

Regione Emilia-Romagna

Assessorato Programmazione Territoriale, Urbanistica,
Reti di Infrastrutture Materiali e Immateriali

Direzione Generale Reti Infrastrutturali, Logistica
e Sistemi di Mobilità

Addendum per l'anno 2013 al

**"PATTO PER IL TRASPORTO PUBBLICO REGIONALE
E LOCALE
IN EMILIA-ROMAGNA
PER IL TRIENNIO 2011-2013"**

Il presente Addendum al "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il triennio 2011-2013" (d'ora in poi chiamato semplicemente "Addendum") è stipulato fra le parti sotto indicate, che si danno reciproco riconoscimento dei rispettivi ruoli e funzioni e si impegnano, nelle rispettive autonomie, oltre a confermare quanto già indicato nel Patto, a perseguire il buon esito di quanto più avanti stabilito:

TRA

- Regione Emilia-Romagna

- Provincia di Piacenza
- Provincia di Parma
- Provincia di Reggio Emilia
- Provincia di Modena
- Provincia di Bologna
- Provincia di Ferrara
- Provincia di Ravenna
- Provincia di Forlì-Cesena
- Provincia di Rimini

- UPI Emilia-Romagna

- Comune di Piacenza
- Comune di Parma
- Comune di Reggio Emilia
- Comune di Modena
- Comune di Carpi
- Comune di Bologna
- Comune di Imola
- Comune di Ferrara
- Comune di Ravenna
- Comune di Faenza
- Comune di Forlì
- Comune di Cesena
- Comune di Rimini

- ANCI Emilia-Romagna

- ALMA e AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITÀ:
- Tempi Srl di Piacenza
- SMTP Spa di Parma
- Consorzio ACT di Reggio Emilia
- AMO Spa di Modena
- SRM Srl di Bologna
- AMI Srl di Ferrara
- AMBRA Srl di Ravenna
- Consorzio ATR di Forlì-Cesena
- AM Srl di Rimini

– SOCIETÀ DI GESTIONE DEL TP REGIONALE E LOCALE:

- Consorzio Trasporti Integrati
- Trenitalia SpA – Direzione regionale Emilia-Romagna

- SETA spa di Modena
- TEP SpA di Parma
- TPER SpA di Bologna
- START Spa di Forlì-Cesena

- CONFSERVIZI
- FITA-CNA regionale
- CONFARTIGIANATO
- LEGACOOP SERVIZI – COMITATO REGIONALE EMILIA-ROMAGNA
- CONFSCOOPERATIVE
- ANAV Regionale
- CAIPET Emilia-Romagna

CONFEDERAZIONI SINDACALI REGIONALI:

- CGIL
- CISL
- UIL
- USB
- CONFSAL

SINDACATI TRASPORTI REGIONALI:

- FILT – CGIL
- FIT – CISL
- UIL Trasporti
- FAISA – CISAL
- FAST - CONFSAL
- UGL
- USB – Lavoro Privato

COMITATO DEGLI UTENTI DEL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE - CRUFER

COMITATI CONSULTIVI UTENTI DELLE PROVINCE DI:

- Piacenza
- Reggio Emilia
- Modena
- Bologna
- Ferrara
- Forlì – Cesena
- Rimini

PREMESSO

che tutti i soggetti del trasporto pubblico regionale e locale, nel porre l'utente al centro del sistema, **mantengono inalterati gli impegni sottoscritti il 13 dicembre 2010 con il "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale in Emilia-Romagna per il**

triennio 2011-2013” sul fronte del miglioramento della qualità dei servizi, della messa a regime del sistema di tariffazione integrata regionale, della riqualificazione del servizio, al fine anche di migliorare la ripartizione modale e aumentare l’utilizzo del trasporto stesso;

DATO ATTO

Che, anche a seguito del suddetto Patto, si è avviato il processo di efficientamento del sistema, che ha visto, fra l’altro:

- il porsi a carico del bilancio regionale della gran parte dei tagli operati dai Governi nel triennio 2010-2012, per un importo superiore a 70 milioni di euro;
- la garanzia della copertura dell’andamento inflattivo programmato per l’anno 2012;
- il finanziamento di circa 9,5 milioni di euro quale contributo ai gestori per l’acquisto di circa 60 autobus a basso impatto ambientale;
- l’accorpamento dei gestori del TPL e del soggetto scaturito dalla separazione societaria della FER, gestore di parte del servizio ferroviario regionale, in soli quattro soggetti principali, al fine di conseguire maggiori economie di scala e migliori opportunità di integrazione dei servizi;
- il contenimento, anche in conseguenza di ciò, del livello di razionalizzazione dei servizi, ampiamente all’interno dei valori previsti (non oltre il 3% o il 5% in caso di aggregazioni dei gestori), senza in ogni caso che ciò abbia portato a riduzioni di personale;
- l’attivazione di ulteriori fasi di implementazione dell’integrazione tariffaria “Mi Muovo” (“Mi muovo mese”, “Mi muovo city più”), nonché il mantenimento dell’integrazione tariffaria “Mi muovo tutto treno”;
- l’allineamento delle tariffe allo standard “Mi muovo”, l’avvio dello studio sulle modalità di clearing, la programmazione del completamento tecnologico riguardante il bacino modenese, il realizzarsi di tutte condizioni necessarie alla definitiva messa a regime della tariffazione integrata STIMER nel corso del 2013;
- una prima fase di adeguamento tariffario al percorso inflattivo, avendo avuto cura di salvaguardare soprattutto i viaggiatori fidelizzati;
- il completamento dell’adeguamento alle prescrizioni della legge n. 10/2008 per quanto riguarda le agenzie locali della mobilità (passaggio a “net cost”, trasformazione societaria, contenimento dei costi, ma soprattutto il conseguimento della distinzione dei ruoli di gestione e controllo);
- l’avvio in alcune città del servizio di bike sharing regionale “Mi muovo in bici”, nonché del progetto di infomobilità GiM, che prevede, fra l’altro, l’installazione degli apparati AVM sui mezzi che ancora ne erano privi;
- il consolidamento dell’acquisto di ulteriore materiale rotabile per il miglioramento della qualità dei servizi ferroviari, per dare piena attuazione al “piano straordinario” di acquisto, avviato negli anni precedenti;

VISTA

la L.R. n. 20/2011 con la quale sono state apportate importanti modifiche e integrazioni alla L.R. 30/98 in ordine:

- alla durata del Contratto di servizio (da 9 a 10 anni);

- alla conferma della funzione di definizione degli ambiti territoriali ottimali per la progettazione ed il connesso affidamento dei servizi di trasporto (DGR 908/2012);
- agli indirizzi relativi all'estensione dell'ammissibilità del sub affidamento al fine di rendere più flessibile l'organizzazione del TPL, fermi restando i limiti previsti dalle direttive statali e lo svolgimento della prevalenza dei servizi in capo all'affidatario principale;
- al tema dell'integrazione tariffaria, che trova in legge il coronamento di un percorso iniziato già da qualche anno ed il cui scopo è quello di creare un'unica modalità tariffaria integrata valida per tutti i mezzi pubblici, per tutti i gestori e sull'intero territorio regionale;
- al sistema sanzionatorio a seguito dell'introduzione del nuovo modello tariffario "Mi Nuovo", finalizzato anche a prevenire e contrastare l'evasione tariffaria (DGR n.8/2012).

e, specificamente, per il trasporto ferroviario:

- alla durata del Contratto di servizio, da affidarsi mediante gara ad evidenza pubblica, della durata di 15 anni, eventualmente prorogabile di un altro 50 %, per favorire gli investimenti in nuovo materiale rotabile, rendendo quindi compatibile l'ammortamento dei mezzi con il periodo contrattuale; tale previsione è stata immediatamente recepita negli atti - già avviati - per la pubblicizzazione di una nuova gara d'appalto riferita all'intero bacino regionale;
- alla netta separazione tra gestore dell'infrastruttura ferroviaria regionale e imprese che erogano i servizi di trasporto;
- al mantenimento in efficienza degli impianti della rete e del materiale rotabile regionale;
- all'aggiornamento di alcuni riferimenti per meglio adeguare la legge quadro regionale alle mutate esigenze operative e per una razionalizzazione della governance del settore.

RILEVATO

che le disposizioni normative della L. 135 del 7 agosto 2012, di conversione del D.L. 95/2012 "Spending Review", entrata in vigore il 15/08/2012, e in particolare gli art. 9, 16 e 16 bis, impattano nuovamente con il settore TPL per gli aspetti di seguito evidenziati:

- la soppressione o l'accorpamento o in ogni caso l'assicurazione della riduzione dei relativi oneri finanziari in misura non inferiore al 20% per le Agenzie, che alla data di entrata in vigore della legge, esercitano funzioni amministrative spettanti a Comuni, Province e Città metropolitane ai sensi dell'art.118 Cost;
- il concorso delle regioni alla riduzione della spesa pubblica (risorse per il TPL escluse) che deve registrare un risparmio già dal 2012 e per gli anni successivi;
- la previsione che in tempi brevi saranno definiti criteri e modalità, incentivanti la razionalizzazione e l'efficientamento dei servizi, sulla base dei quali ripartire e trasferire alle regioni le risorse destinate al settore TPL compreso il ferroviario;

RILEVATO ALTRESI'

che il disegno di legge di stabilità 2013-2015, approvato dal Consiglio dei Ministri in data 9 ottobre, prevede ulteriori modifiche all'art. 16 bis della L. 135/2012 in ordine:

- all'istituzione, a decorrere dall'anno 2013 del Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, alimentato da un importo pari all'ammontare della compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio e sulla benzina la cui dotazione è incrementata rispetto alle precedenti previsioni, fino a garantire 1600 milioni di euro all'anno dal 2013;
- alla definizione, entro il 31 gennaio 2013, dei criteri e delle modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni le risorse del Fondo, tenendo conto del rapporto tra ricavi da traffico e costi dei servizi previsto dalla normativa nazionale vigente in materia di servizi di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali, criteri finalizzati ad incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi medesimi mediante:
 - a) un'offerta di servizio più idonea più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
 - b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
 - c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
 - d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;
 - e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica;

CONSIDERATO

che il legislatore delinea una nuova impostazione del sistema che vede le regioni valutate e premiate sulla base della virtuosità per l'accesso al Fondo, anche attraverso l'assicurazione dell'equilibrio economico della gestione e l'appropriatezza della gestione stessa dei servizi;

RITENUTO

che nello scenario di governance regionale del sistema di trasporto pubblico sia necessario riproporre tali responsabilità a cascata in capo agli Enti locali, alle Agenzie, ai Gestori destinatari delle risorse e alle OOSS che nel loro insieme concorrono a definire le caratteristiche di produttività dell'intero settore al fine di determinare gli impegni in capo ad ognuno per ottemperare gli obblighi di legge imposti;

PRESO ATTO

- = Che lo sforzo finanziario che la Regione ha messo in campo per il triennio 2011-2013, con la Determinazione dei servizi minimi di cui alla DGR 126/2011 è stato operato al fine di contenere la riduzione del servizio offerto all'utenza entro limiti complessivamente sostenibili (3% - 5%);
- = Che l'impegno degli Enti Locali al cofinanziamento dei servizi di TPL deve assumere forma costante e strutturale per il settore;

- = Che tale impegno deve essere accompagnato anche dalla predisposizione di Piani di Bacino e di Piani Urbani del Traffico che potranno produrre effetti virtuosi per la vivibilità del territorio (razionalizzazione dei percorsi, creazione e protezione di corsie riservate al TPL, controllo della sosta e degli accessi alle ZTL, parcheggi di interscambio, ricerca di mezzi alternativi all'auto privata o al mezzo pubblico tradizionale laddove esso non risulti economicamente sostenibile -bus a chiamata, ricorso a taxi o noleggio, car e bike sharing, ecc.);
- Che risulta opportuno che gli Enti locali provvedano ad adeguarsi a quanto stabilito con DGR 2055/2010 che individua le "tariffe obiettivo 2011-2013" da applicare ai servizi di TPL sull'intero territorio regionale da parte di tutti i gestori, per la piena attuazione dell'integrazione tariffaria "Mi Muovo";
- Che sulla base dei disposti dell'art. 9 della L.135/2012 risulta necessario che le Agenzie locali per la mobilità provvedano ad assicurare la riduzione degli oneri finanziari in misura non inferiore al 20%, anche mediante forme di cooperazione e accorpamento al fine di svolgere più efficacemente le funzioni a ciascuna di esse assegnate;
- Che le Società di gestione garantiscano un costante trend di adeguamento del rapporto tra ricavi da traffico e costi, al netto dei costi di infrastruttura, pari al 35% attraverso il percorso di miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia tramite razionalizzazioni della spesa, sinergie nei processi produttivi, uso più razionale del personale e dei mezzi, un maggior controllo dell'evasione tariffaria e il ridisegno delle reti di trasporto considerando anche le reciproche integrazioni;
- Che le OOSS dovranno accompagnare e supportare il processo di efficientamento richiesto, anche con recuperi di produttività, senza ulteriore aggravio finanziario al sistema;
- Che è rilevante il ruolo che sarà svolto dagli operatori privati, i quali dovranno essere coinvolti nelle politiche industriali in essere nel quadro del superamento delle difficoltà contingenti, al fine di ricercare soluzioni di contenimento dei costi anche mediante diverse modalità organizzative dei servizi, salvaguardandone peraltro i livelli qualitativi.

RITENUTO PERTANTO

Alla luce di quanto esposto di valutare opportuno, per la sostenibilità economica, in ossequio alle disposizioni normative in essere, di prevedere il contenimento dei costi del sistema nel suo complesso attraverso una più mirata distribuzione delle risorse regionali e locali, a favore del mantenimento qualitativo e quantitativo dei servizi di trasporto pubblico e a beneficio dell'utenza;

le Parti interessate concordano su tutto quanto sopra espresso e si impegnano così come segue:

- A) **La Regione** in considerazione dello sforzo finanziario posto in essere per il triennio 2011-2013 a sostegno della contenuta riduzione dei servizi di TPL accompagnata e

realizzata nei diversi territori dagli Enti locali e loro Agenzie, precisa le seguenti linee di intervento:

1. E' confermato il livello quantitativo complessivo dei servizi minimi definiti con DGR 126/2011 senza ulteriore previsione di riduzioni di servizi per il 2013, fatto salvo quanto già programmato nei diversi bacini di traffico; per quelli ferroviari, da reputarsi anch'essi "minimi" è confermato l'attuale livello d'offerta;
2. Per l'anno 2013 vengono stanziati le seguenti risorse regionali:

Risorse correnti per i servizi di TPL

....

Risorse correnti per i servizi ferroviari

....

Complessivamente le risorse a copertura dei servizi minimi e i contributi previsti per la qualificazione dei servizi di Tpl rappresentano la risultanza del contenimento dei costi per le attività svolte dalle Agenzie locali, come meglio specificato al successivo punto C). Ciò ha reso possibile altresì valutare e prevedere il sostegno strutturale alle attività finalizzate all'informazione e promozione del trasporto pubblico, mantenendo inalterati gli impegni dell'Amministrazione regionale.

Risorse in conto capitale per investimenti

.....

Si ritiene prioritario prevedere di finalizzare le risorse disponibili per investimenti:

- a garanzia della manutenzione della rete e del materiale rotabile regionale;
- alla completa attuazione dei progetti di bigliettazione elettronica Stimer/Mi Nuovo e di Infomobilità pubblica GiM, al fine di dotare le intere flotte delle necessarie tecnologie per il miglioramento della fruibilità e dell'efficacia del TPL, la gestione centralizzata delle informazioni relative alla mobilità pubblico-privata, il monitoraggio delle flotte del trasporto pubblico, la diffusione in tempo reale delle informazioni relative al servizio di TPL e alle condizioni del traffico veicolare, l'integrazione delle informazioni relative al traffico privato (tempi di viaggio in rete, perturbazioni di circolazione) e di quelle relative al TPL automobilistico e ferroviario.

B) Gli Enti locali si impegnano a:

- Cofinanziare, per l'anno 2013, i servizi minimi di TPL con risorse pari a € 0,20 per vett*km. Tali risorse, unitamente a quelle regionali e alle politiche tariffarie attuate, sono intese a fornire un livello ragionevole di risposta alle esigenze di adeguamento dei corrispettivi dei Contratti di servizio. La mancata erogazione di tali risorse potrà dare luogo a proporzionale riduzione e recupero del contributo regionale per i

- servizi minimi; resta salva, per i servizi ferroviari, quanto previsto in altri specifici accordi;
- Assicurare la copertura degli ulteriori oneri derivanti dalle attività attribuite alle Agenzie locali per la mobilità ai sensi del comma 3, lettere b), e) ed e)bis dell'art. 19 della L.R. n. 30/98 e s.m.i.;
 - Adeguare, a decorrere dal gennaio 2013, le tariffe ai "valori obiettivo" fissati con DGR n.2055/2012, punto 4 del dispositivo, intervenendo sui diversi titoli di viaggio indicati (corsa semplice e abbonamenti);
 - Adottare, entro il 2013, il titolo integrato di corsa semplice Mi Muovo per la completa messa a regime del sistema;
 - Predisporre i Piani di Bacino e i Piani Urbani del Traffico che potranno produrre effetti virtuosi per la vivibilità del territorio (razionalizzazione dei percorsi, creazione e protezione di corsie riservate al TPL, controllo della sosta e degli accessi alle ZTL, parcheggi di interscambio, bus a chiamata, ricorso a taxi o noleggio, car e bike sharing, ecc.) anche ai fini di una sempre maggiore integrazione modale;

C) Le Agenzie locali per la mobilità si impegnano a:

- ottimizzare la programmazione e offerta dei servizi e a perseguire, ove possibile, i più efficaci ed efficienti livelli di integrazione modale e tariffaria;
- assicurare la riduzione dei propri costi di funzionamento in misura non inferiore al 20% anche mediante forme di cooperazione e accorpamento al fine di svolgere più efficacemente le funzioni a ciascuna di esse assegnate a norma della L.R. 30/98;
- trattenere per la copertura dei costi sostenuti per il funzionamento delle attività svolte ai sensi del comma 3, lettere a), c) e d) dell'art. 19 della L.R. n. 30/98, la percentuale massima di 1,60% (0,8% per il bacino di Bologna) delle risorse regionali di contribuzione per i servizi minimi per ciascun bacino. Ogni ulteriore attività, attribuita alle Agenzie dai Comuni e dalla Provincia ai sensi del comma 3, lettere b), e) ed e)bis dell'art. 19 della L.R. n. 30/98 e s.m.i., dovrà essere compensata con risorse degli enti richiedenti.

D) I Gestori del TPL si impegnano a:

- ricercare ogni possibile percorso di maggiore efficienza ed efficacia, così come indicato in tema di governance nell'Atto di Indirizzo in tema di aggregazioni e processi di industrializzazione;
- migliorare con costante trend di adeguamento, il rapporto tra ricavi da traffico e costi per un tendenziale raggiungimento del 35%;
- perseguire, per quanto possibile, il mantenimento dell'età media del parco veicoli, mediante la sostituzione o quanto meno l'accantonamento dei mezzi più obsoleti e inquinanti, secondo modalità che potranno essere previste all'interno degli Accordi di Programma 2011-2013;
- completare l'avvio delle tecnologie di tariffazione elettronica accompagnato dalla condivisione delle regole di clearing (ripartizione degli introiti) per la reale integrazione e indifferenza di utilizzo di Mi Muovo su tutto il territorio regionale;
- facilitare l'accessibilità ai servizi di TPL attraverso modalità e canali di larga diffusione;

- completare entro il 2012, il percorso di implementazione degli apparati tecnologici e sistemici di infomobilità, unitamente al potenziamento degli ulteriori mezzi di comunicazione e informazione agli utenti;
- intensificare e strutturare i controlli a bordo dei mezzi per il contenimento dell'evasione tariffaria.

F) Le Organizzazioni Sindacali si impegnano a concorrere, con adeguate relazioni industriali, al miglioramento dell'efficienza del sistema e all'incremento della produttività.

Conseguentemente alla sottoscrizione del presente Patto sarà cura della Regione fornire specifici indirizzi di dettaglio in merito alle diverse aree di intervento individuate oltre che provvedere alla stipula dei nuovi Accordi di Programma.

Letto, condiviso e sottoscritto.

Bologna, lì

Regione Emilia-Romagna -----

◆ AMMINISTRAZIONI PROVINCIALI:

Provincia di Piacenza -----

Provincia di Parma -----

Provincia di Reggio Emilia -----

Provincia di Modena -----

Provincia di Bologna -----

Provincia di Ferrara -----

Provincia di Ravenna -----

Provincia di Forlì-Cesena -----

Provincia di Rimini -----

◆ UPI EMILIA-ROMAGNA-----

◆ AMMINISTRAZIONI COMUNALI:

Comune di Piacenza -----

Comune di Parma -----

Comune di Reggio Emilia -----

Comune di Modena -----

Comune di Carpi -----

Comune di Bologna -----

Comune di Imola -----

Comune di Ferrara -----

Comune di Ravenna -----

Comune di Faenza-----

Comune di Forlì -----

Comune di Cesena -----

Comune di Rimini -----

◆ ANCI EMILIA-ROMAGNA-----

◆ AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITÀ:

Tempi di Piacenza -----

SMTTP di Parma -----

ACT di Reggio Emilia -----

AMO di Modena -----

SRM di Bologna -----

AMI di Ferrara -----

AMBRA di Ravenna -----

ATR di Forlì-Cesena -----

◆ ALMA-----

◆ SOCIETÀ DI GESTIONE DEL TP REGIONALE E LOCALE:

SETA SpA -----

TEP SpA -----

TPER SpA -----

START SpA -----

Consorzio Trasporti Integrati-----

Trenitalia SpA – Direzione regionale Emilia-Romagna -----

◆ ASSOCIAZIONI DI CATEGORIA:

Confservizi -----

FITA-CNA regionale -----

Confartigianato -----

Legacoop servizi – Comitato regionale
Emilia-Romagna -----

Confcooperative -----

ANAV regionale -----

◆ CAIPET Emilia-Romagna -----

◆ CONFEDERAZIONI SINDACALI REGIONALI:

CGIL -----

CISL -----

UIL -----

USB -----

◆ SINDACATI TRASPORTI REGIONALI:

FILT – CGIL -----

FIT – CISL -----

UIL Trasporti-----

FAISA – CISAL-----

Conf. SAL-----

UGL-----

USB – Lavoro Privato-----