto conto poi delle caratteristiche dei territori e della presenza di vaste aree che richiedono servizi a bassa intensità (territori montani e periurbani, zone artigianali e industriali) fa emergere anche la possibilità del ricorso a servizi flessibili che dovranno avere un ruolo crescente rispetto alla situazione pre-pandemica, che li vedeva prerogativa esclusiva delle aree a domanda più debole.

Il maggiore coinvolgimento degli operatori privati e la loro integrazione nello svolgimento del servizio di trasporto pubblico, di grande supporto, dovrà ulteriormente consolidarsi, ispirarsi a logiche di specializzazione dei servizi, rendendo disponibili alle piccole e medie aziende parte di quei servizi extraurbani e le linee a basso regime di utenza che possono essere svolti in maniera flessibile e a costi inferiori. Occorre favorire maggiori sinergie e collaborazione pubblico privato, che può rappresentare una eventuale soluzione in termini di qualità, costi, anche attraverso la costituzione di società consortili funzionali ad una erogazione dei servizi più flessibile.

Riguardo al sistema ferroviario regionale l'attenzione è sull'uso dei servizi da parte degli utenti puntando sull'intermodalità ferro-gomma con la riorganizzazione/ottimizzazione dei servizi del TPL e la realizzazione dei centri di mobilità, per creare una rete di servizi più efficiente e più capillari anche a favore delle località minori. Questo percorso deve vedere il coinvolgimento diretto e la responsabilizzazione degli enti che ne devono valutare i relativi impatti sulla domanda potenziale.

Ad una modifica strutturale della domanda di mobilità dovrà quindi seguire una strategia di adattamento del sistema dei trasporti capace di cogliere la necessità di cambiamento per evolversi in un'ottica di 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° luglio 2019, ha visto una produzione annua di 20 milioni treni*km per un corrispettivo di circa 160 milioni di euro e 148 milioni di introiti tariffari.

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

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, dal 2026 sarà completata l'elettrificazione 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 verrà 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€ totali).

Da giugno 2024 sarà attuata la prima fase con la creazione di un servizio passante che garantirà fino a 4 treni/ora nel tratto Casalecchio-Pianoro. Da dicembre 2024 sarà potenziato il servizio sulla tratta Bologna-Castelfranco-Modena, che garantirà un servizio cadenzato a 30' alle stazioni di Anzola e Samoggia, e tre corse/ora alle stazioni di Castelfranco Emilia e Modena.

Un ulteriore servizio passante, tra Vignola/Bazzano e Portomaggiore/Budrio sarà attuato a seguito del completamento dei lavori di interrimento della ferrovia Bologna-Portomaggiore nella tratta urbana di Bologna e al raddoppio della linea Vignolese da Casalecchio a Via Lunga.

È in fase di valutazione un servizio metropolitano notturno, attualmente con bus sostitutivi, che in futuro potrà essere effettuato su ferrovia, valutate le condizioni di domanda e la sostenibilità economica.

Negli ultimi anni si sono attuati interventi di riprogrammazione dell'orario estivo in particolare il potenziamento dell'offerta sulla linea Bologna-Ravenna-Rimini finalizzati a garantire, un'offerta adeguata ai consistenti flussi turistici con origine anche da fuori regione. In quest'ottica si sono attivati, di concerto con le regioni confinanti, collegamenti stagionali con Piemonte, Veneto e Lombardia.

Mobilità integrata, digitalizzazione, accessibilità ai servizi

Mobilità integrata

Negli ultimi anni, dopo la crisi pandemica, la mobilità urbana ha visto lo sviluppo della mobilità condivisa, gli spostamenti avvengono con mezzi e veicoli condivisi: car sharing, bike sharing, scooter sharing, ma anche car pooling e analoghe modalità di condivisione.

Con il DL n. 68/2022 il legislatore ha previsto di promuovere la sperimentazione dei servizi di sharing mobility destinando una quota pari allo 0,3% del Fondo TPL per il finanziamento di specifici progetti. In attuazione a tale previsione è stato emanato il Decreto interministeriale n. 417 del 28/12/2022 che ha ripartito le risorse fra le Regioni e ha stabilito la procedura di assegnazione e utilizzo dei contributi nonché i criteri di individuazione dei progetti che dovranno concludersi entro giugno 2025.

Nel 2023 la Regione ha pubblicato un avviso destinato alle aziende esercenti i servizi di TPL e titolari di un contratto di servizio per la presentazione di progetti destinati alla promozione di servizi di sharing mobility come il vehicle sharing, il carpooling quale misura di mobility

management aziendale o di ente, servizi di Demand Responsive Transit e altri servizi complementari e incentivanti rispetto ai servizi di mobilità condivisa e innovativa.

I progetti presentati ammessi a finanziamento sono stati individuati con la deliberazione n. 1177/2023 e alcuni di essi sono stati attivati già nel corso del 2023.

Digitalizzazione. Le politiche di infomobilità della Regione e il progetto Maas (Mobility as a service)

La Regione già da diversi anni ha sviluppato il progetto “Mi Muovo” sistema di bigliettazione elettronica integrata. Le aziende autofiloviarie pubbliche, buona parte delle imprese private e Trenitalia Tper, adottano il sistema integrato Mi Muovo, mediante l’uso della card Mi Muovo 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.

Inoltre, già nei primi anni 2000, la Regione ha integrato i sistemi gomma-ferro in un unico portale attraverso la realizzazione di un primo Travel Planner “statico” consentendo (pur con i limiti tecnologici del tempo) all’utente del TPL, di conoscere le soluzioni di viaggio O/D per gli spostamenti regionali. Parallelamente, grazie alle diverse fonti di investimento sul tema, come il progetto GIM (Gestione Informata della Mobilità) che ha consentito l’installazione dei dispositivi di telecontrollo delle flotte AVM (Automatic Vehicle Monitoring) e come i fondi POR-FESR (2014-2020) che hanno consentito l’installazione a bordo dei bus urbani del pagamento dei titoli con carte di credito e bancomat, la Regione ha avviato la costruzione di un ecosistema digitale al fine di migliorare l’accessibilità al trasporto pubblico.

Ulteriore investimento è previsto con i fondi POR-FESR (2021-2027) che completano l’installazione di dispositivi di pagamento elettronico a bordo dell’intera flotta autobus e filobus e mirano a dotare le Aziende di trasporto, le Agenzie, FER e Lepida di ulteriori risorse per progetti di infomobilità.

Nel 2022 la Regione ha siglato una Convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l’interscambio di informazioni sulla mobilità multimodale delle persone in attuazione del Regolamento Delegato (UE) 1926 del 2017 per il trasferimento dei dati relativi al TP. Si è dato così avvio alla raccolta sistematica dei dati del TPL e costituzione del RAP (Regional Access Point) presso Lepida, traduzione nei formati richiesti dall’Europa NETEX per il tempo statico e SIRI per il tempo dinamico e l’invio al NAP (National Access Point).

La Regione nel 2023 con Decreto n. 150/2023 si è aggiudicata il finanziamento di 2,3 milioni 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.

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.

Il MaaS assume quindi che l'utente basi la propria scelta modale e di accesso al servizio in funzione della sua utilità (accessibilità, tempo, comfort, costi). Ciò presuppone la massima integrazione tra i servizi offerti sul territorio, indipendentemente dal soggetto erogatore (pubblico o privato).

In questa accezione il MaaS rappresenta un avanzamento rispetto al concetto di integrazione modale, promuovendo un'offerta di servizi capace di integrare i differenti segmenti di offerta dal punto di vista spaziale, organizzativo ed economico.

Con il progetto MaaS si stimano quindi benefici per l'intera collettività, per i cittadini/utenti, che potranno accedere a nuovi servizi digitali MaaS per ogni esigenza di spostamento, compiendo scelte di mobilità più consapevoli, multimodali e sostenibili, percependo un valore paragonabile all'auto privata, ed ulteriori benefici per gli operatori economici del MaaS, dei trasporti e della mobilità, grazie a un sistema di regole chiare, che abbassa le barriere di ingresso e favorisce lo sviluppo del mercato secondo i principi della concorrenza e della non discriminazione, evitando condizioni di monopolio.

La sperimentazione denominata Maas4RER prevede la costruzione di una piattaforma digitale che consentirà ai diversi attori della mobilità (Aziende TPL, Agenzie della mobilità, Maas Operator e utenti) di sviluppare una molteplicità di servizi legati alla mobilità. Tale transizione al digitale dei progetti di mobilità in ottica MaaS consentirà di raccogliere e condividere dati e servizi, ottimizzare l'utilizzo delle risorse, definire e attuare politiche per incentivare una mobilità sempre più sostenibile.

Il MaaS, che prevede l'integrazione di molteplici servizi di trasporto pagandoli in base alle proprie esigenze, e la diffusione di tecnologie che permettono di acquistare titoli di viaggio al momento dell'utilizzo, orienta la definizione di modelli di tariffazione e di scelte commerciali verso una coerenza con il reale consumo della modalità di trasporto utilizzata, favorendo l'uso più frequente a favore della scelta di una mobilità più sostenibile.

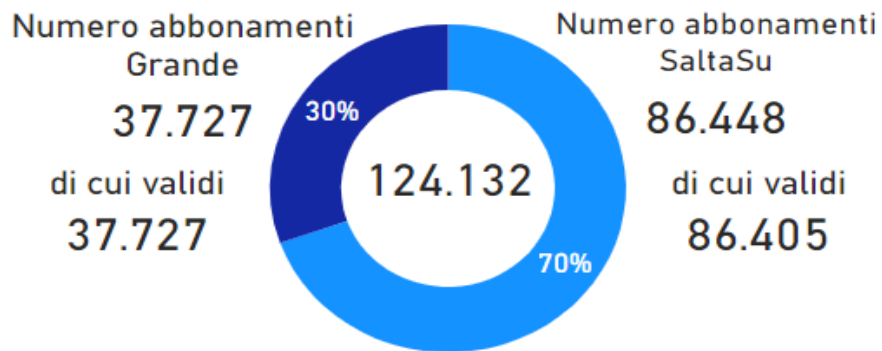
Accessibilità ai servizi: integrazioni modali e tariffarie

In Emilia-Romagna sono attualmente attive le seguenti **agevolazioni e integrazioni modali e tariffarie** rivolte agli utenti del trasporto pubblico su bus e ferroviario.

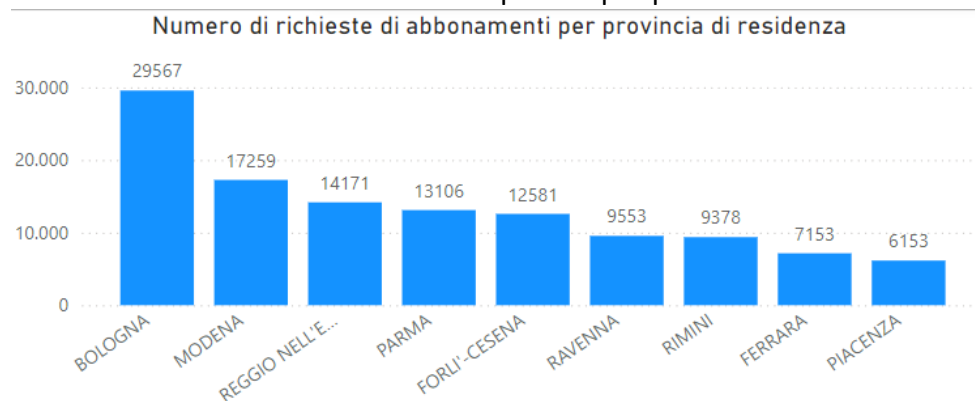
- **Salta su! Abbonamento del trasporto pubblico gratuito per studenti:** agevolazione confermata dalla Giunta regionale anche per le campagne abbonamenti 2024-2025 e 2025-2026, rivolta agli studenti ed alle studentesse residenti in Emilia-Romagna e iscritti/e alle scuole primarie, scuole secondarie di primo grado, scuole secondarie di secondo grado statali, paritarie e istituti di formazione professionale, anche situate al di fuori dei confini regionali. Viene offerto gratuitamente, 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.
- Di seguito i risultati della campagna abbonamenti 2023-2024.

Salta su – campagna abbonamenti 2023-2024

Numero abbonamenti emessi



Numero richieste da portale per provincia



- **Mi muovo anche in città:** integrazione tariffaria tra treno e bus gratuito offerta 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
- **Mi Muovo Tutto Treno:** agevolazione finalizzata ad integrare i servizi ferroviari regionali con quelli 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 ai propri residenti che abbiano acquistato abbonamenti mensili AV Bologna-Firenze un rimborso di 45 euro al mese.
- **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€.
- **Integrazioni servizi ferroviari/autofiloviari:** agevolazioni oggetto di specifiche Convenzioni/Accordi commerciali tra aziende del trasporto pubblico finalizzate ad offrire agli utenti abbonamenti per l’utilizzo integrato/indifferenziato dei servizi ferro/gomma nella medesima relazione.

LE RISORSE PER I SERVIZI E L’INTEGRAZIONE TARIFFARIA

Il trasporto pubblico locale è finanziato principalmente tramite il c.d. Fondo TPL, il Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario, istituito nel 2013 dalla legge di Stabilità (legge n. 228/2012, articolo 1, comma 301).

Il decreto-legge n. 50/2017 (articolo 27, comma 1) ha determinato la consistenza del Fondo fissandola per legge in circa 4.932,6 milioni di euro a decorrere dall'anno 2018, disapplicando pertanto il precedente meccanismo di quantificazione del Fondo che era variabile ed ancorato fino al 2017 al gettito delle accise su benzina e gasolio riscosse nella Regione.

Lo stanziamento, con la Legge di Bilancio n. 234 del 30 dicembre 2021, è stato incrementato annualmente a decorrere dal 2022 e fino al 2024 di 100 mil€ annui strutturali, di 350 mil€ annui per l’anno 2025 e di 400 mil€ annui a decorrere dal 2026. Questo incremento ha consentito dal 2023, il riconoscimento dell’inflazione programmata dei contratti di servizio come evidenziato nel Patto TPL 2022-2024. L’inflazione programmata di cui si tiene conto per l’adeguamento annuale dei contributi per i servizi minimi è quella indicata nella nota annuale di aggiornamento al Documento di Economia e Finanza.

Il settore del trasporto pubblico locale deve ridiventare una risorsa strategica per la qualità della vita stessa dei nostri territori e delle nostre città, sia per il servizio che rappresenta alla cittadinanza sia in una logica di mobilità sostenibile e di minore inquinamento.

Occorre pertanto porre in atto le migliori sinergie tra gli attori del sistema TPL per interventi urgenti nel settore a partire dall'indicizzare il Fondo Nazionale Trasporti all'inflazione. Le risorse incrementali del Fondo stanziato con la richiamata legge di bilancio 2022 non consentono il recupero dell'inflazione programmata pregressa del periodo precedente durante il quale la dotazione del Fondo è rimasta immutata. Come è stato evidenziato dai soggetti del sistema trasporti, la dotazione del FNT annuale andrebbe incrementata per almeno 700 milioni di euro e pertanto la Regione si è impegnata nel confronto a livello nazionale affinché il FNT sia almeno indicizzato.

Il decreto-legge n. 50/2017 ha previsto una riforma dei criteri di attribuzione del Fondo la cui applicazione è stata più volte rinviata; su di essa sono poi intervenuti i decreti-legge n. 176 del 2022 e n. 104 del 2023 prevedendo che il riparto del Fondo sia effettuato tenendo conto dei costi standard (di cui all' articolo 1, comma 84, della Legge n. 147/2013) considerato il complesso dei servizi di trasporto pubblico locale eserciti sul territorio di ciascuna regione risultanti dalla banca dati dell'Osservatorio e tenendo conto, a partire dal 2024, dei costi di gestione dell'infrastruttura ferroviaria di competenza regionale e dei livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale attualmente in fase di individuazione.

Il Fondo Trasporti nel 2023 ha riconosciuto alla nostra Regione oltre 381 mln€ a cui si sono aggiunti ulteriori 80 mln€ di risorse regionali necessari per lo svolgimento e la gestione dei servizi autofiloviari e ferroviari.

Negli ultimi anni la Regione ha proposto diverse forme di integrazione tariffaria, sia tra il servizio ferroviario regionale e la lunga percorrenza, sia tra il servizio ferroviario e il servizio urbano per le città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti.

Il primo ha interessato negli anni scorsi circa 2.500 utenti per un valore di circa 2 Mil€, il secondo interessa circa 70.000 abbonati e impegna circa 6,7 Mil€ di risorse regionali.

Nel settembre 2020 è partita l'iniziativa denominata "Grande" che garantisce il trasporto pubblico nel percorso casa scuola agli studenti delle scuole elementari e delle medie inferiori. Dall'anno scolastico 2021-2022 questa iniziativa è stata estesa anche agli studenti delle scuole secondarie di secondo grado "Salta su".

Complessivamente i contributi regionali destinati al finanziamento delle iniziative di gratuità per gli studenti Salta su, per l'anno scolastico 2022-2023 ammontano a circa 4 mil€ per gli studenti Under14 e di oltre 21,5 mil€ per quelli delle superiori.

Le risorse regionali correnti impegnate per il settore del trasporto pubblico, relative alla gestione dei servizi e alle integrazioni tariffarie, nel 2023 sono state pari a 113 mln di euro.

Le diverse richieste di incremento di servizi emerse in questo periodo presentate dai territori, saranno valutate e riconosciute senza canali preferenziali, in presenza di certezze di risorse da dedicare e previa analisi dei reali fabbisogni dei diversi territori. Ulteriori incrementi di servizi potranno essere valutati anche a fronte di un concorso alla loro copertura da parte degli EELL, che

dovranno esprimere una ulteriore maggiore responsabilizzazione atta a garantire quei servizi aggiuntivi necessari alla domanda in evoluzione.

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

Resta confermato l'impegno al 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.

GLI INVESTIMENTI

Il rinnovo del parco rotabili per il TPL su gomma

Il parco rotabili per il TPL su gomma dell'Emilia-Romagna è composto da oltre 3300 mezzi.

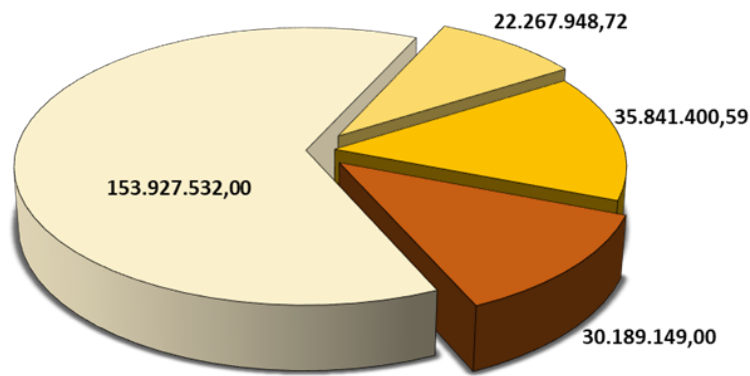
L'età media del parco veicolare TPL dell'Emilia-Romagna al 31.12.2022 è di 10,4 anni, in costante calo nel quadriennio, grazie alle ingenti risorse pubbliche messe a disposizione, che hanno dato avvio ad una significativa accelerazione nel rinnovo del materiale rotabile.

Fino al recente passato le risorse statali per gli investimenti sui parchi rotabili TPL su gomma erano molto frammentate con conseguente impossibilità di una programmazione dei piani di investimento di medio-lungo periodo. A partire dal Piano Strategico Nazionale della mobilità sostenibile (DPCM del 17 aprile 2019), la politica degli investimenti inizia a delineare una prospettiva di medio-lungo termine per una razionale ed efficace programmazione delle risorse per il rinnovo del parco autobus per il TPL; i nuovi finanziamenti, infatti, sono consistenti e riguardano l'orizzonte temporale del 2033.

Gli obiettivi delle politiche pubbliche sugli investimenti nel settore TPL riguardano le necessità di:

- 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 in capo alla Regione per il rinnovo del parco autobus per il TPL su gomma in Emilia-Romagna sono pari a oltre 242 mln€ e sono distribuite nelle annualità 2018-2033, comprendendo i finanziamenti statali di Ministero Ambiente e sicurezza energetica, Ministero Infrastrutture e trasporti, Piano Strategico Nazionale Mobilità Sostenibile e PNRR.



- REGIONE- PIANO STRATEGICO NAZIONALE MOBILITA' SOSTENIBILE - DM MIMS 81/2020
- REGIONE - DM MIMS 223/2020
- REGIONE- AMBIENTE BACINO PADANO DD MASE 207/2019
- REGIONE- PNRR fondo complementare DM MIMS 315/2021

I piani sono attuati dai soggetti titolari dei Contratti di Servizio per il TPL su gomma, per i quali è prevista una quota di cofinanziamento variabile tra il 20% e il 50% per singolo mezzo, (in funzione dell'alimentazione), complessivamente pari a oltre 156 mln€.

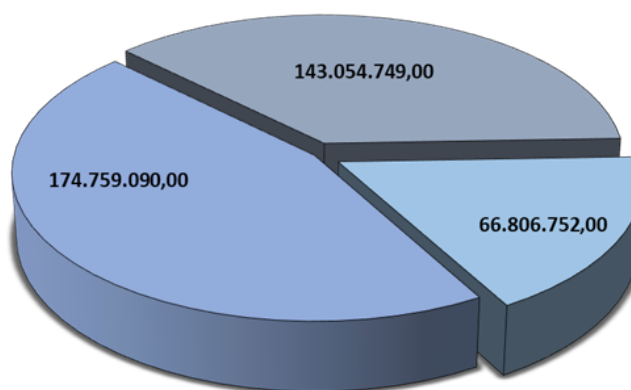
I piani attualmente programmati sono suscettibili di variazioni, soprattutto nel medio/lungo periodo, a fronte degli esiti di gara, delle innovazioni tecnologiche che potranno intervenire e/o di effetti al momento imprevedibili sui costi/sulle forniture a seguito di eventi congiunturali, come quelli in corso attualmente.

Ad oggi, sebbene a differenti stati, sono in attuazione tutti i piani di investimento con le risorse assegnate ai territori dell'Emilia-Romagna, con una percentuale di mezzi immessi in servizio al 31.12.2023 pari al 43% sul totale programmato (619 mezzi su 1444).

FONTE FINANZIAMENTO	ANNUALITA' RISORSE	RISORSE ASSEGNATE REGIONE EMILIA-ROMAGNA	TOTALE N° MEZZI PROGRAMMATI (piani approvati)	n° MEZZI in servizio al 31.12.2023	% ATTUAZIONE al 31.12.2023
MINISTERO AMBIENTE E SICUREZZA ENERGETICA Decreto Direttoriale 207/2019	2018-2022	35.841.400,59 €	295	273	93%
MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI Decreto Ministeriale 223/2020	2018-2033	22.267.948,72 €	158	106	67%
MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI PIANO STRATEGICO NAZIONALE MOBILITA' SOSTENIBILE	2019-2033	153.927.532,00 €	857	185	22%

Decreto Interministeriale 81/2020					
MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI Decreto Ministeriale 315/2021	2021-2026	30.189.149,00 €	134	55	41%
TOTALE RER		242.226.030,31 €	1444	619	43%

Oltre le risorse in capo alla Regione, ulteriori 384,62 mln € di risorse statali per il rinnovo del parco autobus per il TPL su gomma sono assegnati alle Città dell'Emilia-Romagna.



■ CITTA' ALTO INQUINAMENTO - PIANO STRATEGICO NAZIONALE MOBILITA' SOSTENIBILE
 ■ CITTA' superiori 100.000 abitanti - PIANO STRATEGICO NAZIONALE MOBILITA' SOSTENIBILE
 ■ CITTA' -PNRR

Complessivamente, quindi, il piano di investimenti in Emilia-Romagna ha un valore di oltre 780 mln€, di cui oltre 626,85 milioni di euro di risorse pubbliche, (242,22 mln € in capo alla Regione pari al 38,6% delle risorse complessive e 384,62 mln € in capo alle Città) e oltre 156 mln€ da parte delle Aziende TPL.

La Regione, per coordinare i propri piani di investimento a quelli delle Città, che sono orientate alla programmazione di mezzi prevalentemente urbani/suburbani, ha ritenuto opportuno perseguire i seguenti obiettivi:

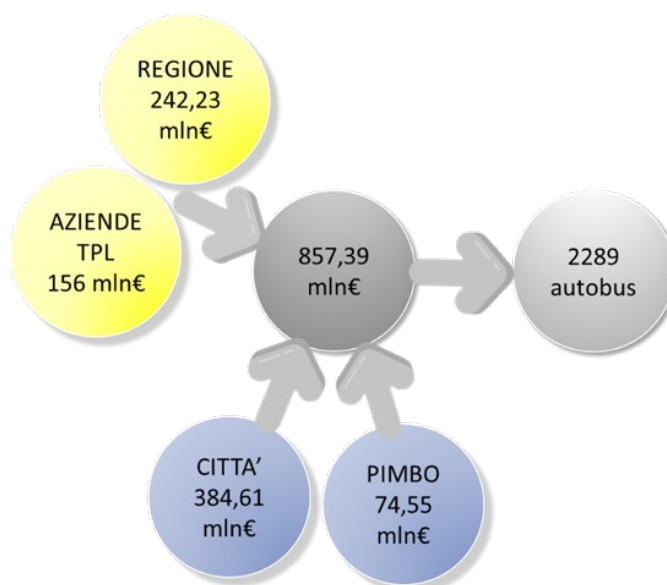
- massimizzare il rinnovo del parco autobus regionale, che ancora ha un'età media elevata e una alta percentuale di mezzi inquinanti su totale;
- realizzare un rinnovo che interessi tutte le linee di TPL su gomma, attraverso acquisti di mezzi con tecnologia differenti a seconda dell'uso urbano/extraurbano e anche per i territori a domanda più debole e territori di aree fragili;

e ha fornito tale indirizzo alle Agenzie per la mobilità al fine di redigere i piani di investimento sui rispettivi territori.

Le città si sono orientate all'acquisto di mezzi urbani e, in minor misura, extraurbani.

L'attuazione di questi piani permetterà un ammodernamento complessivo consistente della flotta di autobus attualmente circolante, stimato in oltre 2200 nuovi mezzi, con un rinnovo del 67% del numero dei rotabili TPL circolanti al 31.12.2022, consentendo la riduzione progressiva dal servizio degli autobus con maggiore anzianità e più inquinanti.

A questi si aggiungono, nell'ambito della Città metropolitana di Bologna, ulteriori 89 veicoli filoviari ed e-bus dal costo di 74,55 mln€, finanziato con risorse statali nell'ambito del Progetto Integrato per la Mobilità Bolognese (P.I.M.BO.)



Il rinnovo del parco rotabili ferroviario

L'impegno della Regione ha consentito il totale rinnovo della flotta dei treni per i servizi ferroviari regionali e locali, con un impegno di risorse per un investimento di oltre 1,1 miliardi di euro.

- 250 mln € di materiale rotabile messo a disposizione al gestore del vigente contratto di servizio
- 750 mln € per 86 nuovi treni elettrici ad alta e media capacità, ad alta efficienza energetica, ridotto impatto ambientale e con allestimenti ad alta accessibilità per persone a ridotta mobilità e per biciclette a seguito (investimento previsto all'interno vigente contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario regionale), tutti in esercizio al 2020;
- con un contributo statale assegnato alla Regione di 41,74 mln € per l'acquisto di ulteriori 4 treni Rock a 6 casse, per potenziare l'offerta sulle tratte a maggior domanda, su un costo totale di 46,84 mln €, in esercizio dal 2022;
- a seguito del completamento dell'elettificazione delle linee regionali, sostituzione degli attuali treni diesel, con un investimento totale di 72,42 mln € per l'acquisto di 12 rotabili elettrici Pop a 4 casse, di cui nuove risorse messe a disposizione dalla Regione per 60,35 mln€ (fondi del Ministero delle Infrastrutture e trasporti, fondi PNRR e fondi da bilancio regionale per 10 rotabili)

Con quest'ultimo investimento tutta l'offerta di servizio ferroviario della Regione sarà a zero emissioni dal 2025.

Interventi sulle infrastrutture

Ferrovie regionali

Sulla rete di proprietà regionale (oltre 300 km di linea) sono in corso o programmati nel prossimo triennio investimenti per oltre 348 mln€ di cui circa 38,00 ml€ di risorse regionali.

Gli investimenti riguardano principalmente:

- l'installazione su tutta la rete del Sistema di Controllo Marcia Treno, ovvero di un sistema di sicurezza che serve a prevenire gli incidenti anche causati dall'errore umano. Si tratta di un investimento finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con 50mln€, di cui 32 già spesi.
 - l'elettrificazione, che consentirà di far viaggiare treni più moderni, più capaci e più performanti: sono già state elettrificate le tre linee reggiane, attualmente è in corso l'elettrificazione del corridoio ferroviario Parma-Suzzara-Poggio Rusco (58 mln), infine si procederà alla elettrificazione della Linea Ferrara-Codigoro (41,81 Ml€).
- Interventi di ricucitura urbana, per oltre 142 mln€:
 - A Ferrara stanno procedendo i lavori per l'interramento della ferrovia Ferrara-Ravenna e Ferrara-Codigoro nel tratto urbano di Ferrara (circa 66,78 mln di risorse, RFI, MIT e Regionali);
 - A Bologna, nella tratta urbana del capoluogo, sono iniziati i lavori di prolungamento dell'interramento della ferrovia Bologna-Portomaggiore (circa 75,87 ml€);
 - Soppressione dei passaggi a livello, che sono la principale causa di incidenti e di malfunzionamento della linea. Nel caso un passaggio a livello venga abbattuto da un veicolo, le recenti norme di sicurezza prevedono procedure complesse che portano a forti ritardi che si ripercuotono sulla linea per diverse ore. Sono previsti lavori per circa 30 mln, in parte finanziati con risorse statali, in parte con risorse regionali.
- È previsto anche il rifacimento di una tratta della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore tra Ca' dell'Orbo e Castenaso con l'innalzamento della linea ferroviaria tramite un rilevato per eliminare due passaggi a livello presenti sulla medesima tratta, l'intervento di circa 11,87 mln€ sarà finanziato in parte dai fondi di cui al D.M. 364/2021 e in parte da finanziamenti riconducibili ai fondi stanziati per la viabilità stradale. Durante il periodo di validità dello scorso atto di indirizzo sono stati completati lavori per eliminazione di p.l. per più di 20,00 mln€.

Attualmente, attraverso una prima anticipazione di fondi FSC 2021/2027 sono in fase in esecuzione interventi sulla sicurezza e sul potenziamento delle ferrovie regionali per ulteriori 54 mln€ alcuni degli interventi compresi in questo piano, per complessivi 18,60 ml€, sono già stati completati.

Inoltre, è programmato il raddoppio della tratta Casalecchio-Via Lunga della linea ferroviaria Casalecchio-Vignola al fine di assicurare l'incremento della potenzialità della linea ferroviaria per soddisfare le nuove esigenze di mobilità del territorio come previsto dal Protocollo d'Intesa per lo sviluppo del Servizio Ferroviario Metropolitano rep n.292 del 27/04/2023 firmato tra Regione Emilia-Romagna, città metropolitana di Bologna e Comune di Bologna. Attualmente è in corso di finanziamento un primo lotto di circa 17,23 mln€ (di cui 11,00 mln€ dai fondi FSC 21-27). Sono stati chiesti ulteriori 64,00 mln€ al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per coprire il costo dell'intero intervento.

Ferrovie nazionali

L'urgenza di politiche volte a contrastare i cambiamenti climatici impone di sostenere azioni finalizzate a potenziare i sistemi di trasporto collettivo ed in particolare quello ferroviario, che garantisce i parametri di uno sviluppo sostenibile, insieme a sicurezza, rapidità ed efficacia dei collegamenti; numerosi interventi di potenziamento e riqualificazione della rete ferroviaria RFI, interessante il territorio regionale, risultano indispensabili per consentire la completa attuazione dei servizi ferroviari regionali, metropolitani e di bacino sia delle persone che delle merci.

La linea "Pontremolese", parte integrante della rete TEN-T Comprehensive, di collegamento delle dorsali Tirrenica e Milano-Bologna è interessata dal progetto di completamento del raddoppio-tratta Parma-Vicofertile (8 km) ed è in corso di conclusione l'approvazione del progetto definitivo per la successiva indizione della gara e l'avvio dei lavori; in merito al completamento del raddoppio-tratta Vicofertile-Fornovo di Taro (Osteriazza) (22 Km), anch'essa inserita nel vigente Piano Regionale Integrato dei Trasporti – PRIT 2025, risulta prioritario il finanziamento della progettazione.

Linea "Direttissima" Bologna-Prato-Firenze, individuata da tempo come parte centrale del Corridoio europeo Scandinavia-Mediterraneo nella rete ferroviaria italiana, è interessata da importanti lavori di potenziamento infrastrutturale e tecnologico per l'adeguamento agli standard europei per il traffico delle merci, con particolare riferimento all'ampliamento della sagoma, indispensabile per consentire il transito di semirimorchi e container High Cube (autostrada viaggiante), e del modulo della linea, per consentire la circolazione di convogli fino a 750 metri di lunghezza. L'intervento, indispensabile anche per garantire il collegamento dei terminal interni e portuali delle aree logistiche tirrenica ed emiliano-romagnola con il centro e il nord dell'Europa.

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

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

Sulla Linea "Porrettana" Bologna-Pistoia, inserita nel vigente Piano Regionale Integrato dei Trasporti – PRIT 2025 e nel PUMS del Comune e della Città metropolitana di Bologna - sono individuati il raddoppio della tratta Casalecchio-Sasso Marconi, e altri interventi locali sulla linea, al fine di velocizzare e stabilizzare l'orario dei servizi, in particolare quelli che si attestano sulle relazioni più lunghe che si originano a Porretta; risulta prioritario il finanziamento della progettazione del raddoppio della tratta.

Il progetto dello stralcio ferroviario del "Nodo ferro stradale di Casalecchio di Reno", incluso tra gli interventi del "Sistema di attraversamento Nord-Sud dei valichi appenninici - SS 64 Porrettana" di cui alla Delibera CIPE n. 121/2001, si sviluppa nel territorio del comune di Casalecchio di Reno (BO) e prevede l'interramento di un tratto di linea ferroviaria in galleria, in affiancamento all'interramento stradale della nuova SS64 Bologna-Pistoia "Porrettana", in corso di realizzazione, e comprende anche la fermata interrata di Casalecchio di Reno. A settembre 2023, il progetto definitivo aggiornato dello stralcio ferroviario è stato trasmesso da RFI al Ministero delle

Infrastrutture e Trasporti, con richiesta di copertura finanziaria dell'intervento, attualmente finanziato per 4,21mln€ a fronte di un costo a vita intera stimato di 114,21 mln€, per l'avvio dell'iter per l'approvazione da parte del CIPESS.

Il Protocollo d'Intesa tra Regione, Comune e Città metropolitana di Bologna dell'aprile 2023, per il potenziamento, nel breve e medio periodo del Servizio Ferroviario Metropolitano bolognese (SFM), anche con la realizzazione di servizi passanti ed in una logica di offerta integrata di TPL nell'area metropolitana, include la condivisione del quadro complessivo sia dei servizi attivabili per fasi temporali, sia delle condizioni infrastrutturali e di materiale rotabile necessarie per l'attuazione. In particolare, sulla rete RFI sono individuati, oltre agli interventi già programmati e/o finanziati, i seguenti:

- adeguamento del Nodo di Bologna con i necessari interventi tecnologici e infrastrutturali a fronte dell'eventuale insufficiente capacità del nodo stesso per consentire l'attivazione dei servizi passanti;
- progettazione del raddoppio fino a Sasso Marconi della linea Porretta Terme-Bologna;
- nell'ambito del quadruplicamento della linea Bologna-Castel Bolognese, prevedere la realizzazione della fermata di Toscanella di Dozza;
- potenziamento tecnologico della Ferrara-Bologna;
- rapida attuazione degli interventi SFM di cui al primo lotto del progetto P.I.M.BO, procedendo anche per stralci funzionali.

Per quanto riguarda la linea Bologna-Rimini (linea Adriatica), che fa parte della Corridoio Scandinavo Mediterraneo della Rete TEN-T e costituisce l'itinerario merci di collegamento verso il nord dai porti del sud del Paese, gli interventi previsti in regione Emilia-Romagna rientrano in un progetto più ampio di potenziamento, adeguamento del tracciato e velocizzazione dell'intera dorsale Bologna-Lecce. Nello specifico, sono programmati da RFI adeguamenti tecnologici e infrastrutturali della linea, interventi diffusi sul territorio con modifiche puntuali al tracciato ferroviario e alle stazioni, nonché l'upgrade tecnologico dei sistemi di distanziamento e di gestione della circolazione (Apparato Centrale Multistazione). Questi miglioramenti consentiranno ai treni di raggiungere la velocità di 200 Km/h per circa 300 km di linea con conseguente riduzione dei tempi di percorrenza sulla tratta Bologna-Rimini.

Il tratto ferroviario tra Bologna e Castel Bolognese è caratterizzato da elevati livelli di saturazione dovuti alla presenza di traffico ferroviario relativo a tipologie di servizio che interessano diverse relazioni (corse del Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna, servizi a lunga percorrenza che dalla dorsale adriatica sono diretti a Milano e a Venezia, servizi regionali relativi all'itinerario Ancona-Rimini-Bologna-Piacenza, servizi regionali Bologna-Ravenna-Rimini). Il quadruplicamento della tratta Bivio San Vitale-Castel Bolognese Riolo Terme rientra nel quadro dei nuovi fondi nel Contratto di Programma 2022-2026 finanziati da risorse aggiuntive vincolate; sono previsti 5 miliardi € destinati alla velocizzazione della linea ferroviaria Adriatica. I nuovi binari, percorribili ad una velocità almeno pari a 200 km/h e gestiti con tecnologia ERTMS, saranno a servizio dei treni lunga percorrenza, mentre gli esistenti binari saranno dedicati prevalentemente ai traffici regionali. Sul progetto di quadruplicamento della tratta ferroviaria Bologna-Castel Bolognese Riolo Terme si è appena avviato l'iter di "dibattito pubblico", come previsto dall'art.40, comma 3, del D.lgs. n.36/2023.

Soppressione dei passaggi a livello: oltre al Piano nazionale di RFI per la soppressione dei passaggi a livello sul territorio dell'Emilia-Romagna, è in corso uno sforzo straordinario da parte della Regione per interventi sui PL delle linee ricadenti del territorio. In particolare, sono stati sottoscritti due Protocolli d'intesa per il potenziamento delle linee Ravenna-Rimini (3 agosto 2020) e Castel Bolognese-Ravenna (27 luglio 2021), su cui ancora sono presenti numerosi passaggi a livello per la cui progressiva soppressione in questi atti sono previsti specifici impegni.

Per quanto riguarda la linea Ravenna-Rimini, gli interventi di adeguamento e potenziamento della linea hanno l'obiettivo di dare attuazione ad un servizio ferroviario con frequenza di 30 minuti e fermata in tutte le località. Con la situazione infrastrutturale attuale vi è l'impossibilità di conseguire il modello di offerta atteso, senza appesantire in maniera commercialmente non appetibile le percorrenze dei diversi servizi. La caratteristica del semplice binario porta infatti a riprogrammazioni estese (soprattutto delle sedi d'incrocio) anche con l'incremento di pochi minuti di percorrenza dato dalle fermate mancanti. Oggetto del Protocollo_sottoscritto sono i seguenti interventi:

- 1• la soppressione dei 27 passaggi a livello, anche attraverso la puntuale interlocuzione con tutti gli enti locali interessati per la definizione degli interventi;
- 2• il ripristino del binario di incrocio nella stazione di Rimini Viserba per realizzare il modello d'offerta proposto a breve termine;
- 3• il raddoppio selettivo di binario della tratta Rimini Viserba-Rimini per un ulteriore incremento della capacità della linea e un miglioramento dei tempi di percorrenza.

Dalle priorità condivise con gli EELL (sono stato individuati 7 PL) e con RFI (ripristino binario di incrocio) è stato definito il programma attuativo di soppressione e RFI ha proceduto allo sviluppo della fattibilità tecnico-economica (PFTE) degli interventi per poter acquisire le risorse necessarie la loro realizzazione; i PFTE di prima fase sono stati inviati dalla Regione al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti nel marzo 2023 per ottenere l'assegnazione di 100 mln€ a valere sui fondi FSC 2021-2027 da assegnare alla Regione Emilia-Romagna.

Il protocollo d'intesa per il potenziamento della linea Castel Bolognese-Ravenna ha l'obiettivo di consolidare gli interventi di adeguamento e potenziamento, da attuare nel breve-medio periodo: interventi infrastrutturali e tecnologici in linea, interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico in stazioni (Solarolo, Bagnacavallo, Lugo, Russi e Ravenna), avvio di un piano di soppressione dei passaggi a livello (17 attualmente presenti da finanziare), con l'obiettivo di migliorare le performance della linea (puntualità e regolarità) e migliorare l'integrazione con il territorio. Si sono svolte le interlocuzioni con gli enti locali interessati, regione e RFI attraverso cui sono state individuate le soluzioni più idonee per la soppressione dei PL presenti, successivamente sviluppate da RFI per la completa definizione del piano degli interventi e i costi parametrici.

Stazioni ferroviarie

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

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

Con il Protocollo si dà avvio ad un processo di valorizzazione delle stazioni ferroviarie che punta ad una nuova visione delle stesse non solo rivolta all’interno ed al servizio ferroviario ma anche verso l’esterno per una condivisione dell’ambito di stazione in funzione di connessione delle componenti trasportistica ed urbanistica.

In questi anni arriveranno ad attuazione anche diversi programmi di riqualificazione delle stazioni quali il Progetto di Riconoscibilità della Città Metropolitana di Bologna inserito in PIMBO e l’upgrade della linea Bologna-Prato, oltre al Piano Stazioni di RFI.

In questo quadro diventa essenziale la collaborazione fra tutti i Soggetti coinvolti attraverso il coordinamento della programmazione degli interventi a livello locale con quelli previsti da RFI, anche al fine di un più efficace utilizzo delle risorse disponibili in particolare rivolte all’intermodalità bici-treno.

Per quanto riguarda, inoltre, più in particolare l’infrastruttura regionale la Regione ha approvato con la DGR 445/2015 le linee guida di indirizzo al piano degli interventi per la razionalizzazione, riqualificazione ed accessibilità/fruizione dei disabili delle fermate/stazioni delle ferrovie regionali. Il Piano di investimenti che supera i 10 milioni di euro è stato realizzato da FER per la parte già coperta dalle risorse disponibili ed un ulteriore sviluppo, non esaustivo del Piano, si avrà con l’attuazione del Progetto Riconoscibilità di PIMBO.

L’obiettivo generale di sempre maggior accessibilità ed inclusione di tutti i cittadini verso una mobilità flessibile ed autonoma, trova realizzazione non solo in interventi infrastrutturali ma anche nel rinnovo del materiale rotabile e nella diffusione di tecnologie che permettono una pianificazione dei propri viaggi ed una maggior informazione agli utenti sempre più personalizzata, auspicando che i diversi interventi possano inserirsi in una visione d’insieme adeguandosi alle richieste della domanda di mobilità dell’utenza ferroviaria.

Fra queste, la richiesta di sempre maggior sicurezza nelle stazioni deve trovare risposta non tanto in una chiusura delle stesse ma in una rivitalizzazione dei luoghi aperti al pubblico. I Gestori dell’infrastruttura possono trovare formule per offrire la disponibilità di spazi, in particolare quando non commercialmente appetibili, alle Amministrazioni comunali che, anche in sinergia con le Associazioni del loro territorio, vi collochino funzioni di presenziamento.

L’importanza delle stazioni quali luoghi centrali per la mobilità comporta una particolare attenzione alla tutela delle fasce di popolazione più vulnerabili, a partire dai giovani anche nella scelta della destinazione d’uso degli spazi ed in particolare rafforzando l’impegno della Regione nel contrastare e ridurre il rischio della dipendenza da gioco d’azzardo.

Mobilità sostenibile: la ciclabilità

Con il presente Addendum si conferma quanto già indicato nel precedente Atto di indirizzo 2021-2023, in particolare gli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria e di riduzione dei consumi energetici mediante il potenziamento di azioni strategiche per la mobilità integrata, l'interscambio modale, il trasporto pubblico, la ciclabilità tramite azioni condivise dai diversi piani di settore: PAIR2030, PRIT 2025 e PER 2030. L'obiettivo è di raggiungere nel 2025 la quota modale media di spostamento del 20%.

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

Nel corso del 2023 è stata redatta la clausola valutativa che ha evidenziato un aumento di infrastruttura ciclabile.

Per favorire lo sviluppo della ciclabilità, la Regione agisce su tre livelli:

1. Realizzazione di nuove infrastrutture ciclabili, moderazione del traffico, ricucitura di percorsi ciclabili, collegamenti con i nodi di interscambio e realizzazione di nuovi parcheggi sicuri per le bici;
2. Incentivi per l'acquisto di biciclette a pedalata assistita e cargo bike, al fine di consentire spostamenti di medio raggio (entro i 10km);
3. Promozione di azioni di mobility management tramite i mobility manager d'area e incentivi agli spostamenti casa-lavoro.



Nel corso del triennio 2021-23 si è avviato il progetto Bike to Work, finalizzato a promuovere la ciclabilità, in particolare per gli spostamenti sistematici, nelle aree a maggior criticità per quanto riguarda la qualità dell'aria. Il progetto, attraverso 2 finanziamenti per un totale di 20 mln€ ha interessato 194 comuni con popolazione inferiore a 50.000 abitanti posti in pianura più i 13 comuni di dimensione maggiore.

Il progetto prevede di realizzare interventi finalizzati allo sviluppo e incentivo della ciclabilità (percorsi ciclabili, pedonalizzazioni, moderazione del traffico, etc) e, limitatamente ai comuni più grandi, anche la promozione di politiche di mobility management ed in particolare gli incentivi riferiti agli spostamenti casa-lavoro.

Nel corso del biennio 2024-25 sono in corso di realizzazione i seguenti progetti:

Ciclovie nazionali: Nel corso del 2022, il DL 4/2022 ha stanziato circa 22mln di euro per potenziare la rete delle ciclovie nazionali che per la Regione riguardano la Ciclovie Vento, la Ciclovie del Sole e

la Ciclovía Adriática. A queste risorse vanno aggiunti circa 6mln di euro destinati dal Ministero dell'Ambiente con il DM 412/2020 e circa 13mln di euro da parte del MIT con il DM 517/2018 per un totale investito sulle ciclovie nazionali di circa 42mln di euro. Bisogna sottolineare come a causa dell'incertezza normativa, non tutti i lotti siano stati avviati e ad oggi, dopo circa un anno, tutte le Regioni sono in attesa di un decreto che chiarisca tempistiche e modalità di rendicontazione.

Ciclabilità urbana e periurbana:

Nel 2023 è stato approvato, con Delibera n. 1444 il "Bando per la promozione della mobilità ciclabile per i comuni sotto i 30.000 abitanti annualità 2024 criteri, modalità e procedure per l'assegnazione dei contributi" che in linea con i bandi precedenti promuove la realizzazione di nuove infrastrutture e la moderazione del traffico con 10mln di euro.

Nel triennio 2024-26 sono previsti ulteriori finanziamenti per i comuni, finalizzati allo sviluppo della mobilità ciclistica (circa 13 mln€) come misura di miglioramento della qualità dell'aria. Tali finanziamenti riguarderanno progetti di infrastrutture e in parte incentivi alla domanda di mobilità (biketoWork), in continuità con le misure degli anni precedenti

Interventi volti ad incentivare la domanda di mobilità ciclabile

Sempre nel 2023 con Delibera n. 1411 del 07/08/2023 è stato approvato il "Bando per l'erogazione di incentivi ai cittadini per l'acquisto di biciclette a pedalata assistita anche a seguito di rottamazione di autovetture". Attuazione del Piano di Azione Ambientale e del Decreto Direttoriale n. 412/2020, istitutivo di un programma di finanziamento per il miglioramento della qualità dell'aria nel territorio delle regioni del bacino padano, con un importo di 9mln di euro in tre anni.



transformer Tramite il progetto Transformer, finanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del programma quadro Horizon Europe, la Regione promuove lo sviluppo di metodologie di trasformazione sistemica a lungo termine. Il progetto si focalizza su tre tematiche: mobilità ciclistica, azioni di mobility management, promozione della mobilità elettrica.