



Il quadro normativo vigente dopo l'approvazione del decreto Liberalizzazioni (L.27/2012).

Ruolo, funzioni e procedure di attuazione di istituzioni e imprese.

La normativa della Regione Emilia-Romagna in materia di trasporti.

**Fabio Formentin**

Responsabile Servizio Mobilità urbana e Trasporto locale

**28 maggio 2012**

Seconda Sessione – il quadro normativo regionale  
*Savoia Hotel Regency, Via del Pilastro 2 - Bologna*

# La sofferenza del settore trasporto pubblico - I lavori della Conferenza Stato Regioni

1/2

Punti chiave per il confronto tecnico Regioni-Governo finalizzato alla firma del “Patto per l’efficientamento e la razionalizzazione del TPL” di cui all’Accordo del 21 dicembre 2011.

## 1. *Risorse necessarie per i servizi ferroviari regionali e quantificazione del Fondo per il TPL*

Il DL 201/2011 ha integrato le risorse stanziare per il fondo nazionale TPL, portandolo a **1200 milioni di Euro**, per i quali è confermata la disponibilità ma non i tempi di erogazione.

L’Accordo del 21 dicembre ha aggiunto:

- ✓ **314 milioni di euro** stanziati per materiale rotabile, traslati al 2012 e da convertire in spesa corrente per i contratti di servizio (ancora da sbloccare con apposita norma);
- ✓ **86 milioni di euro** statali nuovi (da stanziare con apposito provvedimento)
- ✓ **148 milioni di euro** rifinalizzati per il 2012 dall’edilizia sanitaria per il pagamento dell’IVA sui contratti Trenitalia

Le risorse necessarie per le regioni a statuto ordinario ammontano ad un totale di **1748 milioni di euro** di cui 1200 mil/€ strutturali e 548 mil/€ una tantum.



# La sofferenza del settore trasporto pubblico - I lavori della Conferenza Stato Regioni

2/2

## 2. Risorse per il trasporto pubblico locale e le ferrovie regionali

Le risorse per il settore autofilotranviario urbano ed extraurbano e per le ferrovie ex art.8 D.Lgs 422/1997 risultano già fiscalizzate rispettivamente dal 1996 e dal 2008, pertanto non oggetto di nuovo accordo o di modifica della normativa vigente.

## 3. Investimenti per il rinnovo del materiale rotabile

Risulta indispensabile l'individuazione di risorse aggiuntive che permettano di realizzare piani di investimento per il rinnovo del materiale rotabile anche a sostegno delle prossime gare per l'affidamento dei servizi.

Si ricordano i tagli già operati:

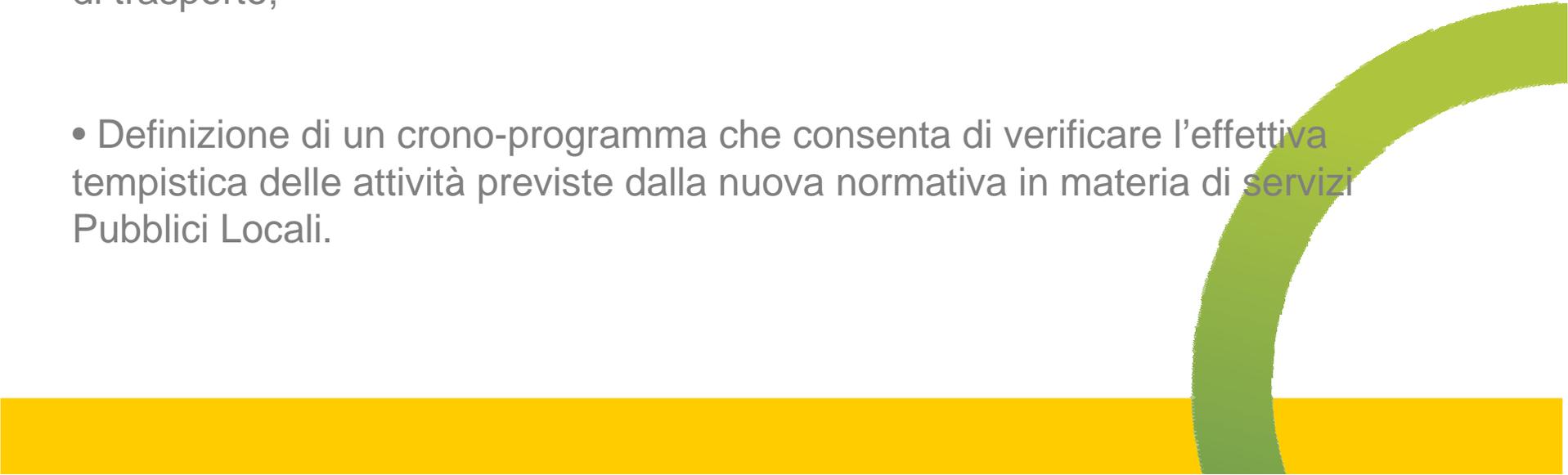
- Risorse ex L.2/2009 art.25 c.1 per **425 milioni di Euro** (convertiti a copertura dei contratti di servizio);
- Annualità 2011, per circa **100 milioni di euro**, delle risorse del Fondo per la promozione e il sostegno dello sviluppo del TPL (L.296/2006 art.1 comma 1031);
- Fondo per il rinnovo del materiale rotabile (ex DL 98/2011 art.21 c.2) per **314 milioni di Euro** (convertito a copertura dei contratti di servizio);
- Risorse per il rinnovo della flotta bus, per circa **160 milioni di Euro**.

# Condizioni per la redazione del Patto per l'efficiamento e la razionalizzazione del TPL

## 1/2

- Definizione del dimensionamento minimo dei bacini sulla base di quanto prescritto dall'art. 25 del DL "Liberalizzazioni";
- Ricerca di risparmi gestionali grazie ai nuovi processi di liberalizzazione, ottimizzazione e industrializzazione, ottenibili anche attraverso l'aggregazione dei soggetti gestori, gli ampliamenti ed accorpamenti dei bacini di TPL;
- Definizione di un set di indicatori oggettivi e misurabili sulla base di quali, applicare criteri di premialità/penalità nel riconoscimento di eventuali risorse aggiuntive rispetto alla dotazione del fondo di cui all'art.21 c.3 del DL 98/2011;

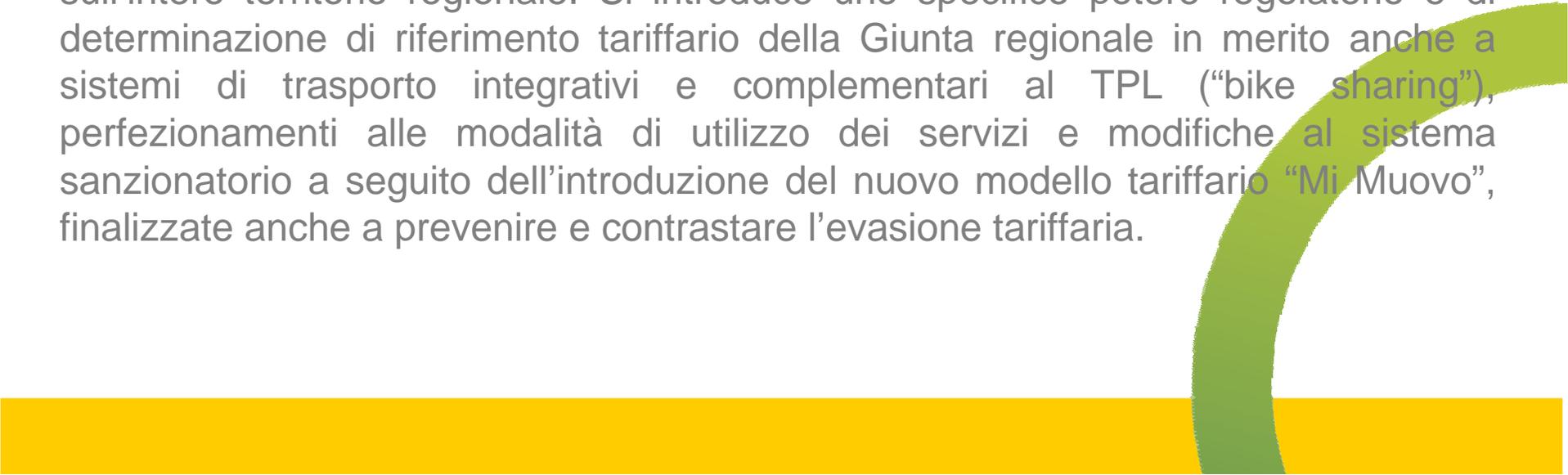
## Condizioni per la redazione del Patto per l'efficiamento e la razionalizzazione del TPL 2/2

- Definizione di politiche di integrazione dei servizi e tariffarie che contribuiscano al raggiungimento del rapporto di almeno lo 0,35 dell'indicatore di efficienza, al netto dei eventuali costi di infrastruttura, calcolato come media regionale per l'intero settore del TPL;
  - Definizione dei costi standard e livelli adeguati di servizio per le diverse modalità di trasporto;
  - Definizione di un crono-programma che consenta di verificare l'effettiva tempistica delle attività previste dalla nuova normativa in materia di servizi Pubblici Locali.
- 

Nel dicembre 2011, con la L.R. n. 20 sono state apportate importanti modifiche e integrazioni alla L.R. 30/98 che conferma il principio di affidamento dei servizi di trasporto pubblico passeggeri (sia gomma che ferro) attraverso procedimenti di gara pubblica.

Tra le principali riguardanti il TPL autofiloviario, si ricordano:

- l'adeguamento della durata del contratto di servizio alle previsioni del Regolamento 1370/2007/CE (da 9 anni a 10);
- la conferma della funzione di determinazione dei bacini ottimali per la progettazione (ed il connesso affidamento) dei servizi di trasporto in capo alla Regione, in un quadro che prospetticamente tende alla realizzazione di bacini pluriprovinciali, integrando ma non modificando le previsioni dell'art. 24 comma 1 della legge regionale n. 10 del 2008 che individua il bacino minimo nella dimensione provinciale nonché la possibilità, per la Regione di emanare indicazioni riguardanti linee guida per le future gare;

- gli indirizzi relativi alla estensione dell'ammissibilità del subaffidamento al fine di rendere più flessibile l'organizzazione del TPL, fermo restando, i limiti previsti dalle direttive statali e lo svolgimento della prevalenza dei servizi in capo all'affidatario principale;
  - il 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. Si introduce uno specifico potere regolatorio e di determinazione di riferimento tariffario della Giunta regionale in merito anche a sistemi di trasporto integrativi e complementari al TPL ("bike sharing"), perfezionamenti alle modalità di utilizzo dei servizi e modifiche al sistema sanzionatorio a seguito dell'introduzione del nuovo modello tariffario "Mi Muovo", finalizzate anche a prevenire e contrastare l'evasione tariffaria.
- 

Nell'ambito del settore ferroviario i principali interventi di modifica e integrazione sono volti ad:

- attuare la piena separazione societaria, così come prevista dalla normativa europea, tra la società di gestione della rete ferroviaria regionale dalla società di gestione del servizio ferroviario, ridefinendo per entrambe i compiti e gli assetti proprietari; in particolare alla Società che gestisce la rete ferroviaria regionale è attribuita anche la funzione amministrativa di stazione appaltante per l'affidamento dei servizi di trasporto;
- rafforzare il ruolo di controllo della Regione Emilia - Romagna e l'efficacia dello stesso, circa l'erogazione dei servizi di trasporto passeggeri, adeguando tra l'altro la propria normativa alle previsioni del Reg.Ce 1371/2007 e prevedendo il coinvolgimento diretto delle associazioni degli utenti nella disamina delle problematiche afferenti il servizio;

- mantenere in capo alla Regione la programmazione e la progettazione dei servizi di propria attribuzione oltre che un importante potere sanzionatorio, anche in considerazione che la Regione è e rimane il primo interlocutore istituzionale degli utenti.
- prevedere la costituzione del Comitato tecnico di gestione del contratto di affidamento dei servizi di trasporto ferroviario regionale passeggeri;
- prevedere l'emanazione di un Regolamento regionale per disciplinare tecnicamente gli attraversamenti del demanio ferroviario regionale e l'esazione dei canoni.





 Regione Emilia-Romagna

# Grazie per l'attenzione

**Servizio Mobilità urbana e Trasporto locale**  
Viale Aldo Moro n. 30 - 40127 Bologna  
Tel. 051 5273855 – Fax 051 5273833  
E-mail: [Servtre02@regione.emilia-romagna.it](mailto:Servtre02@regione.emilia-romagna.it)  
<http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/>