



REGIONE EMILIA-ROMAGNA

ASSESSORATO MOBILITÀ E TRASPORTI, INFRASTRUTTURE, TURISMO, COMMERCIO

DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

PATTO PER IL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE

E LOCALE E PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

IN EMILIA-ROMAGNA

PER IL TRIENNIO 2022-2024

Bologna, li Marzo 2022



Il presente “Patto per il trasporto pubblico regionale e locale e per la mobilità sostenibile in Emilia-Romagna per il triennio 2022-2024” (d’ora in poi chiamato semplicemente “Patto”) è concluso fra le Parti sottoindicate, che si danno reciproco riconoscimento dei rispettivi ruoli e funzioni e si impegnano, nelle rispettive autonomie, a perseguire il buon esito di quanto più avanti stabilito:

TRA

- REGIONE EMILIA-ROMAGNA

- **PROVINCIE di:**

- Piacenza

- Parma

- Reggio Emilia

- Modena

- Ferrara

- Ravenna

- Forlì-Cesena

- Rimini

- CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

- **COMUNI di:**

- Piacenza

- Parma

- Reggio Emilia

- Modena

- Carpi

- Bologna

- Imola

- Ferrara

- Ravenna

- Faenza

- Forlì

- Cesena

- Rimini

**- ASSOCIAZIONI DEGLI ENTI LOCALI**

- UPI Emilia-Romagna
- ANCI Emilia-Romagna

- AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITÀ:

- Alma
- Tempi Srl di Piacenza
- SMTP Spa di Parma
- Agenzia Mobilità Srl di Reggio Emilia
- AMO Spa di Modena
- SRM Srl di Bologna
- AMI Srl di Ferrara
- AMR Srl Consortile di Cesena (Agenzia Ambito Romagna Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini)
- FER Srl

- SOCIETA' DI GESTIONE DEI SERVIZI DI TP

- Trenitalia Tper Scarl di Bologna
- SETA S.p.A. di Modena
- TEP S.p.A. di Parma
- TPER S.p.A. di Bologna
- START Romagna Spa di Rimini

- ASSOCIAZIONI DI IMPRESE:

- CNA Emilia-Romagna
- CONFARTIGIANATO
- LEGACOOP SERVIZI – COMITATO REGIONALE EMILIA-ROMAGNA
- CONFCOOPERATIVE
- ANAV regionale
- CAIPET Emilia-Romagna

- CONFEDERAZIONI SINDACALI REGIONALI:

- CGIL
- CISL
- UIL
- UGL



- CISAL
- USB
- CONFSAL
- **SINDACATI TRASPORTI REGIONALI:**
- FILT – CGIL
- FIT – CISL
- UIL Trasporti
- FAISA – CISAL
- FAST - CONFSAL
- UGL TRASPORTI
- USB – Lavoro Privato
- ORSA - Trasporti
- **COMITATO DEGLI UTENTI DEL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE – CRUFER**
- **COMITATI CONSULTIVI UTENTI DELLE PROVINCE DI:**
Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì – Cesena e Rimini
- ASSOCIAZIONI DEI CONSUMATORI**
- FEDERCONSUMATORI ER
- ADICONSUM ER
- U.DI.CON. EMILIA-ROMAGNA
- LEGA CONSUMATORI – EMILIA ROMAGNA
- ADOC EMILIA ROMAGNA
- CENTRO PER I DIRITTI DEL CITTADINO - CODICI EMILIA-ROMAGNA
- CITTADINANZATTIVA EMILIA ROMAGNA
- CONFCONSUMATORI

PRESO ATTO

del periodo di emergenza sanitaria COVID-19, durante il quale con diverse disposizioni normative D.P.C.M., Decreti Legge, Linee guida sono state previste restrizioni agli spostamenti e per la sicurezza sanitaria diminuzione della capacità di carico dei mezzi di TP, nonché l'applicazione di norme comportamentali finalizzate al contenimento del contagio, pandemia che ancora oggi non allenta, e che costringe tutti i settori



alla massima attenzione della salvaguardia della salute con preoccupanti ricadute nel mondo produttivo e nella vita delle persone. Tutti i settori sono stati colpiti pesantemente dalle inevitabili decisioni di restrizioni e chiusure necessarie al contenimento della diffusione del contagio del virus, restrizioni che hanno determinato una forte riduzione di frequentazione del trasporto pubblico dovuta anche ad una percezione negativa e scarsa propensione al suo utilizzo da parte dei cittadini;

PRESO ATTO ALTRESI'

che in tale contesto, il servizio essenziale di trasporto pubblico ha continuato ad essere garantito e svolto in tutti i bacini emiliani/romagnoli di riferimento in sicurezza e nelle migliori modalità possibili, sia pure nei limiti imposti dalla situazione contingente, adattandosi alle continue e diverse indicazioni provenienti dalle Autorità competenti, in particolare, grazie anche ai potenziamenti finanziati da Stato/Regione e con il supporto degli operatori privati disponibili. Le Aziende di trasporto hanno garantito le diverse ripartenze, sviluppando ed applicando soluzioni gestionali e strutturali tali da poter garantire sicurezza e salubrità al trasporto pubblico, con sanificazioni spinte e periodiche, sanificazioni mezzo nebulizzatori, e con attenzione al personale viaggiante mediante la messa in sicurezza e isolamento del posto guida;

RITENUTO

che nel riavvio alla normalità e nel triennio che ci attende si intende rilanciare l'immagine sicura del Trasporto pubblico e promuovere il maggior uso dei servizi per affrontare la prospettiva post Covid19, ripristinando un pieno rapporto di fiducia e garantire il diritto di ogni cittadino ad una mobilità più ecologica, sostenibile e di qualità, e rinnovarsi, tenendo conto delle modifiche della domanda di trasporto conseguente anche alle nuove modalità e orari di lavoro, e in generale degli stili di vita e di nuove organizzazioni delle città;

PRESO ATTO

dell'Atto di indirizzo triennale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale e della mobilità sostenibile per gli anni 2021-2023 (art. 8 L.R. n. 30 del 1998). (Delibera della Giunta regionale n. 840 del 9 giugno 2021)", approvato con deliberazione dell'Assemblea legislativa n. 52 del 14 settembre 2021, con il quale sono stati indicati i prossimi anni 2021-2023, quale periodo di riferimento necessario ad attuare gli indirizzi finalizzati al miglioramento qualitativo dei servizi, per una visione di rinnovamento del settore, tenuto conto di quanto previsto anche nel "Patto per il Lavoro e per il Clima", che si inserisce all'interno delle strategie del Paese e di quelle dell'Unione Europea, verso la neutralità climatica al 2030 e di rilancio e transizione verso un'economia più sostenibile dal punto di vista ambientale e sociale e per la creazione di nuova e buona occupazione;

VALUTATO



che il triennio 2022-2024 risentirà ancora delle conseguenze della pandemia e che tuttavia, è importante rafforzare la qualità delle relazioni tra istituzioni, le rappresentanze economiche e sociali per la condivisione di obiettivi strategici e impegnarsi responsabilizzando 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;

CONSIDERATO

- che gli indirizzi espressi si inseriscono nel più ampio quadro di riferimento nazionale e sono finalizzati a conseguire, attraverso la modernizzazione del settore con forte spinta alla digitalizzazione dei sistemi e alla transizione ecologica, all'aumento dei passeggeri trasportati, all'attuazione dell'integrazione modale e tariffaria, e all'efficientamento dell'intero sistema, come descritti nell'Atto di indirizzo 2021-2023;
- che la Regione Emilia-Romagna opera con il metodo della programmazione e della partecipazione per assicurare ai cittadini e alle imprese la migliore accessibilità e la fruibilità del proprio territorio e che attraverso lo sviluppo della ricerca e dell'innovazione promuove un sistema integrato di mobilità in cui il trasporto collettivo assolve un ruolo centrale per lo sviluppo civile, economico e la coesione sociale;

CONSIDERATO ALTRESI'

che tutti i soggetti sottoscrittori del presente Patto, la Regione, gli Enti Locali, la Città Metropolitana di Bologna, le Agenzie locali per la mobilità, le Società di gestione pubbliche e private dei servizi di TP e le parti sociali direttamente interessate ritengono che per rendere più efficace il trasporto pubblico in Emilia - Romagna sia necessaria una visione di rinnovamento strutturata e condivisa, che consenta di raggiungere e garantire l'equilibrio economico del sistema e di ottenere una più adeguata risposta alle esigenze di mobilità dei cittadini, così come previsto nell'Atto di Indirizzo triennale 2021-2023;

PRESO ATTO

che la Regione Emilia-Romagna ha proceduto con il metodo del confronto attraverso incontri dedicati con tutti i soggetti direttamente coinvolti nel processo di riforma del trasporto pubblico, avvalendosi dei contributi dei diversi partecipanti al fine di dividerne i principi, le linee guida e i diversi impegni in capo ad ognuno per la definizione del modello di riforma del settore;

VISTO

Il contesto normativo di riferimento per il settore del trasporto pubblico definito con:

- D.lgs. 19 novembre 1997 n. 422 "Conferimento alle Regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art.4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59" e s.m.i.;



- Legge Regionale n. 30/98 “Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale” e successive modificazioni
- Legge regionale 30 giugno 2008, n. 10 “Misure per il riordino territoriale, l’autoriforma dell’amministrazione e la razionalizzazione delle funzioni;
- Legge 7 aprile 2014, n. 56 “Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni dei comuni;
- Legge regionale 28 luglio 2015 n. 13 “Riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, province, comuni e loro unioni;
- D.L 24 aprile 2017, n. 50 convertito in Legge 21 giugno 2017, n. 96 “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto -legge 24 aprile 2017, n. 50, recante disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo”;
- Art. 92 comma 4 bis “Disposizioni concernenti il trasporto pubblico” del Decreto-Legge n. 18/2020, “Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19” convertito con modificazioni dalla Legge n.27/2020. Con successivi Decreto-legge n. 105/2021, convertito nella Legge n 126/2021, e Decreto-legge n. 221/2021, convertito nella Legge n. 11/2022, sono state disposte le proroghe del termine di fine pandemia dapprima al 31 dicembre 2021 e infine al 31 marzo 2022;

TUTTO CIO’ PREMESSO E CONSIDERATO

SI SOTTOSCRIVE IL SEGUENTE

PATTO PER IL TRASPORTO PUBBLICO 2021-2023 IN EMILIA-ROMAGNA

Articolato nelle seguenti sezioni:

1. L’ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI E IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL’ARIA
2. LE RISORSE PER I SERVIZI
3. GOVERNANCE DEL SETTORE E GLI AFFIDAMENTI DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO
4. LA TUTELA DEL LAVORO E CLAUSOLA SOCIALE
5. OBIETTIVI E RISULTATI ATTESI: INIZIATIVE DI INTEGRAZIONE TARIFFARIA, DIGITALIZZAZIONE E ACCESSIBILITÀ AI SERVIZI, GLI INVESTIMENTI
6. I SOGGETTI GESTORI DEI SERVIZI
7. I SOGGETTI GESTORI DELLE INFRASTRUTTURE
8. I SOGGETTI ATTUATORI E SINGOLI IMPEGNI
9. MONITORAGGIO DELLA RIFORMA
10. APPROVAZIONE DEL PATTO PER IL TPL 2022-2024

1. L’ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI E IL MIGLIORAMENTO DELLA QUALITÀ DELL’ARIA

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



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

Il ricorso allo smart working, e la spinta ad una digitalizzazione generalizzata che in questo periodo di pandemia ha garantito lo svolgersi delle attività in tutti i settori, oltre alle inevitabili modifiche all'assetto socio-economico stanno delineando 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.

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

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, in una fase in cui la Commissione Europea ha avviato una procedura di infrazione contro l'Italia per il superamento dei valori limite riferiti alla qualità dell'aria.

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 dei residenti e dei city user mediante l'uso del mezzo pubblico e della bicicletta, 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.

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.

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.

Le diverse richieste di incremento di servizi emerse in questo periodo, in presenza di certezze di risorse da dedicare e previa analisi dei reali fabbisogni dei diversi territori, saranno valutate e riconosciute senza canali preferenziali, ma sulla reale necessità, 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.

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

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 nel triennio 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.

2. LE RISORSE PER I SERVIZI

Il trasporto pubblico autofiloviario e ferroviario è finanziato dalle risorse provenienti dal Fondo Nazionale Trasporti che quest'anno ha riconosciuto alla nostra Regione oltre 368 mln€. La Regione stanziava ulteriori risorse per il settore e per le iniziative di agevolazione tariffaria che hanno registrato negli ultimi anni un costante incremento: dai 70 mln€ del 2020 agli 80 mln€ del 2021 e ad oltre 100 mln€ nel 2022.

Non è da dimenticare che in questo periodo di pandemia sono stati comunque garantiti contributi da parte dello Stato per l'equilibrio dei Contratti di servizio e a compensazione dei mancati ricavi con risorse che hanno consentito il recupero per il 2020 mentre sono ancora in corso di verifica i possibili contributi per i primi mesi del 2022. La stima delle risorse necessarie a garantire i ricavi è già stata portata all'attenzione del governo e sarà importante non solo per garantire l'equilibrio economico ma anche per garantire la realizzazione degli investimenti programmati e la contribuzione prevista a carico delle imprese.



Le richieste del settore in merito al riconoscimento dell'indicizzazione del Fondo Nazionale trasporti trova riscontro nella Legge di Bilancio n. 234 del 30 dicembre 2021 che prevede quanto segue: "Lo Stato e le Regioni concordano sulla necessità di incrementare lo stanziamento del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto legge n. 95 del 2012, per un importo pari a 100 milioni di euro per l'anno 2022, 200 milioni di euro per l'anno 2023, 300 milioni di euro per l'anno 2024, 350 milioni di euro per l'anno 2025 e 400 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2026."

L'incremento del FNT previsto potrà consentire l'adeguamento inflattivo dei contratti di servizio a partire dal 2023.

3. GOVERNANCE DEL SETTORE, GLI AFFIDAMENTI DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO E I RAPPORTI CON L'UTENZA

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

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

I Contratti di servizio in vigore in Emilia-Romagna sono in proroga in tutti i bacini, e in considerazione dell'emergenza legata alla pandemia i provvedimenti emanati dal Governo, il DL 18/2020 convertito nella L.27/2020, all'art. 92 comma 4 ter ha introdotto la facoltà per gli Enti affidanti di sospendere le procedure di affidamento con la contestuale possibilità di prorogare i Contratti di servizio vigenti a tale data fino a dodici mesi successivi alla dichiarazione di conclusione dello stato di emergenza COVID, attualmente fissata al 31 marzo 2022.

Le Regioni sono inoltre impegnate nei tavoli tecnici di coordinamento nazionale all'espressione del parere sul disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021, ai sensi dell'articolo 47, della legge 23 luglio 2009, n. 99. In particolare, è stata inviata alla Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e Province autonome proposta di emendamento su alcune serie criticità in relazione all' "Art. 7 -Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale del disegno di legge", che, se approvata dal Parlamento nella formulazione attuale, avrebbero un impatto fortemente negativo in settori di competenza delle Regioni e PA per ciò che concerne gli affidamenti dei servizi ad evidenza pubblica e l'applicazione delle decurtazioni di cui all'articolo 27, comma 2, lett. d), del decreto – legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96.

Ai sensi dell'art 92, comma 4-ter, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, le procedure di gara in corso possono essere sospese, ed ovviamente in questo periodo di pandemia per similitudine anche le attività propedeutiche alla pubblicazione di nuovi affidamenti sono stati interrotti e necessitano di tempo per essere completate. Il termine dello stato di emergenza è stato prorogato al 31 marzo 2022. In ogni caso, gli effetti dell'emergenza sanitaria nel settore dei trasporti sono tali da suggerire la revisione dei contenuti degli atti di affidamento già elaborati e non ancora pubblicati, in considerazione della consistente contrazione dei ricavi tariffari e della necessità di rivedere la programmazione dei servizi in considerazione delle modifiche della domanda.

Pertanto, l'avvenuta pubblicazione dei bandi di gara deve intendersi alla scadenza dei 12 mesi successivi al termine dello stato di emergenza (attualmente entro il 31/03/23) e la conseguente comunicazione da inviare entro il 31 maggio dell'anno successivo (attualmente entro il 31/05/24), anche considerando che le delibere ART hanno definito un iter per la propedeutica approvazione dei bandi molto complesso e lungo.



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

L'attività della programmazione operativa dei servizi, alimentata dai dati di analisi della domanda e di successivo monitoraggio sistematico sono gli elementi chiave a supporto del ruolo delle Agenzie locali per la mobilità che dovrà essere strutturato, mediante il rapporto collaborativo attivo tra le Agenzie ed altre istituzioni (istituti scolastici, Mobility manager d'area, e uno scambio di informazioni e decisioni continuo con la clientela etc.) per condividere con periodicità e continuità i dati di dettaglio relativi alla formazione della domanda di mobilità scolastica, dei pendolari, etc. Il ruolo delle Agenzie, conoscitrici dei territori di competenza, dovrà essere ulteriormente attivo con la partecipazione alle attività di gestione e accesso agli strumenti informatici necessari al monitoraggio del servizio per la creazione di piani condivisi finalizzati oltre che alla programmazione dei servizi anche nel rinnovo dei sistemi in uso.

Le Agenzie 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.

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

Tali elementi sono fondamentali per la predisposizione di quanto necessario ai prossimi affidamenti dei servizi, confermati nella modalità di gara pubblica, e nel rispetto degli indirizzi normativi e regolatori vigenti (art 92, comma 4-ter, del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27) e nuove norme in fase di emanazione (art. 7 DDL concorrenza) tenuto conto in questo particolare periodo di una stabilizzazione dello scenario di riferimento seppur non immediato .

Gli Enti locali e le loro Agenzie, stazioni appaltanti, dovranno provvedere a definire, per i prossimi affidamenti, bandi di gara e contratti di servizio contenenti le condizioni volte a creare maggiore efficienza e qualità nell'erogazione del servizio in base alla domanda di mobilità, valorizzando le partnership societarie miste pubblico-private anche individuando le dotazioni patrimoniali sia pubbliche che private necessarie per l'effettuazione dei servizi.

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

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.

4. LA TUTELA DEL LAVORO E CLAUSOLA SOCIALE

I lavoratori del settore dei trasporti hanno svolto un ruolo fondamentale in pandemia, consentendo anche in lockdown la necessità di garantire l'operatività del servizio in sicurezza e senza interruzioni.

In continuità, e a conferma della condivisione degli impegni già previsti e condivisi nel Patto per il TPL 2018-2020, si assume quali obiettivi fondamentali la tutela del lavoro, la salvaguardia dei livelli occupazionali del personale, la valorizzazione delle professionalità e la salvaguardia dei livelli occupazionali del personale impiegato nei servizi di TP, in particolare in presenza di procedure di gara ed eventuale subentro di nuova impresa nella gestione dei servizi.

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

Gli enti affidanti, previa consultazione anche con il gestore uscente nell'ambito delle disposizioni normative previste individuano il personale da trasferire assegnato alle attività relative ai servizi oggetto di affidamento.

La LR 30/98 e s.m.i. all'art. 14 disciplina il caso di subentro di nuova impresa negli affidamenti dei servizi tutelando il trasferimento di tutto il personale, esclusi i dirigenti, dell'impresa cessante titolare del Contratto di servizio secondo i principi dell'art.2112 del Codice civile, con applicazione dei trattamenti economici e normativi previsti dai contratti nazionali ed aziendali vigenti sino al rinnovo degli stessi.

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

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

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

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

A maggior tutela del lavoro, a decorrere dai nuovi affidamenti dei servizi di TPL, sono riconosciute anche al personale operante in sub- affidamento, le medesime condizioni di trattamento economico e normativo



previsto dal CCNL autoferrotranvieri – internavigatori – mobilità e i relativi accordi aziendali di secondo livello, laddove esistenti.

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

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

5. OBIETTIVI E RISULTATI ATTESI: INIZIATIVE DI INTEGRAZIONE TARIFFARIA, DIGITALIZZAZIONE E ACCESSIBILITÀ AI SERVIZI, GLI INVESTIMENTI

• INTEGRAZIONE TARIFFARIA

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

I diversi interventi di integrazione tariffaria attuati dalla Regione, Mi Muovo anche in città, Mi Muovo tutto treno, Grande e l’iniziativa Salta Su! recentemente avviata, comportano una spesa annuale stimata nello scenario pre-pandemico di oltre 30 milioni di euro.

L’impegno della Regione è di confermare l’attuazione di politiche di tariffazione rinnovate, integrate e personalizzate, con il coinvolgimento e la responsabilizzazione degli Enti locali e dei gestori dei servizi, con maggior coinvolgimento dei Mobility manager e con l’applicazione degli strumenti tecnologici a supporto della accessibilità e della gestione che dovranno consentire l’adeguamento alle mutate esigenze della domanda, fermo restando gli equilibri contrattuali al netto di eventuali integrazioni tariffarie.

Non è da sottovalutare inoltre l’impegno richiesto, per la realizzazione di politiche tariffarie integrate a favore dei cittadini, nella necessità di disegnare un nuovo modello, che possa garantire un riconoscimento a tutti gli operatori coinvolti, una ripartizione degli introiti tra operatori equilibrato a copertura dei mancati ricavi.

Le basi dati, quale tra l’altro la registrazione delle “validazioni” dei titoli di viaggio, costituiscono il principale fattore di valutazione per ogni attività, oltre che di programmazione dei servizi e a supporto della ripartizione dei ricavi.

Per il prossimo triennio sono confermate le attuali iniziative di integrazione tariffaria, riguardanti

- l’iniziativa “**Grande**”, la gratuità del trasporto pubblico (servizi urbani delle 13 città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, servizi extraurbani gomma e il servizio ferroviario regionale) nel percorso casa-scuola e nel tempo libero agli studenti delle scuole elementari e delle medie inferiori per un valore annuale di circa 4 milioni di euro;
- l’iniziativa “**Salta su**” la gratuità del trasporto pubblico (servizi urbani delle 13 città con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, sui servizi extraurbani gomma e sul servizio ferroviario regionale) nel percorso casa-scuola e nel tempo libero per gli studenti residenti in Emilia-Romagna, iscritti a scuole secondarie di secondo grado e istituti di formazione professionale anche al di fuori del territorio regionale, con ISEE minore o uguale a 30.000 euro, già avviata da settembre per l’anno scolastico 2021-2022, per un valore stimato di circa 20 milioni di euro/anno e che a procedura conclusa vede una buona risposta all’obiettivo atteso: oltre 55.000 sono le richieste pervenute.
In considerazione della conferma dell’iniziativa anche per l’anno scolastico 2022-2023 sono già stati avviati i lavori con tutte le Aziende di trasporto pubblico, gomma e ferro, per la semplificazione dell’accesso alla gratuità mediante lo sviluppo di un portale unico, supportato dallo strumento del travel planner che guiderà, gli studenti interessati, alla miglior soluzione di viaggio per i percorsi casa-scuola sulla base dell’offerta dei servizi di Trasporto Pubblico;
- “**Mi Muovo anche in città**”, che interessa circa 60.000 abbonati ferroviari, che usufruiscono della gratuità dei servizi urbani presenti nelle 13 città con popolazione superiore a 50.000 abitanti per un valore 6.000.000 €/anno circa risultati delle vendite registrati nella campagna settembre 2019-



agosto 2020 vede un totale di oltre 331.000 abbonamenti con oltre 32.000 annuali di cui 20.040 annuali studenti e 298.176 mensili.

- **“Mi Muovo tutto treno”** finalizzata a integrare i servizi ferroviari regionali con i servizi ferroviari a lunga percorrenza, confermata anche per il 2021 e implementata una misura volta a ridurre il costo degli abbonamenti AV dei treni che, sulla linea Ancona-Milano ad esclusione della linea AV, hanno sostituito i Freccia Bianca. L'intervento della Regione consentirà un abbattimento dei prezzi degli abbonamenti AV con un contributo chilometrico crescente all'aumentare della distanza percorsa fino al 45% di copertura del costo dell'abbonamento.
- un ulteriore step di agevolazioni verso le giovani generazioni, iniziativa di gratuità del trasporto pubblico rivolta agli studenti residenti in Emilia-Romagna che frequentano **corsi universitari**, a decorrere dai prossimi anni, già in fase di valutazione sulla base delle disponibilità del bilancio regionale;

Inoltre, il nuovo contratto di servizio ferroviario rende necessaria una rivisitazione del sistema di integrazione tariffaria per l'utilizzo integrato delle linee parallele tra servizio ferro e servizio gomma che attualmente esiste in particolare su alcune linee regionali. Il sistema dovrebbe volgersi prevedendo sia titoli di viaggio mono modali ferro o gomma che titoli integrati che potranno avere un supplemento di costo.

- **DIGITALIZZAZIONE E ACCESSIBILITÀ AI SERVIZI**

Il sistema dei trasporti deve evolversi verso una sempre maggior integrazione e accessibilità, utilizzando al massimo le opportunità offerte dalla tecnologia digitale. È opportuno che l'operatività delle tecnologie implementate e di quelle implementabili sia condivisa con tutti i soggetti del settore, col sistema degli Enti Locali e delle Agenzie, impegnati nella ricerca della razionalizzazione delle risorse e della massimizzazione del beneficio ai territori per la frequentazione dei servizi erogati.

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

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

Sul territorio regionale è già presente una piattaforma – “MaaS ROGER” , sviluppata e gestita dalle aziende erogatrici del servizio di trasporto pubblico su gomma, un unico luogo digitale in cui sono presenti diversi servizi di mobilità, pubblica e privata, dalle informazioni su servizi e travel planner, all'erogazione di titoli di viaggio di soggetti diversi, all'accessibilità di servizi complementari quali ad esempio il pagamento della sosta, la rilevazione della capacità dei bus in relazione alle limitazioni di carico previste per il contenimento da contagio Covid.-. Occorre investire sul sistema che va integrato con i servizi di trasporto non di linea (taxi e noleggio con conducente), ed in caso estendendo le città in cui sarà possibile utilizzare la piattaforma per il pagamento della sosta, ma anche con iniziative specifiche che di volta in volta nascono in collaborazione con i vari EELL.

È inoltre confermato anche l'impegno per gli investimenti in videosorveglianza a bordo bus, funzionali anche al conteggio in real-time dei passeggeri a bordo, ed alle fermate, nel rinnovo dei sistemi di telecontrollo delle flotte per il tracciamento dei bus, in tecnologie con standard globalmente riconosciuti (EMV) per l'utilizzo di smart card per l'autenticazione di transazioni con carte di credito e debito per una più innovativa estensione del sistema di bigliettazione elettronica a tutti i servizi, allo scopo di migliorare ulteriormente il livello di servizio per i clienti fruitori del TPL.

Si tratta di investimenti che saranno finanziati con risorse POR-FESR per un valore di circa undici mln€.

- **GLI INVESTIMENTI**



a. Ferrovie Regionali, interventi sulle infrastrutture

Sono in corso di realizzazione importanti interventi di potenziamento e miglioramento tecnologico del sistema ferroviario regionale, sia per quanto riguarda interventi sulla infrastruttura, che per quanto riguarda il rinnovo del materiale rotabile. Tra questi risulta particolarmente importante l'elettificazione delle linee regionali, che consentirà di incrementare l'interoperabilità con la rete nazionale, e quindi di aumentare le potenzialità del trasporto ferroviario, sia dei passeggeri che delle merci. Oltre agli indubbi benefici ambientali dati dall'alimentazione elettrica dei treni su linee che spesso attraversano territori urbanizzati, l'elettificazione della rete regionale garantisce una maggior connessione con la rete nazionale, consentendo l'utilizzo degli stessi treni della rete nazionale, e quindi, in particolare per il trasporto merci, di aumentare gli itinerari percorribili senza soluzione di continuità, rendendoli più competitivi rispetto al trasporto su strada.

Sulla rete di proprietà regionale si prevede una serie di interventi di potenziamento e miglioramento della sicurezza. A questo riguardo la Giunta nel prossimo triennio ha già finanziato investimenti per 185 mln €, prevedendo l'ulteriore attivazione di risorse regionali per altri 60 mln €, per un totale di 245 mln €.

Gli investimenti riguardano principalmente:

- **Completamento entro il 2021 su tutta la rete regionale dell'installazione del Sistema di Controllo Marcia Treno**, sistema di sicurezza per l'ulteriore prevenzione degli incidenti (anche causati da errore umano). Si tratta di un investimento finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con 50 mln €, oltre quanto già finanziato. L'attivazione del sistema di controllo marcia treno garantisce alla rete regionale gli stessi standard di sicurezza, e quindi di affidabilità, della rete nazionale.
- **Elettificazione della rete regionale**: entro il 2022 saranno elettrificate le tre linee reggiane, con un investimento di circa 36 mln € complessivi. Successivamente si provvederà ad elettrificare la tratta Parma-Poggio Rusco relativa alle linee Parma-Suzzara e Ferrara Suzzara (58 mln €). Ulteriori 35 mln € sono destinati all'intervento sulla linea Ferrara-Codigoro a valere sui prossimi fondi FSC. L'elettificazione delle linee reggiane, in via di conclusione, della linea Parma-Suzzara-Poggio Rusco, di prossimo avvio, e della Ferrara-Codigoro consentono di accelerare fin dal 2022 il rinnovo dei treni che percorrono queste linee, sostituendoli con treni elettrici, più capienti, più confortevoli e meno inquinanti. Complessivamente oltre 200 mln € per rendere tutta la rete regionale FER a zero emissioni: 124 mln € per l'elettificazione dell'infrastruttura, a cui si aggiungono 78 mln € per l'acquisto del nuovo materiale rotabile elettrico, finalizzati alla completa elettrificazione della flotta ferroviaria e del servizio regionale.
- **Interventi di ricucitura urbana**, per un totale di oltre 120 mln €:
 - Fase di avvio **dell'interramento della ferrovia Ferrara-Ravenna e Ferrara-Codigoro** per il by pass di intersezioni stradali nella zona urbana di Ferrara (circa 65 mln € di risorse di RFI, MIT e Regionali). L'interramento della linea, oltre a costituire una significativa occasione di rigenerazione urbana per la città di Ferrara, è parte di un progetto finalizzato ad unire la linea Ravenna-Ferrara con la linea Ferrara-Poggio Rusco, ovvero il collegamento tra il porto di Ravenna con la linea ferroviaria diretta al Brennero, che passa appunto per Poggio Rusco: si tratta quindi di un itinerario dalle forti potenzialità in termini di trasferimento sul ferro delle merci.
 - Per la **tratta urbana di Bologna** è in fase di chiusura il progetto per il prolungamento dell'interramento della ferrovia Bologna-Portomaggiore (circa 57 mln €). Si tratta di un progetto finalizzato ad eliminare, oltre all'impatto acustico della ferrovia, anche l'"effetto barriera" che il binario crea in un comparto della città fortemente urbanizzato. L'interramento dell'infrastruttura consentirà inoltre una maggior velocità ed affidabilità della linea.



- **Soppressione dei passaggi a livello**, spesso causa di incidenti e di ritardi sulle linee. Oltre a costituire un elemento di rischio nella sicurezza del sistema ferroviario, i passaggi a livello comportano effetti negativi anche sul sistema stradale, in termini di inquinamento e perdite di tempo. La soppressione dei passaggi a livello comporta benefici sia sul lato ferroviario, incrementando la velocità e l'affidabilità del servizio, che sul lato stradale, in particolare sulla viabilità principale e nei contesti urbanizzati. Sono previsti lavori nel triennio per oltre 40 mln €, in parte finanziati con risorse statali, in parte con risorse regionali, e in parte provenienti dal territorio.

b. Rinnovo del materiale rotabile

• Servizio ferroviario

Il rinnovo del materiale rotabile ferroviario è un elemento fondamentale per l'attrattività del trasporto ferroviario, in quanto, oltre ad aumentare l'affidabilità del sistema, offre condizioni di viaggio notevolmente migliori ai passeggeri.

Ad oggi l'impegno della Regione, nonostante la scarsità di finanziamenti statali, ha consentito il totale rinnovo della flotta dei treni per i servizi ferroviari regionali e locali, facendo della nostra flotta quella di minore anzianità d'Italia, con un impegno di risorse per un **investimento di 1 miliardo di €**.

Ai **250 mln €** di materiale rotabile messo a disposizione del gestore del nuovo contratto di servizio (carrozze Vivalto, Pesa, ETR 350) si aggiungono i **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; l'investimento è previsto all'interno del vigente contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario regionale.

Il nuovo contratto di servizio 2019-2034 per il trasporto ferroviario regionale prevede un significativo rinnovo della flotta di treni in servizio. In particolare, la sostituzione degli 86 treni con convogli di nuova generazione si è **completata** alla fine del 2020.

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

- **Rock, treno a 2 piani ad alta capacità**, in versione 4 o 5 casse, che presenta una capacità rispettivamente di 450 o 600 posti a sedere.
- **Pop, treno a media capacità**, con 200 posti a sedere nella versione a 3 casse e 300 nella versione a 4 casse.

Oltre a questi treni, la Regione entro il 2022, con un contributo statale di 41,74 mln€ su un costo di **46,84 mln €**, implementerà ulteriormente la flotta con l'acquisto di **4 treni Rock a 6 casse**, finalizzati ad assicurare un'offerta potenziata sulle tratte a maggior domanda.

A seguito del completamento dell'elettrificazione delle linee regionali, verranno sostituiti anche gli attuali treni diesel, con un investimento totale di **78 mln €** per l'acquisto di **12** rotabili elettrici, di cui:

- **dieci** utilizzando risorse dal fondo complementare PNRR (per 21,42 mln €), dal fondo MIMS (per 10,06 mln €), dalla vendita di materiale rotabile FER obsoleto (stimato in 15 mln €) e il rimanente da bilancio regionale;
- **Due** treni acquistati da TPER;

con un significativo miglioramento ambientale e del servizio sulle linee regionali, consentendo di ottenere al 2023 la completa offerta di servizio ferroviario della Regione a zero emissioni.



- **Nuovi sistemi di trasporto su gomma**

Analogamente al servizio ferroviario, la qualità dei mezzi di trasporto è un elemento importante per la competitività del servizio di trasporto pubblico locale su gomma, comportando un miglioramento delle condizioni di viaggio.

Il rinnovo della flotta comporta indubbi benefici ambientali, in parte dovuti al fatto che vengono messi in servizio mezzi meno inquinanti, in parte in termini di minori emissioni dovute al traffico privato in quanto autobus più performanti e confortevoli attraggono passeggeri diminuendo l'uso dell'auto.

Lo stato italiano ha predisposto un programma di finanziamenti finalizzati alla sostituzione dei mezzi di trasporto di linea su gomma a lungo termine, consentendo una pianificazione efficiente a livello regionale e locale, finalizzata ad una graduale transizione verso mezzi di trasporto non inquinanti.

L'obiettivo del PRIT2025 relativo all'acquisto di 600 nuovi autobus (circa il 20% della flotta regionale) è già stato raggiunto. La Regione, in linea con le indicazioni del Piano, sta promuovendo ora **un nuovo importante piano di acquisto mezzi**.

Tre piani di rinnovo sono stati varati da agosto 2020 ad oggi attraverso risorse assegnate alla Regione dal Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, dal Ministero dell'Ambiente per le Regioni del bacino padano e dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti che permettono di realizzare un investimento complessivo di circa **360 milioni di € per oltre 1300 autobus entro il 2033**.

I recenti provvedimenti legati al Piano Nazionale Ripresa e Resilienza vedono inoltre assegnati alla Regione risorse per **30,2 mln€** a valere sul fondo complementare al PNRR, e il relativo piano di investimento per l'acquisto dei mezzi è attualmente in fase di definizione.

Con questi ulteriori finanziamenti si prevedono oltre **800 nuovi autobus nei prossimi 5 anni**, a cui si aggiungono gli **89 nuovi veicoli filoviari** finanziati nell'ambito del Progetto Integrato per la Mobilità bolognese (P.I.M.BO.) per un importo di **74,5 mln €**, e all'acquisto nel precedente quinquennio di circa 600 mezzi, che porta ad un rinnovo di circa il 50% dell'attuale numero di mezzi circolanti.

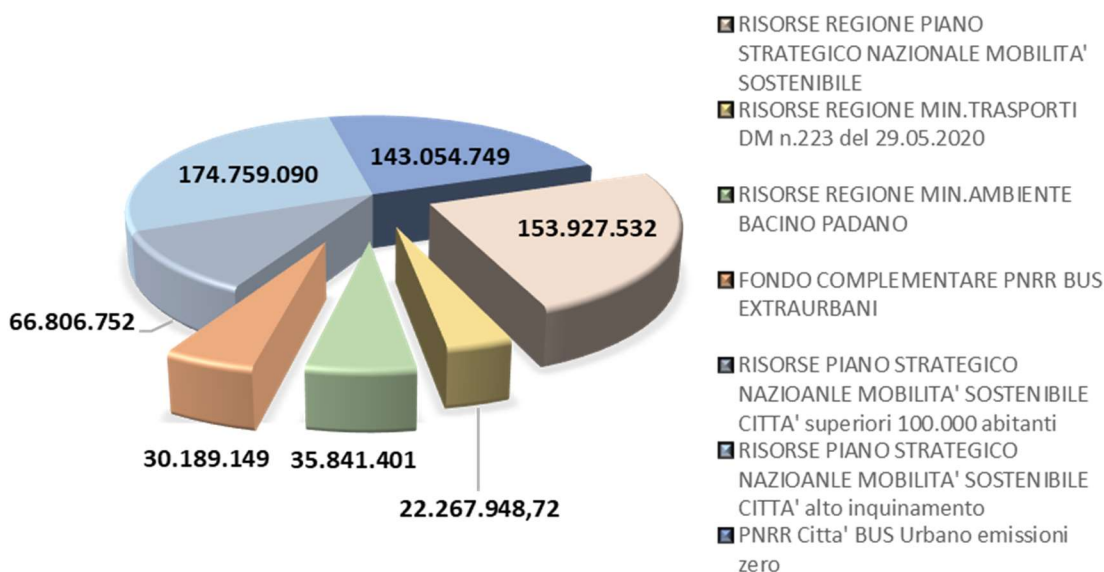
La Giunta è quindi pronta a cofinanziare gli interventi con **242,22 milioni di euro** nelle annualità fino al **2033**, coprendo oltre il 60% del valore complessivo dell'investimento; la rimanente quota viene assicurata dalle Aziende di TPL della regione.

A questi importi per il rinnovo del parco autobus si aggiungono risorse per ulteriori acquisti, che sono resi possibili dai 241,57 milioni di euro che il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile assegna direttamente alle Città dell'Emilia-Romagna (66,8 mln€ alle Città ad alto inquinamento e a Città con oltre 100.000 abitanti) e dei 143,05 mln€ da PNRR alle Città per autobus urbani a zero emissioni.

Complessivamente, sommando le risorse regionali alle risorse previste dallo Stato direttamente per le città, ammontano a **oltre 626,8 milioni di euro** le risorse pubbliche destinate al rinnovo del parco autobus per il TPL nel periodo **fino al 2033**, che permetteranno un ammodernamento consistente della flotta, stimato in **oltre 2000 nuovi mezzi**, con la riduzione progressiva dal servizio degli autobus più inquinanti.



RISORSE TOTALI 626.846.622 €



c. Mobilità ciclistica

La promozione della mobilità ciclabile costituisce una delle principali linee di intervento per uno sviluppo sostenibile del territorio e dell'intero sistema dei trasporti. In particolare, in ambito urbano, nelle città medio piccole che caratterizzano il territorio regionale, la bicicletta costituisce una alternativa competitiva all'automobile in grado, se adeguatamente promossa e sostenuta, di erodere importanti quote di domanda alla mobilità individuale motorizzata. Occorre anche dare maggior impulso alla mobilità ciclistica extraurbana con previsione di corridoi super ciclabili intercomunali che rappresentano una vera e propria alternativa all'auto privata e integrazione con il trasporto pubblico anche per distanze non brevissime.

Gli obiettivi della promozione della ciclabilità sono nel prossimo quinquennio:

- **il raddoppio della percentuale di spostamenti in bici e a piedi sul territorio** (media regionale del 20%, attualmente siamo al 10% circa il doppio della media nazionale);
- **la riduzione del tasso di motorizzazione** della regione con particolare riferimento ai veicoli a combustione;
- **nuovi collegamenti tra le piste esistenti** con forte attenzione alla loro messa in sicurezza, una maggiore integrazione treno-bici anche grazie al recupero di stazioni ferroviarie e case cantoniere trasformandole in strutture per servizi;

Gli obiettivi potranno concretizzarsi anche attraverso la realizzazione, al 2025, di **1000 km di nuovi percorsi ciclabili**. I piani su cui si sviluppa l'azione regionale sono da una parte la realizzazione delle reti di interesse nazionale e regionale, dall'altra l'impulso e il sostegno alle amministrazioni locali per sviluppare sistemi urbani di mobilità ciclabile e intermodali bici + treno.

In particolare, gli interventi per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclabile in corso di attuazione nel triennio 2018-2020 sono oltre 130 per un totale di lunghezza di piste ciclabili di oltre 250 km e contributo regionale di oltre 40 mln € (su spesa complessiva di oltre 60 Mln di euro) e sono sinteticamente i seguenti:



- **Bando ciclabilità con il Fondo Sviluppo e Coesione FSC 2014-2020** con finanziamento di 10 milioni di euro su una spesa complessiva di 23 milioni di euro e una lunghezza di piste ciclabili di oltre 135 km per la realizzazione di 36 interventi degli Enti locali nel territorio regionale di ritessitura di percorsi ciclabili e servizi/infrastrutture per la ciclabilità con premialità alla loro programmazione ed efficacia;
- **I 'Addendum Fondo Sviluppo e Coesione FSC 2014-2020** con finanziamento di 2 milioni di euro su una spesa complessiva di 2,5 mln €” Intervento di ritessitura urbana attraverso una diagonale ciclabile di circa 3 km di lunghezza, con recupero della ferrovia dismessa del tratto Bologna-Milano in zona urbana del Comune di Modena”;
- **Programma Operativo Regionale - Fondi Europei di Sviluppo Regionale - POR-FESR 2014- 2020 per oltre 8,2 mln €** di contributo regionale agli Enti locali che si dotano dei PUMS, che hanno già presentato le loro proposte progettuali con finanziamento a 19 enti locali per circa 40 km di nuove piste;

La strategia regionale per lo sviluppo della ciclabilità si sviluppa in due ambiti principali di promozione:

- della ciclabilità urbana, mediante risorse destinate non solo alla realizzazione di infrastrutture ciclabili ma anche stimolando una modifica dei comportamenti individuali attraverso servizi per la mobilità e incentivi economici all’utilizzo della bicicletta;
- della ciclabilità turistica, settore in forte crescita in tutta Europa, realizzando le 3 ciclovie del Sistema Nazionale Ciclovie Turistiche presenti sul territorio, ovvero la ciclovie VEnTO, che costeggia il fiume Po, La ciclovie del Sole, (di cui la Regione Emilia-Romagna è capofila) che unisce Verona a Firenze, infine la ciclovie Adriatica che si sviluppa lungo la costa da Chioggia al Gargano.

- **Ciclabilità urbana**
 - **Periodo emergenza COVID - Biketowork 2020**

Nel corso del 2020, a seguito della ripresa degli spostamenti post lock down si è attuata una misura finalizzata a riequilibrare la mobilità, in particolare in ambito urbano, a seguito della diminuzione di utilizzo del trasporto pubblico data dalle limitazioni della capacità e come detto da una aumentata diffidenza legate al particolare momento di crisi sanitaria, che in assenza di provvedimenti si sarebbe trasferita sull’auto privata, con evidenti problematiche di congestione e di sostenibilità ambientale.

Si è trattato di intercettare la domanda a breve raggio, promuovendo l’utilizzo della bicicletta, e delle forme più innovative di “mobilità dolce” quali ad esempio lo sharing di biciclette o monopattini, in particolare per quanto riguarda gli spostamenti casa-lavoro, che avvengono principalmente nelle ore di punta, ovvero le più critiche.

L’iniziativa si è sviluppata attraverso due linee d’azione, da una parte creando le “condizioni fisiche” nello spazio urbano favorevoli all’uso della bicicletta, dall’altra intervenendo stimolandone l’utilizzo. In altri termini l’azione regionale si sviluppa da una parte finanziando la realizzazione delle cosiddette “ciclabili di emergenza” o di interventi di moderazione del traffico, ovvero destinando con semplice segnaletica o interventi poco costosi e di rapida esecuzione parte delle corsie stradali al transito delle biciclette, dall’altra incentivando economicamente l’utilizzo della bicicletta attraverso un contributo economico per ogni km percorso in bicicletta negli spostamenti casa-lavoro.

Promosso presso i comuni aderenti al PAIR (33 comuni) il progetto “Bike to work” ha stanziato finanziamenti nel 2020-21 per:

- 1,5 mln€, realizzazione urgente di ciclabili o interventi di moderazione traffico;



- 1,5 mln€, promozione dell'uso della bicicletta nei viaggi casa-lavoro, anche attraverso un incentivo chilometrico di 0,20€/km con massimo 50 euro mensili per ogni lavoratore. La misura viene attuata dai comuni attraverso accordi di mobility management con le aziende del territorio.
- Incentivo di 300.000 euro destinato ad abbonati al trasporto ferroviario regionale per l'acquisto di bici pieghevoli.

Gli interventi promossi dal progetto, realizzati in una situazione di emergenza, potranno diventare definitivi ed essere parte di una nuova strategia di governo della mobilità urbana in un'ottica di sostenibilità che le città potranno continuare ad attuare anche al termine dell'emergenza.

– Azioni per migliorare la qualità dell'aria - Bike to Work 2021-23

La Regione considera tra gli obiettivi prioritari il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, tenuto conto delle importanti implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente. Per questo motivo nel corso del 2021 ha deciso di continuare a promuovere iniziative per sviluppare una mobilità sostenibile con una maggiore sicurezza per la circolazione ciclistica, per incentivare i trasferimenti casa-lavoro, casa-scuola, per favorire il cicloturismo e, in generale, per favorire l'avvicinamento dei cittadini a scelte di mobilità consapevoli.

Il progetto **"Bike to Work 2021"**, in coerenza con la programmazione regionale, punta alla disincentivazione all'uso del mezzo privato e incentivazione all'uso della bicicletta, anche facilitandone l'interscambio con il sistema ferroviario. I comuni interessati sono quelli con popolazione inferiore a 50.000 abitanti, nelle zone territoriali Pianura Ovest (IT0892) e Pianura Est (IT0893), specificatamente interessate all'infrazione europea per il superamento del valore limite giornaliero di PM10, e nell'agglomerato di Bologna (IT0890). Si tratta complessivamente di un contributo (in parte composto da risorse statali, in parte regionali) di 10.022.000 € per 194 Comuni ai quali si aggiunge un ulteriore contributo di 9.778.000 € per i 13 comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti.

Gli interventi ammissibili sono:

- piste e percorsi ciclabili, in ambito urbano ed extraurbano;
- interventi di manutenzione straordinaria della sede stradale in ambito urbano finalizzati a garantire la sicurezza e incentivare la circolazione delle biciclette, nel rispetto delle norme vigenti, come:
 - corsie ciclabili;
 - casa avanzata, con linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli;
 - bike lane come parte della ordinaria corsia veicolare ad uso promiscuo, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, con destinazione alla circolazione dei velocipedi;
 - interventi di moderazione delle velocità finalizzati a garantire l'uso condiviso dello spazio stradale da parte di tutti gli utenti della strada;
 - zone a velocità veicolare ridotta (zone 30), zone a traffico limitato, strade scolastiche, percorsi sicuri casa-scuola;
 - infrastrutture di servizio per la bicicletta nelle polarità urbane (di trasporto pubblico, servizi sociosanitari, amministrativi, culturali) come velostazioni, depositi veicoli, rastrelliere portabiciclette e attrezzature per la sosta delle biciclette atte a ridurre il furto.

Per i comuni superiori ai 50.000 abitanti è prevista la possibilità di richiedere fino al 20% delle risorse in spesa corrente per erogare incentivi chilometrici e/o per la riduzione del costo dell'utilizzo del bike sharing o del deposito presso le velostazioni.

• Ciclovie Turistiche

Per **le ciclovie nazionali** sono stati sottoscritti con il MIT nuovi protocolli d'Intesa ad aprile 2019. Nello specifico:



- per la **Ciclovia SOLE** con capofila Regione Emilia-Romagna, e la Città Metropolitana di Bologna ha bandito nel 2018 con 1,1 milioni di euro di contributo MIT, la gara per il progetto di fattibilità tecnico-economica completato ad agosto 2019. Il DM 517/2018 ha definito un nuovo riparto dei finanziamenti alle ciclovie nazionali per la progettazione esecutiva e attuazione dei primi tratti prioritari che per la regione Emilia-Romagna sono coperti da un finanziamento di oltre 7,7 mln €. Inoltre, la Città Metropolitana ha predisposto il progetto esecutivo del tratto modenese e bolognese relativo all'ex sedime della linea ferroviaria Bologna Verona, facente parte della Ciclovia del Sole, con finanziamento del Ministero dell'Ambiente per la sua realizzazione di cinque milioni di euro. I lavori sono iniziati nel 2019 e la loro conclusione è prevista a fine 2020.
- Per la **Ciclovia Vento** (con la Regione Lombardia Ente capofila) il progetto di fattibilità tecnico-economica con **finanziamento MIT di 2,7 mln €** è stato completato nel 2019 e con un'ulteriore quota di **finanziamento MIT prevista in circa 2 mln € per l'attuazione dei lotti prioritari nella nostra Regione.**
- per la **Ciclovia Adriatica** la Regione Marche (Ente capofila) ha affidato a inizio 2020 la progettazione di fattibilità tecnico-economica di tutta la ciclovia con finanziamento ministeriale di oltre 1,1 mln €. È in corso la definizione del lotto prioritario da realizzare.

Attraverso i fondi PNRR, in via di definizione, saranno finanziati ulteriori lotti delle ciclovie in regione per un importo complessivo di circa 20 mln.

La **Nuova Programmazione 2021-2027 dei Fondi Europei** in Emilia-Romagna ha tra le proprie priorità la "Mobilità sostenibile e qualità dell'aria"; in particolare tra gli obiettivi specifici si trova la promozione della mobilità urbana multimodale sostenibile quale parte della transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio a cui sono complessivamente assegnati 40 mln € per piste ciclabili e progetti di mobilità «dolce» e ciclo-pedonale (24,5 mln), ed in parte minoritaria per sistemi per la mobilità

6. I SOGGETTI GESTORI DEI SERVIZI

La cooperazione e la sinergia ed eventuali integrazioni tra le società di trasporto pubblico presenti sul territorio regionale costituisce un'operazione fondamentale per le strategie di sviluppo e per l'evoluzione della governance del Trasporto Pubblico Locale in Emilia-Romagna nel medio-lungo termine.

Trenitalia Tper Scarl è esempio qualificante del "modello Emilia Romagna" e caso di completa integrazione aziendale con operatore unico del settore. Pertanto, in coerenza con quanto previsto dal precedente Patto, si ritiene necessario completare e consolidare – anche con risorse dedicate – il perimetro industriale ad oggi presente di Trenitalia Tper Scarl nel pieno espletamento del contratto di servizio vigente da luglio 2019.

La creazione di operatori di TP che abbiano dimensioni patrimoniali, capacità tecnica e finanziaria e competenze idonee a perseguire una significativa presenza sul mercato del TP porterebbe oltre che ad una maggiore competitività, ad aumentare la capacità di investimento e di finanziamento e a valorizzare pienamente il presidio e le conoscenze del territorio ed il rapporto con gli enti appaltanti nel livello di servizio all'utenza.

Le aziende auto filoviarie di TP confermano di aver avviato l'aggiornamento dello studio di aggregazione in un'unica holding regionale e di avere già intrapreso percorsi per realizzare sinergie industriali volte a sviluppare comuni competenze e professionalità, maggiore efficienza e operatività congiunte.

Riguardo al percorso di aggregazione in un'unica holding regionale delle aziende di trasporto a maggioranza pubblica (Tper, Tep, Start Romagna e Seta) e di una eventuale integrazione pubblico-privata, con l'obiettivo di creare un unico operatore con dimensioni patrimoniali, capacità tecniche e di investimenti e competenze che ne aumentino la competitività nel mercato, è confermata la valenza strategica, per lo sviluppo di maggiori sinergie nel raggiungimento di obiettivi di efficienza e integrazione dei servizi, razionalizzazione dei costi e di



ottimizzazione dell'uso delle risorse pubbliche, che le società di gestione del TPL dovranno sviluppare attraverso processi di efficientamento e di qualificazione aziendale e di sistema.

Tutto ciò con l'obiettivo di concretizzare quanto definito anche nel "Patto per il lavoro e il clima", proseguendo quindi nel percorso di aggiornamento della governance e di aggregazione e integrazione imprenditoriale, finalizzato alla omogeneizzazione e semplificazione gestionale, alle sinergie ed economie di scala e agli investimenti.

7. I SOGGETTI GESTORI DELLE INFRASTRUTTURE

L'inserimento della rete regionale nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 (stabilito dal Decreto del MIT del 5 agosto 2016) e quindi nell'ambito di applicazione della Direttiva 2912/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 21/11/2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione), di cui è quindi divenuta parte, ha comportato rilevanti implicazioni dal punto di vista della sicurezza dell'esercizio ferroviario per garantire standard più severi, allineati a quelli della rete ferroviaria nazionale.

La rete regionale è, inoltre, fortemente interconnessa con la rete nazionale in ben nove nodi che impongono una più stretta interoperatività sia funzionale che tecnica tra i due sistemi, che fanno risentire i loro effetti anche sull'offerta dei servizi ferroviari di competenza regionale, che sono accorpati organizzativamente in un unico bacino delle dimensioni della stessa Regione.

Tale visione unitaria e la volontà di effettuare tutti gli investimenti necessari per adeguare tecnologicamente l'infrastruttura ferroviaria regionale, non solo al livello degli standard di sicurezza richiesti dall'Autorità Nazionale Sicurezza Ferroviaria, ma anche per garantire lo sviluppo delle linee della rete stessa al fine di servire meglio i territori attraversati, comporta impegni finanziari rilevanti per il bilancio regionale, che devono garantire, oltre agli investimenti, anche le risorse per la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete.

8. I SOGGETTI ATTUATORI E SINGOLI IMPEGNI

Sono soggetti attuatori:

- La Regione Emilia-Romagna con il ruolo di garantire il governo complessivo del sistema e coordinare con tutti i soggetti interessati l'attuazione di quanto evidenziato nel presente Patto per il Trasporto pubblico 2021-2023;
- Gli Enti Locali, le Province, la Città metropolitana di Bologna, i Comuni capoluogo e quelli con oltre 50.000 abitanti;
- Le Agenzie locali per la mobilità;
- La FER S.r.l.;
- Gli operatori pubblici e privati del trasporto pubblico autofiloviario e ferroviario;
- Le organizzazioni sindacali confederali e di categoria del settore trasporti;
- Le associazioni di utenti, consumatori e pendolari;

I soggetti attuatori condividendone gli scopi, ne perseguono gli obiettivi e ne coadiuvano l'esecuzione mediante il rispetto, ciascuno per quanto di competenza, degli impegni qui definiti, in merito a quanto riportato nelle sezioni descritte e di seguito elencate:

1. L'organizzazione dei servizi



2. Le risorse per i servizi
3. Governance del settore e gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico
4. La tutela del lavoro e Clausola sociale
5. Obiettivi e risultati attesi: iniziative di integrazione tariffaria, digitalizzazione e accessibilità ai servizi, gli investimenti
6. I soggetti gestori del servizio

9. MONITORAGGIO DELLA RIFORMA

Alla luce di un contesto nel sistema dei servizi di trasporto pubblico che presenta elementi di incertezza e in continua evoluzione, anche determinati da un'emergenza pandemica non ancora terminata, affida l'elaborazione, la governance e il monitoraggio delle fasi di attuazione del presente Patto e della riforma ivi contenuta e descritta, ai Soggetti firmatari attraverso incontri periodici, anche su tematiche specifiche, del "Tavolo regionale per il Patto del Trasporto pubblico 2022-2024" quale sede istituzionale di confronto e di gestione delle problematiche inerenti al settore. Tale sede di confronto sarà quindi finalizzata alla condivisione, delle proposte, delle soluzioni da intraprendere rispetto l'evoluzione del sistema monitorandone allo stesso tempo la concreta e coerente attuazione rispetto agli obiettivi delineati nel presente Patto.

10. APPROVAZIONE DEL PATTO PER IL TPL 2022-2024

Tutti i soggetti si impegnano all'approvazione del presente Patto, da parte dei competenti organi sulla base delle disposizioni dei rispettivi Statuti, al fine di procedere alla sottoscrizione del presente documento mediante firma digitale a norma del Dlgs. 179/2012 convertito nella L. 221/2012.

Letto, condiviso e sottoscritto.

Bologna, lì marzo 2022

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

- PROVINCE di:

- PIACENZA

- PARMA

- REGGIO EMILIA

- MODENA

- FERRARA

- RAVENNA

- FORLÌ-CESENA

- RIMINI

- CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

- COMUNI di:



- PIACENZA
- PARMA
- REGGIO EMILIA
- MODENA
- CARPI
- BOLOGNA
- IMOLA
- FERRARA
- RAVENNA
- FAENZA
- FORLÌ
- CESENA
- RIMINI
- **ASSOCIAZIONI DEGLI ENTI LOCALI:**
- UPI Emilia-Romagna
- ANCI Emilia-Romagna
- **AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITÀ:**
- Alma
- Tempi Srl di Piacenza
- SMTP Spa di Parma
- Agenzia Mobilità Srl di Reggio Emilia
- AMO Spa di Modena
- SRM Srl di Bologna
- AMI Srl di Ferrara
- AMR Srl Consortile di Cesena (Agenzia Ambito Romagna Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini)
- FER Srl
- **SOCIETA' DI GESTIONE DEI SERVIZI DI TP**
- Trenitalia Tper Scarl
- SETA S.p.A. di Modena
- TEP S.p.A. di Parma



- TPER S.p.A. di Bologna
- START Romagna Spa di Rimini
- **ASSOCIAZIONI DI IMPRESE:**
- CNA Emilia-Romagna
- CONFARTIGIANATO
- LEGACOOP SERVIZI – COMITATO REGIONALE EMILIA-ROMAGNA
- CONFCOOPERATIVE
- ANAV regionale
- CAIPET Emilia-Romagna
- **CONFEDERAZIONI SINDACALI REGIONALI:**
- CGIL
- CISL
- UIL
- UGL
- CISAL
- USB
- CONFSAL
- **SINDACATI TRASPORTI REGIONALI:**
- FILT – CGIL
- FIT – CISL
- UIL Trasporti
- FAISA – CISAL
- FAST - CONFSAL
- UGL TRASPORTI
- USB – Lavoro Privato
- ORSA - Trasporti
- **COMITATO DEGLI UTENTI DEL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE –**
- CRUFER
- **COMITATI CONSULTIVI UTENTI DELLE PROVINCE DI:**
- PIACENZA
- PARMA



- REGGIO EMILIA
- MODENA
- BOLOGNA
- FERRARA
- RAVENNA
- FORLÌ – CESENA
- RIMINI
- **ASSOCIAZIONI DEI CONSUMATORI**
- FEDERCONSUMATORI ER
- ADICONSUM ER
- U.DI.CON. EMILIA-ROMAGNA
- LEGA CONSUMATORI – EMILIA ROMAGNA
- ADOC EMILIA ROMAGNA
- CENTRO PER I DIRITTI DEL CITTADINO - CODICI EMILIA-ROMAGNA
- CITTADINANZATTIVA EMILIA ROMAGNA
- CONFCONSUMATORI