

Regione Emilia-Romagna

Assessorato Trasporti,
Reti infrastrutture materiali e immateriali,
Programmazione territoriale e Agenda Digitale

Direzione Generale cura del territorio e dell'ambiente

**PATTO PER IL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE
E LOCALE
IN EMILIA-ROMAGNA
PER IL TRIENNIO 2018-2020**

Bologna , li -----2017

Il presente "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2018-2020" (d'ora in poi chiamato semplicemente "Patto") è concluso fra le parti sotto indicate, 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)

- *SOCIETÀ DI GESTIONE DEL TP REGIONALE E LOCALE:*
- Consorzio Trasporti Integrati (Trenitalia SpA – Dir.Reg. E-R e TPER SpA di Bologna)
- FER Srl
- SETA SpA di Modena
- TEP SpA di Parma
- TPER SpA di Bologna
- START Romagna Spa di Cesena

- *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

- *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

PREMESSO

che la Regione Emilia-Romagna opera per la cultura della mobilità sostenibile, 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

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 TPL e le parti sociali direttamente interessate ritengono che per rendere più efficace il trasporto pubblico in Emilia -Romagna sia necessaria una riforma 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 anche dall'Atto di Indirizzo triennale 2016-2018;

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 la riforma del trasporto pubblico locale 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;
- 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";
- D.L n.91, del 20 giugno 2017, convertito nella L.123 del 3 agosto 2017 recante "Disposizioni urgenti per la crescita economica del Mezzogiorno", in particolare gli articoli 9-quater e 9-quinquies.

**TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO
SI SOTTOSCRIVE IL SEGUENTE
PATTO PER IL TRASPORTO PUBBLICO 2018-2020 IN EMILIA-ROMAGNA**

Articolato nelle seguenti sezioni:

- 1. MODELLO EVOLUTIVO DI RIFORMA PER IL TRASPORTO PUBBLICO IN EMILIA-ROMAGNA**
- 2. I SOGGETTI ATTUATORI E SINGOLI IMPEGNI**
- 3. OBIETTIVI E RISULTATI ATTESI DELLA RIFORMA**
- 4. QUADRO DELLE RISORSE FINANZIARIE NECESSARIE E DISPONIBILI PER I SERVIZI MINIMI**
- 5. SINTESI DEGLI IMPEGNI E FASI DI ATTUAZIONE DELLA RIFORMA 2018-2020**
- 6. MONITORAGGIO DELLA RIFORMA**
- 7. APPROVAZIONE DEL PATTO PER IL TPL 2018-2020**

1. MODELLO EVOLUTIVO DI RIFORMA PER IL TRASPORTO PUBBLICO IN EMILIA-ROMAGNA

1.1 L'assetto della governance in Emilia-Romagna

1.1.1- I soggetti regolatori

La LR 30/98 ha indicato un percorso di razionalizzazione della governance del settore del TPL regionale prevedendo la fusione delle 9 agenzie provinciali per la mobilità in 5 agenzie sulla base degli ambiti sovra-bacinali definiti dalla Regione (DGR 908/2012) in considerazione delle reti di TPL di bacino fra loro fortemente integrate e connesse da spiccate continuità abitative, in riferimento allo sviluppo territoriale in termini di insediamenti residenziali, produttivi, scolastici e di poli di servizio socio-sanitari di rilevanza sovra-bacinale: Ambito Trebbia (PC), Ambito Taro (PR) Ambito Secchia-Panaro (RE-MO), Ambito Reno (BO-FE), Ambito Romagna (RA, FO-CE, RN).

Il percorso delineato di fusione delle attuali 9 agenzie locali per la mobilità, sulla base dei 5 ambiti territoriali ottimali, in presenza delle proroghe dei termini intervenute nella LR 30/98, e delle previsioni confermate con la LR 13/2015, ha registrato la sola attuazione della aggregazione delle tre agenzie romagnole. Emerge la necessità di un adeguamento del disegno delineato con la deliberazione della Giunta regionale n.908/2012 ai disposti del comma 90 art. 1 della Legge Delrio n.56/2014, tenuto conto delle direttive dell'Autorità di regolazione dei Trasporti (Delibere n.49/2015 e n. 48/2017), ferma restando la scelta di accorpamento delle agenzie, anche attraverso un percorso temporaneo di attuazione basato su strumenti quali le Convenzioni ex art.30 D.Lgs. 267/2000 al fine di consentire le procedure di gara nei tempi previsti, quale esito inevitabile del processo di riorganizzazione previsto dall'ordinamento, scelta obbligata in quanto la permanenza di Enti di scala provinciale o sub-provinciale risulterebbe incompatibile con il citato comma 90.

La fusione delle Agenzie locali per la mobilità sulla base degli ambiti ottimali come definiti dalla Regione in coerenza con la normativa e gli indirizzi in vigore in tema di affidamenti, dal 1 gennaio 2019, potrà vedere inalterato l'assetto delle attuali funzioni in capo alle stesse, dando attuazione a quanto già previsto dalla LR 30/98 e dalla LR 13/2015.

Gli oneri ed i benefici derivanti dalle modifiche societarie sono assorbiti a livello esclusivamente territoriale.

Le nuove 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.

1.1.2- I soggetti gestori dei servizi

Per il miglioramento della qualità del servizio di trasporto pubblico, la Regione e gli Enti locali favoriscono i processi di semplificazione del mercato anche attraverso le partner ships pubblico-privata mantenendo fermo il principio della libera concorrenza.

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.

La creazione di operatori di TPL che abbiano dimensioni patrimoniali, capacità tecnica e finanziaria e competenze idonee a perseguire una significativa presenza sul mercato del TPL 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.

Tra le ipotesi è opportuno approfondire la fattibilità, in coerenza con le recenti norme approvate sulle società pubbliche, di modelli organizzativi a partecipazione pubblica, in grado comunque di esprimere la rappresentanza equilibrata degli Enti Locali territoriali e il ruolo centrale della Regione Emilia-Romagna.

La Regione e gli Enti locali sono impegnati a valutare la valenza strategica del percorso entro il 31 dicembre 2017, nonché ad approfondire, sviluppare e negoziare i contenuti degli scenari possibili e attuabili, individuando le forme, la tempistica e le modalità di realizzazione, valutando il raggruppamento delle società di trasporto del territorio regionale in holding in rapporto alle altre soluzioni.

È inoltre essenziale valutare tutte le indicazioni necessarie allo sviluppo di sinergie utili alla definizione e raggiungimento degli obiettivi di efficienza ed integrazione dei servizi, di 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.

1.2 - Le Gare per l'affidamento dei servizi autofiloviari e articolazione territoriale di riferimento

Allo stato attuale la situazione relativa agli affidamenti dei servizi, ormai giunta alla seconda stagione di gare è la seguente: il bacino di Piacenza procederà alla pubblicazione

del bando per il nuovo affidamento dei servizi, i bacini di Modena e Reggio Emilia hanno pubblicato l'Avviso di pre-informazione con impegno ad estendere anche al bacino di Reggio Emilia qualora uniti in un unico ambito, e per i bacini di Bologna e Ferrara si prevede la scadenza del Contratto di servizio fino al 28/2/2020" (scadenza prevista dalla gara).

Per quello di Parma (ambito Taro) è stata espletata la gara per l'affidamento "net cost" dei servizi urbani, di bacino e inter-bacino, della gestione delle reti e degli impianti ad essi correlati. A seguito del contenzioso derivato dagli esiti delle procedure ad evidenza pubblica, allo stato attuale il TAR ha annullato la procedura di gara per l'ambito Taro. Per quanto riguarda il bacino romagnolo la nuova agenzia AMR, ha pubblicato nel settembre 2017 l'Avviso di pre-informazione sulla GUUE per l'affidamento dei servizi nell'ambito Romagna.

L'affidamento dei servizi di TPL è attuato dalle Agenzie locali per la mobilità a norma dell'art.19 della LR 30/98. Gli affidamenti dei servizi sono effettuati attraverso procedure ad evidenza pubblica, e il territorio di riferimento per la gara è individuato negli ambiti territoriali omogenei sovra-bacinali come definiti dalla Regione in coerenza con la normativa vigente. Non sono ammessi affidamenti per ambiti inferiori a quelli definiti e a conferma di quanto previsto anche dagli indirizzi dell'ART, la suddivisione in lotti contendibili è possibile sulla base della normativa di riferimento e comunque non su base territoriale. Occorre prevedere che l'affidamento dei servizi di TPL del territorio piacentino, e fino all'operatività del nuovo ambito Piacenza-Parma, possa essere realizzato per il solo bacino di Piacenza.

Pertanto alla luce del contesto sopra descritto è necessario che le Agenzie locali, stazioni appaltanti, procedano in coerenza con la normativa vigente, all'avvio delle procedure per gli affidamenti dei servizi in uno scenario regionale di riferimento che vedrà:

- la Regione impegnata nella ridefinizione degli ambiti territoriali ottimali coerentemente con la normativa in vigore, per l'articolazione del sistema di trasporto pubblico locale in Emilia-Romagna, secondo le modalità previste anche dalla LR 30/98;
- gli Enti Locali e le Agenzie locali per la mobilità impegnati a individuare e definire nei bandi di gara 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.

1.3 La tutela del lavoro e clausola sociale

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

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

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

La LR 30/98 e s.m.i. all'art. 14 disciplina il caso di **subentro di nuova impresa** negli

affidamenti dei servizi tutelando il trasferimento di tutto il personale dell'impresa cessante titolare del Contratto di servizio secondo i principi dell'art.2112 del Codice civile, con applicazione dei trattamenti economici e normativi previsti dai contratti nazionali ed aziendali vigenti sino al rinnovo degli stessi

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

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

E' 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.

2. I SOGGETTI ATTUATORI E SINGOLI IMPEGNI

Sono soggetti attuatori della riforma

- La Regione Emilia-Romagna con il ruolo di garantire il governo complessivo del sistema e coordinare con tutti i soggetti interessati l'attuazione della riforma;
- Le Province
- La Città metropolitana di Bologna
- I Comuni capoluogo e quelli con oltre 50.000 abitanti
- Le Agenzie locali per la mobilità
- Gli operatori 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 della riforma condividendone gli scopi, ne perseguono gli obiettivi e ne coadiuvano l'esecuzione mediante il rispetto, **ciascuno per quanto di competenza**, degli impegni definiti nei punti che seguono.

3. OBIETTIVI E RISULTATI ATTESI DELLA RIFORMA

3.1. Il miglioramento della qualità dell'aria

La Regione persegue gli obiettivi di integrazione del Piano Aria Integrato Regionale PAIR2020 (DAL n.115 /2017) che individua misure per il risanamento della qualità dell'aria al fine di ridurre i livelli degli inquinanti sul territorio regionale e rientrare nei valori limite fissati dalle direttive europee, e quelli del Piano Regionale Integrato dei Trasporti PRIT2025 (DGR 1073/2016 di approvazione del Documento preliminare per l'adozione del Piano stesso).

Tra i sei ambiti di intervento del PAIR2020 sono comprese anche la gestione sostenibile delle città e la mobilità di persone e merci.

La parola chiave del PAIR 2020 è "integrazione", nella convinzione che per rientrare negli standard di qualità dell'aria sia necessario agire su tutti i settori che contribuiscono all'inquinamento atmosferico oltre che al cambiamento climatico e sviluppare politiche e misure coordinate ai vari livelli di governo (locale, regionale, nazionale) e di bacino padano.

Una prima comparazione di questi obiettivi di settore condivisi e dei relativi indicatori di risultato pianificati/programmati, portano alla definizione di obiettivi strategici come la mobilità integrata e ciclabilità, il trasporto pubblico, l'intermodalità, la qualità dell'aria e la riduzione dei consumi energetici.

I documenti del PAIR2020 individuano misure prioritarie e integrate anche nel settore della mobilità urbana e trasporto pubblico da recepire anche nei pertinenti strumenti di pianificazione dei Comuni.

Per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dell'aria il PAIR definisce le seguenti direttive da recepire nei programmi/piani del Trasporto pubblico locale e regionale nonché nei piani di settore regionali e locali:

- aumentare del 10% i passeggeri trasportati su gomma;
- aumentare del 20% i passeggeri trasportati su ferro;
- incrementare la quota di spostamenti in bicicletta fino a raggiungere il 20% di quelli totali.

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.

Gli Enti locali e la Città Metropolitana di Bologna 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.

Con lo strumento dei PUMS si attuano i principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione per sviluppare i sistemi di trasporto integrati tra cui:

- a) Rinnovo/potenziamento del parco autobus e filobus regionale a basso impatto ambientale e miglioramento dell'attrattività del TPL;
- b) Potenziamento dello spostamento in bici;
- c) Riqualificazione e migliore accessibilità delle fermate del TPL anche nei punti di interscambio modale ferro-gomma-bici, per facilitare l'intermodalità;
- d) Controllo dell'accesso e della sosta nelle aree urbane;
- e) Rinnovo del parco veicolare privato con promozione dei mezzi a basso impatto ambientale;
- f) Sviluppo della infomobilità e dell'ITS (Intelligent Transport System);
- g) Sicurezza stradale e miglioramento della logistica delle merci urbane;
- h) Sviluppo di sistemi flessibili, innovativi e condivisi di trasporto collettivo e/o merci nei contesti urbani.

3.2. Riorganizzazione dei servizi autofiloviari e ferroviari

Gli strumenti di pianificazione regionale individuano la ferrovia quale rete fondamentale del trasporto pubblico extraurbano, nonché, dove possibile urbano, mentre al trasporto su gomma, in particolare fuori dai centri urbani e dalle grandi direttrici, compete anche il ruolo di adduttore al sistema ferroviario. In tale contesto, le stazioni ferroviarie, costituiscono i poli di interscambio della mobilità regionale e locale, tenuto presente che le reti di TPL di bacino sono fra loro già fortemente integrate e connesse da spiccate continuità abitative, in riferimento allo sviluppo territoriale in termini di insediamenti residenziali, produttivi, scolastici e di poli di servizio socio-sanitari di rilevanza sovra - bacinale.

In ambito urbano spetta agli Enti Locali, anche attraverso lo strumento dei PUMS, definire politiche finalizzate a incrementare l'uso integrato del TPL e le diverse forme di mobilità sostenibile.

Il percorso di riorganizzazione e di efficientamento attuato nei diversi territori dal 2013, e che ha riguardato diversi aspetti tra cui la riduzione delle sovrapposizioni di corse extraurbane con orari e percorsi in parallelo al servizio ferroviario finalizzata all'interscambio bus + treno, il potenziamento di servizi a domanda elevata, l'avvio di sperimentazioni di servizi a chiamata con nuove soluzioni orientate a incrementare l'attrattività del servizio, ha portato al raggiungimento di buoni livelli di performances in termini di passeggeri trasportati e di miglioramento del rapporto ricavi/costi.

Tuttavia è possibile intervenire ancora con ulteriori azioni di miglioramento di organizzazione dei servizi, cercando il più possibile integrazioni modali tra la gomma e il ferro nonché tra i territori confinanti anche sulla base delle prossime gare per gli affidamenti dei servizi.

Tali interventi vanno modulati anche alla luce della sostenibilità economica del sistema laddove direttrici ferroviarie a minor domanda possono essere razionalizzate attraverso la ridefinizione dell'offerta ricorrendo alla sostituzione di treni con autobus, e al contestuale

trasferimento, ai relativi bacini della gomma, delle corse non più effettuate con treni, per meglio integrarle e armonizzarle con quelle già presenti. Potranno essere valutati interventi di “auto-sostituzione” di servizi ferroviari ove l’offerta risulta sovradimensionata e tale valutazione potrà essere discussa tra i firmatari del presente Patto.

La crescita della domanda ferroviaria in bacini a domanda “forte” e crescente richiede invece un potenziamento dei servizi attualmente offerti.

Le necessarie previsioni di sviluppo, individuate anche nel PRIT 2025 trovano riscontro:

- nel Contratto di servizio ferroviario che disciplinerà il nuovo affidamento per il 2019-2034;
- nell'Accordo Quadro sottoscritto tra la Regione e RFI, ai fini della disponibilità della capacità di infrastruttura sulla rete ferroviaria nazionale;
- nelle previsioni di sviluppo ed attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitan (SFM) bolognese con caratteristiche di cadenzamento, servizi passanti, integrazione modale e tariffaria, modalità di informazione mirate e coordinate con quello su gomma, utili ad incrementare significativamente l’utenza.

E' questo l'obiettivo di Città metropolitana di Bologna e Regione Emilia-Romagna contenuto nel “Protocollo d'intesa per l'attuazione del concorso della Città metropolitana alla programmazione del SFM” sottoscritto nel luglio 2017 e che troverà una verifica sull’attuazione già nel triennio 2018-2020.

Una possibile cornice al cui interno operare la riprogrammazione dell’offerta è data dalla disponibilità progettuale, recentemente proposta da RFI e Trenitalia, per la razionalizzazione e sviluppo dei servizi ferroviari sull’asse MI-PC-BO-RN/RA che esplicita le potenzialità degli interventi RFI sull’infrastruttura ferroviaria nazionale tra Bologna e Rimini e ha l’obiettivo di un aumento della velocità per i treni Regionali Veloci e minori soggezioni rispetto ai traffici Freccia Bianca.

Il progetto può essere attuato a fronte di un consistente incremento dell’offerta di treni regionali a servizio delle località minori nei bacini del SFM bolognese e della Romagna, nonché con un consistente aumento di velocità nei servizi nella tratta Bologna-Ravenna.

I possibili interventi finalizzati al completamento dei sistemi SFM BO-Imola, Modena-Castel S. Pietro e RN-Castel Bolognese, sia in riduzione che in aumento di offerta attuabili da dicembre 2018, portano il saldo annuo stimato in termini di offerta di servizi in circa 530.000 Km*treno con una compensazione annua regionale compresa tra i 5 e i 6,5 milioni di euro alle condizioni stabilite dall’attuale Contratto di servizio, in vigore fino al 2019.

E' necessario inoltre ridefinire il perimetro dei servizi ferroviari di competenza della Regione a seguito del nuovo affidamento dal 2019, dando attuazione alle previsioni del Contratto 2019-2034 e all'Accordo Quadro con RFI (i c.d. treni condivisi), processo che vede come interlocutori le Regioni Veneto, Toscana e Marche e il Ministero dei Trasporti. La Regione Emilia-Romagna porrà la massima attenzione su tutte le linee interregionali.

3.3. Rinnovo del materiale rotabile

Il materiale rotabile sia automobilistico che ferroviario costituisce elemento fondamentale per erogare un servizio di qualità e pertanto è impegno comune concentrare gli sforzi economici per migliorarne la qualità e le performance.

3.3.1 - Parco autobus

La Regione, con la disponibilità di risorse finanziarie derivanti da diverse fonti di finanziamento (statali e POR-FESR) per il periodo 2015-2020 prevede di rinnovare circa 600 autobus con un investimento pari a 160 milioni di euro di cui 80 milioni a carico del bilancio regionale. Tale investimento assicura alle società di gestione dei servizi una percentuale di cofinanziamento del 50% e permetterà il rinnovo della parte più obsoleta della flotta, pari al 20% del parco mezzi regionale (3.100 bus) comportando significativi risparmi nei costi di manutenzione.

I nuovi autobus dovranno essere della più recente classe di emissione di gas di scarico o assenza di emissioni e in particolare i mezzi urbani dovranno anche essere tutti dotati di apparecchiature a supporto di persone portatrici di disabilità.

In particolare con le risorse statali previste nel DM n. 345/2016, sono destinate alla nostra Regione risorse per oltre 22 milioni di Euro per le annualità 2015 e 2016, per la sostituzione di un minimo di 191 autobus dei quali 66 autobus urbani e 125 autobus interurbani della più recente classe di emissione di gas di scarico o assenza di emissioni. Con il successivo DM n.25/2017 per le annualità 2017, 2018 e 2019 sono disponibili ulteriori risorse per circa 11,5 milioni di euro per la sostituzione di un minimo di 90 autobus. Con la Legge di Bilancio 2017 (legge 11 dicembre 2016, n. 232) è incrementato il "Fondo per l'investimento in materiale rotabile" di 200 milioni di euro per l'anno 2019 e di 250 milioni per gli anni dal 2020 al 2033, rendendo strutturali le risorse necessarie per il piano finalizzato al rinnovo dei mezzi.

Tale incremento porta alla Regione una ulteriore disponibilità di circa 15 milioni di euro per il 2019 e circa 18 Milioni di euro per il 2020, per un acquisto minimo di 260 autobus della più recente classe di emissione di gas di scarico o assenza di emissioni.

Inoltre con i fondi POR-FESR 2014-2020 sono state destinate risorse per il rinnovo di autobus in ambito urbano pari a 13 Milioni di euro per l'acquisto di un numero minimo di 70 veicoli (autobus e filobus).

3.3.2 - Materiale rotabile ferroviario

La Regione è da diversi anni impegnata a rinnovare il materiale rotabile utilizzato per lo svolgimento dei servizi di propria competenza per garantire migliori standard di qualità e sicurezza ai propri utenti, con caratteristiche sia tecniche che funzionali corrispondenti alle esigenze individuate e con requisiti di interoperatività adeguate alle nuove norme europee.

Le ulteriori azioni poste in essere sono finalizzate alla fornitura di nuovo materiale rotabile sia di proprietà delle imprese ferroviarie che effettuano i servizi, sia quello di proprietà regionale e/o finanziato totalmente con fondi regionali.

Il nuovo materiale rotabile consentirà anche la razionalizzazione e l'incremento dei servizi nelle relazioni a domanda crescente, già nell'attuale fase transitoria all'avvio del nuovo contratto di servizio ferroviario.

Tali forniture si aggiungeranno al materiale rotabile già messo a disposizione dalla Regione e a quello che il Raggruppamento di imprese che ha vinto la gara per il ri-affidamento dei servizi, si è impegnata a garantire all'avvio degli stessi.

Si tratta di 96 convogli di cui 75 all'avvio del servizio, inizialmente previsto per il 2019, per un valore complessivo pari a 654 milioni di euro.

Da aprile/maggio 2019 è prevista la fornitura di 4 convogli Hitachi e 7 convogli Alstom per ogni mese. Si può comunque stimare che l'investimento complessivo ammonti a circa 750 milioni di euro.

Durante la fase contrattuale transitoria, in attesa dell'avvio dei servizi conseguenti l'aggiudicazione della nuova gara, sono stati acquisiti e immessi disgiuntamente, da parte di Trenitalia Spa un totale di 40 carrozze per la composizione di 8 "Vivalto" con corrispettivi per euro 10,5 milioni e da parte di Tper Spa 7 elettrotreni con corrispettivi di poco superiore agli 8 milioni di euro.

L'insieme del materiale rotabile che il raggruppamento d'impresa vincitore della nuova gara, si è impegnato a garantire all'avvio del servizio, con il materiale rotabile messo a disposizione della Regione, consentirà un radicale rinnovo del parco treni che verranno messi a disposizione degli utenti del trasporto ferroviario di competenza della Regione Emilia-Romagna, elevando sensibilmente gli standard qualitativi offerti. Attraverso il processo di rinnovo si verificheranno possibilità di ottimizzazione nei processi manutentivi.

3.4. Bigliettazione elettronica, integrazione tariffaria e infomobilità

Al fine di ottenere il massimo rendimento dai supporti tecnologici per incrementare l'uso integrato dei servizi di TPL, lo sviluppo dell'Infomobilità, che permette all'utente di verificare in tempo reale la tabella di marcia dei mezzi, e della bigliettazione elettronica, rappresentano gli strumenti di modernizzazione e semplificazione dell'accessibilità ai diversi servizi di trasporto.

Il sistema di bigliettazione integrata Mi Muovo è ormai a regime sui servizi bus delle società pubbliche di trasporto operanti nel territorio regionale dal 2008, e gradualmente anche delle imprese private, con offerta di titoli di viaggio magnetico/elettronici aziendali e con gli abbonamenti integrati regionali ferro – gomma Mi Muovo annuali, mensili e dedicati agli studenti.

Nella definizione delle politiche di integrazione tariffaria regionale la Regione indica il quadro di riferimento volto al miglioramento della qualità dei servizi che attraverso investimenti mirati sviluppa il sistema tariffario integrato regionale Mi Muovo.

Attraverso il finanziamento dei fondi POR-FESR 2014-2020 finalizzati anche all'aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane sono previsti investimenti di oltre 6 milioni di euro, cofinanziato al 50% dalle aziende del TPL per la:

- la realizzazione di sistemi di acquisto dei titoli di viaggio in ambito urbano e a bordo dei mezzi del TPL in modalità contact-less attraverso l'utilizzo della carta di credito;

- sviluppi evolutivi della bigliettazione elettronica integrata, possibilità di pagamento dei titoli di viaggio attraverso smartphone, tablet e simili, anche grazie all'utilizzo della tecnologia NFC (Near Field Communication) anche presso tabaccherie/edicole ecc.;
- installazione di display informativi/videosorveglianza negli autobus e filobus urbani;
- interventi per l'interscambio modale attraverso la realizzazione di infrastrutture per la riqualificazione e la messa in sicurezza delle fermate del TPL, dell'interscambio modale ferro-gomma-bici, l'installazione di totem informativi nei nodi di interscambio del TPL.

Lo sviluppo di ulteriori applicazioni riguardanti la bigliettazione elettronica, impegnano le società di gestione bus e ferroviarie ad offrire, attraverso la card elettronica Mi Muovo, dal secondo semestre 2017, l'uso di servizi di TPL a tariffa integrata attraverso la possibilità di ricaricare gli abbonamenti integrati Mi Muovo anche sui dispositivi self service di Trenitalia presso le principali stazioni ferroviarie della regione Emilia Romagna, aumentando così la capillarità e diversificazione delle reti di vendita.

Trenitalia provvederà ad emettere sulla propria card "Unica" gli abbonamenti integrati Mi Muovo consentendo così un ulteriore passo in avanti nell'integrazione tariffaria tra i diversi vettori.

Si realizza in questo modo:

- l'interoperabilità con le preesistenti smart card Mi Muovo emesse delle aziende TPL su bus;
- si modernizza il sistema di vendita regionale Trenitalia in Emilia-Romagna;
- si attua il processo di dematerializzazione degli abbonamenti cartacei.

Ulteriore azione da attuare entro settembre 2018, con l'impegno di Enti locali, Agenzie e Società di gestione è quello di poter offrire a costo zero l'accesso ai servizi urbani ai cittadini che oggi partono/arrivano con il servizio ferroviario nelle stazioni delle 13 città e che intendono proseguire il viaggio utilizzando i bus dei servizi urbani ivi presenti, risparmiando una quota di accesso variabile dai 180 euro ai 115 euro annui, e per i mensili dai 25 euro ai 18 euro.

Il numero delle persone complessivamente interessate da questo intervento per gli abbonati ferroviari è stimato in 36.000 persone a cui corrisponde la concessione di 51.000 accessi al trasporto urbano nei 13 centri. La compensazione regionale per le aziende del TPL per tale provvedimento si stima non superi la cifra di 5,3 milioni al primo anno di applicazione con una ipotesi di aumento del costo del 10% nel triennio.

Per i servizi autofiloviari, ovvero gomma extraurbana-gomma urbana, la decisione di applicare la maggiorazione tariffaria è demandata agli Enti locali competenti (Comuni) che a livello regionale hanno evidenziato una situazione di applicazione disomogenea nei diversi territori. Infatti solo i bacini di Bologna, Ferrara e Piacenza hanno confermato l'applicazione della maggiorazione per l'accesso al servizio urbano. Ad oggi sono oltre 19.000 le persone che utilizzano l'integrazione urbana associata ad un abbonamento gomma extraurbano.

Nell'intento di offrire l'integrazione tariffaria a costo zero per l'utenza, è necessario avviare tavoli dedicati con la partecipazione dei competenti Enti locali, di cui si auspica un comportamento omogeneo anche per coloro che effettuano spostamenti extraurbano -

urbano su gomma, e delle società di gestione, al fine di prevedere il medesimo trattamento all'utenza sull'intero territorio regionale.

Le potenzialità della tecnologia consentiranno altresì ulteriori applicazioni finalizzate al completamento del processo di integrazione tariffaria anche attraverso l'offerta di utilizzo del servizio con deconto del valore ad esso associato, tramite la card prepagata e ricaricabile di un valore economico associato al viaggio direttamente spendibile da parte del cittadino.

3.5. Trasferimento titolarità della rete ferroviaria regionale a RFI

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.

Si sta quindi valutando la possibilità di trasferire la titolarità della rete regionale a RFI – gestore della rete nazionale – in cambio anche di investimenti certi, sulla base di un Accordo di Programma che prefigura il trasferimento della rete regionale allo Stato, che conseguentemente diviene parte costitutiva della rete nazionale, anche sulla base di quanto previsto all'art.47 del DL 50/2017 convertito nella L. 96/2017.

L'Accordo con RFI – in fase di discussione - prevede un piano di realizzazione a carico di quest'ultima:

- a) di provvedere alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle linee regionali, per garantire l'utilizzabilità delle stesse in condizioni di sicurezza e di affidabilità;
- b) di procedere alla progettazione ed alla realizzazione degli investimenti sulle linee regionali, finalizzati al potenziamento dei livelli tecnologici, volte all'unificazione degli standard di sicurezza con la rete nazionale;
- c) di procedere alla progettazione ed alla realizzazione degli investimenti ritenuti necessari per lo sviluppo delle linee e per meglio corrispondere alle esigenze e alla domanda delle relazioni e dei territori attraversati anche a seguito dell'affidamento dei servizi con gara;

- d) di gestire le linee in oggetto tenendo altresì conto dei piani di adeguamento tecnico, delle misure mitigative previste per il tempo di attuazione dei piani medesimi e del relativo pronunciamento dell'ANSF;
- e) di garantire adeguati investimenti per il miglioramento delle comunicazioni e informazioni a favore dell'utenza, per il miglioramento dell'accessibilità nelle stazioni/fermate e per la riconoscibilità di queste ultime;
- f) di garantire condizioni di tutela per il passaggio dei lavoratori da FER a RFI secondo la disciplina prevista all'art. 2112 cod. civ. Sarà prevista un'armonizzazione tra gli istituti contrattuali del CCNL Autoferrotranvieri e il CCNL della Mobilità Attività ferroviarie e della contrattazione territoriale/aziendale.

4. QUADRO DELLE RISORSE FINANZIARIE NECESSARIE E DISPONIBILI PER I SERVIZI MINIMI

Le risorse finanziarie stanziato sul Fondo Nazionale Trasporti per la sostenibilità economica del settore del TPL, la cui dotazione iniziale di euro 4.929 milioni annui è risultata fin da subito insufficiente, ha impegnato la Regione ad integrare con risorse proprie, fino ad oltre 40 milioni di euro annui, il finanziamento del crescente fabbisogno.

La recente conversione in legge 96/2017 del DL 50/2017 stabilisce la dotazione del Fondo Trasporti rendendo strutturale il monte delle risorse statali e contribuendo quindi a dare maggiore certezza al settore. Per la nostra Regione, sulla base della percentuale di riparto assegnata, per l'anno 2017 le risorse statali sono quantificate in 353 milioni di euro e a decorrere dall'anno 2018 in circa 364 milioni di euro.

Tuttavia, in tale quadro di riferimento la Regione, nel triennio 2018-2020 metterà a disposizione ulteriori proprie risorse, oltre 50 milioni di euro, per la realizzazione delle politiche strategiche sul trasporto pubblico collettivo delineate nel presente documento fermo restando interventi di riorganizzazione e di efficientamento del settore anche attraverso sinergie gestionali finalizzate a compensare anche l'adeguamento inflattivo. Riguardo a tale ultimo punto la Regione continuerà a farsi portavoce nelle sedi istituzionali statali di evidenziare la necessità di tale adeguamento del Fondo Trasporti. Si conferma che eventuali servizi aggiuntivi saranno a carico degli Enti locali.

Occorre richiamare attenzione su quanto previsto all'art. 27 della L. 96/2017, che stabilisce a decorrere dal 2018, da un lato l'applicazione di nuovi criteri sempre finalizzati alla razionalizzazione ed efficientamento del TPL per il riparto del Fondo e dall'altro individua percentuali di riduzione (pari al 15% del corrispettivo dei CdS non affidati) delle risorse del Fondo in capo alla Regione qualora entro il 31/12/2017 non risultino affidati mediante gara pubblica i servizi di TPL o ancora non ne risulti pubblicato il bando di gara per l'affidamento degli stessi.

Preso atto delle suindicate disposizioni, attualmente in vigore, gli Enti locali e le Agenzie locali per la mobilità dovranno provvedere allo svolgimento delle procedure pubbliche di affidamento dei servizi di trasporto al fine di evitare l'applicazione delle penalità indicate nella legge 96/2017 nei confronti della Regione che a sua volta si rivarrà sui bacini inadempienti.

Considerato pertanto quanto disposto all'art. 27 della legge 96/2017 in riferimento alle modalità di ripartizione del Fondo Trasporti legate al raggiungimento di specifici obiettivi di

maggior efficientamento del settore e qualificazione dei servizi, risulta opportuno prevedere, che nell'eventuale applicazione delle penalità previste in capo alla Regione, la stessa procederà in egual misura alla riduzione delle risorse nei confronti di tutti gli obbligati.

Inoltre a decorrere dal 2019 potrà essere proposta da parte della Regione, sentiti gli Enti locali e le Agenzie locali per la mobilità, in analogia a quanto la normativa nazionale applica alla Regione, la possibilità di concedere una quota dei contributi sui servizi minimi solo successivamente alla verifica del raggiungimento di obiettivi individuati sulla base di criteri e modalità definiti con provvedimento della Giunta regionale.

Nell'ambito di tale previsione potranno inoltre essere incentivati, con cofinanziamento e fermo restando la disponibilità di risorse finanziarie, progetti finalizzati al raggiungimento dei suddetti obiettivi.

5. SINTESI DEGLI IMPEGNI E FASI DI ATTUAZIONE DELLA RIFORMA 2018-2020

Tutti i soggetti firmatari del presente Patto concordano che la riforma si svilupperà nei tempi e nelle fasi di attivazione come descritti a partire da **gennaio 2018 e per l'intero periodo di validità del presente documento**, e sarà finalizzata al miglioramento qualitativo dei servizi con particolare riferimento all'attuazione dell'integrazione modale e tariffaria, all'aumento dei passeggeri trasportati e all'efficientamento dell'intero sistema, secondo i **seguenti impegni in capo ai singoli soggetti**:

• La Regione:

- definisce e supporta la semplificazione dei processi di governance del sistema;
- assicura al sistema del TPL emiliano-romagnolo un adeguato quadro di risorse
 - a sostegno dei servizi minimi maggiormente collegato ad un efficientamento del settore e qualificazione dei servizi offerti;
 - per investimenti infrastrutturali, rinnovo bus, materiale rotabile e tecnologie;

• Gli Enti Locali e la Città Metropolitana di Bologna:

- pianificano e programmano, sulla base delle linee guida regionali, con lo strumento dei PUMS politiche urbane di miglioramento qualitativo, di affidabilità e di efficacia del TPL volte ad aumentare il numero dei passeggeri trasportati, la velocità commerciale dei mezzi di TPL e più in generale ad incidere sulla mobilità sostenibile delle città;
- garantiscono le contribuzioni necessarie al sostegno di servizi ulteriori rispetto ai minimi;
- accompagnano e supportano il raggiungimento degli obiettivi definiti dalla normativa nazionale e dalle disposizioni regionali a garanzia della mancata applicazione di penalità nella ripartizione del Fondo trasporti;
- guidano e accompagnano in tempi celeri il processo di aggregazione delle Agenzie locali della mobilità sulla base degli indirizzi regionali;
- valutano la fattibilità, in coerenza con le recenti norme approvate sulle società pubbliche, di modelli organizzativi societari volti alla integrazione, semplificazione e crescita dimensionale ed industriale degli operatori del TPL;

- la Città metropolitana di Bologna concorre, d'intesa con la Regione, alla programmazione del servizio ferroviario metropolitano (SFM) nell'ambito del servizio ferroviario regionale (SFR);
- instaurano con le organizzazioni sindacali territoriali, Confederali e di categoria, confronti periodici con cadenza almeno annuale o su richiesta delle parti, in ordine all'andamento della qualità dei servizi erogati dal gestore, in relazione agli indirizzi degli enti locali, ed in occasione dell'indizione delle gare per l'affidamento dei servizi per quanto concerne i contenuti della clausola sociale e la tutela del lavoro.

- **Le Agenzie locali per la mobilità:**

- accelerano ed attuano il processo di aggregazione, previsto dalla normativa regionale sulla base degli indirizzi degli Enti Locali e di quelli regionali, anche attraverso un percorso temporaneo di attuazione basato su strumenti quali le Convenzioni ex art. 30 D.Lgs 267/2000 al fine di consentire l'attivazione delle procedure di gara nei tempi previsti;
- progettano ed organizzano i servizi di trasporto pubblico autofiloviario con particolare attenzione all'integrazione modale con i servizi ferroviari regionali e con forme complementari di mobilità sostenibile;
- avviano e gestiscono, secondo le tempistiche individuate dalla normativa nazionale, le gare di ambito per gli affidamenti dei servizi tenendo conto degli indirizzi regionali e degli Enti locali con particolare attenzione alla tutela del lavoro e delle necessarie ottimizzazioni dei servizi da affidare;
- l'Agenzia di Piacenza, stazione appaltante, procederà ad affidare i servizi di TPL, fino all'operatività del nuovo ambito Piacenza-Parma;

- **Le Società di trasporto:**

- attuano gli indirizzi degli Enti proprietari riguardo i possibili processi di integrazione e/o aggregazione societaria;
- attuano il miglioramento qualitativo dei servizi anche attraverso il coinvolgimento dei rappresentanti degli utenti nell'aggiornamento delle Carte dei servizi e applicano le disposizioni normative europee (Regolamento (CE) n. 1371/2007 e Regolamento (UE) n. 181/2011) nel rispetto delle condizioni minime per i diritti dei passeggeri;
- mantengono un sistema di relazioni sindacali idonee e utili all'operatività del Patto;
- individuano modalità di efficientamento dei costi, di incremento dei proventi e dei passeggeri trasportati per il raggiungimento degli obiettivi stabiliti, in coerenza con i Contratti di servizio;
- effettuano attraverso forme di cofinanziamento il rinnovo del parco bus e del materiale rotabile;
- attuano l'integrazione modale gomma-ferro-bici secondo gli indirizzi degli Enti locali e regionali;
- completano il percorso di interoperabilità tecnologica del sistema di bigliettazione elettronica Mi Muovo e concretizzano l'integrazione tariffaria sulla base degli indirizzi di politica tariffaria integrata regionale finalizzata a consentire ai cittadini maggior flessibilità di accesso ai servizi;
- realizzano azioni per la maggior garanzia della sicurezza a bordo dei mezzi e il contenimento dell'evasione tariffaria;

- propongono agli Enti locali e alle Agenzie innovazioni tecnologiche e di servizio volte a migliorare le performances del TPL con particolare attenzione alla informazione e accessibilità nei diversi bacini;
- **le Organizzazioni sindacali e di categoria:**
 - accompagnano e favoriscono il percorso di riforma impegnandosi a concorrere con adeguate relazioni industriali al miglioramento dell'efficienza del sistema e della necessaria qualificazione professionale degli addetti al servizio, in un piano condiviso di tutele occupazionali e salariali;
- **i Comitati degli utenti:**
 - Contribuiscono, sulla base del monitoraggio dell'andamento del servizio con proposte al miglioramento qualitativo del TPL, attraverso la partecipazione alle consultazioni per l'aggiornamento delle Carte dei servizi e all'applicazione dei Regolamenti europei a tutela dei passeggeri.

6. MONITORAGGIO DELLA RIFORMA

Nelle fasi di attuazione del presente Patto e della riforma ivi contenuta e descritta, i Soggetti firmatari concordano di identificare nel costituendo e presente "Tavolo per la riforma del TPL 2018-2020" la sede istituzionale di confronto e di gestione delle problematiche inerenti il settore e per condividere, attraverso incontri periodici, anche su tematiche specifiche, lo stato di avanzamento della riforma delineata nel presente Patto.

7. APPROVAZIONE DEL PATTO PER IL TPL 2018-2020

Tutti i soggetti si impegnano all'approvazione preventiva del presente Patto, da parte dei competenti organi sulla base delle disposizioni dei rispettivi Statuti, al fine di procedere alla sottoscrizione del presente documento.

Letto, condiviso e sottoscritto.

Bologna, lì

- **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)

- **SOCIETÀ DI GESTIONE DEL TP REGIONALE E LOCALE:**

- Consorzio Trasporti Integrati (Trenitalia SpA – Dir.Reg. E-R e TPER SpA di Bologna)
- FER Srl
- SETA SpA di Modena

- TEP SpA di Parma
- TPER SpA di Bologna
- START Romagna Spa di Cesena

- **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

- **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