

**GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA**

**Questo giorno** lunedì 02 **del mese di** luglio  
**dell' anno** 2012 **si è riunita nella residenza di** via Aldo Moro, 52 BOLOGNA  
**la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:**

1) Bianchi Patrizio	Assessore
2) Bortolazzi Donatella	Assessore
3) Freda Sabrina	Assessore
4) Gazzolo Paola	Assessore
5) Lusenti Carlo	Assessore
6) Marzocchi Teresa	Assessore
7) Melucci Maurizio	Assessore
8) Mezzetti Massimo	Assessore
9) Muzzarelli Gian Carlo	Assessore
10) Peri Alfredo	Assessore
11) Rabboni Tiberio	Assessore

Presiede l'Assessore Bianchi Patrizio  
attesa l'assenza del Presidente, ai sensi dell'art. 3, comma 2 L.R. 14/89

**Funge da Segretario l'Assessore** Muzzarelli Gian Carlo

**Oggetto:** AMBITI TERRITORIALI OTTIMALI ED OMOGENEI DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA.

**Cod.documento** GPG/2012/909

**Num. Reg. Proposta: GPG/2012/909**

**LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

Vista la LR 30/98 in particolare:

- l'art. 1 comma 2, ove tra le finalità e i principi generali cui deve orientarsi la Regione nella programmazione del trasporto pubblico regionale e locale sono ricompresi la garanzia della "... migliore accessibilità`e la fruibilità`del territorio regionale, anche in funzione delle relazioni con le regioni contermini ...", la promozione di "...un sistema integrato di mobilità in cui il trasporto collettivo assolve a un ruolo centrale ..." nonché la razionale organizzazione della circolazione e del traffico attraverso " ... lo sviluppo dell'intermodalità ..";
- l'art. 9 comma 1, ove si dispone che l'attività di programmazione e amministrazione del TPL regionale e locale da parte della Regione, anche in attuazione del PRIT, sia indirizzata "al perseguimento di una omogenea accessibilità dei territori attraverso l'equilibrio e l'integrazione dei servizi su ferro e su gomma;"
- l'art. 14ter comma 1, con il quale si dispone che "La Regione riconosce come strumento di miglioramento della qualità dei servizi lo sviluppo dell'integrazione territoriale e gestionale, da perseguire anche gradualmente. La Regione individua gli ambiti ottimali di affidamento dei servizi.....sentito il Consiglio delle Autonomie locali";
- l'art. 13 comma 2 ter, ove si prevede che "Per i servizi ferroviari le funzioni di programmazione e quelle di progettazione sono di diretta attribuzione della Regione, ...";
- l'art. 13 che prevede tra l'altro al comma 3 che "la Regione può emanare indirizzi di carattere cogente in

ordine ai contenuti dei bandi di gara e dei contratti di servizio”;

- l'art. 21 comma 2, ove si precisa che la Regione nell'esercizio delle sue competenze "... persegue il miglioramento delle prestazioni del trasporto ferroviario e l'integrazione con il trasporto nazionale, con i sistemi di mobilità urbana e locale, ..."

Vista altresì la LR 10/2008 che:

- all'art.24 comma 1 prevede che "La Regione.....nel rispetto dell'autonomia degli Enti locali, procede alla delimitazione degli ambiti ottimali o alla loro conferma assumendo i territori provinciali quali ambiti territoriali minimi per la programmazione dei servizi di bacino, la progettazione, l'organizzazione e la promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata.";
- all'art.25 comma 1 lett. f) promuove "l'accorpamento degli ambiti ottimali di cui all'art. 24";

Preso atto del processo di riforma nel settore dei servizi pubblici e in particolare delle disposizioni contenute nella Legge 24 marzo 2012, n.27 avente ad oggetto: "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, recante disposizioni urgenti per la concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività" entrate in vigore in data 25 marzo 2012;

Considerato che l'art.25 del DL n.1/2012 (art.3bis della L.27/2012 di conversione)recante "Ambiti territoriali e criteri di organizzazione dei servizi pubblici locali" le cui disposizioni sono applicabili all'intero settore dei servizi pubblici, attribuisce alle Regioni il compito di organizzare entro il 30/06/2012, lo svolgimento dei SPL in ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei - di norma di dimensione "non inferiore almeno a quella del territorio provinciale"- "tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio" a tutela della concorrenza e dell'ambiente;

Dato atto che ove non si proceda entro il termine indicato - 30/06/2012- all'organizzazione dei SPL in ambiti o bacini territoriali ottimali vi provvederà il Consiglio dei Ministri, esercitando i poteri sostitutivi previsti dalla legge;

Considerato altresì che tra gli obiettivi individuati nell'Atto di Indirizzo triennale regionale (Deliberazione assembleare n. 32/2010) e le linee di azione condivise nel "Patto della Mobilità" (Deliberazione della Giunta regionale n. 1898/2010) vi sono la promozione del trasporto pubblico quale soluzione dei problemi di qualità dell'aria, di congestione e di sicurezza nella mobilità locale e regionale e la ricerca di una nuova cultura della "buona mobilità" che superi l'abuso del mezzo privato negli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola e che persegua ogni altra forma di mobilità sostenibile per la salute dei cittadini e la salvaguardia del patrimonio territoriale, ambientale, culturale e la coesione sociale;

Valutato che, per conseguire gli obiettivi di cui sopra, la ferrovia di interesse regionale dovrà costituire la 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, competerà il ruolo di adduttore al sistema ferroviario, e che, in tale contesto, le stazioni ferroviarie, per poter costituire i poli di interscambio della mobilità regionale, dovranno essere oggetto di ogni investimento utile a ricevere i vettori del trasporto su gomma, ma anche a rappresentare i nodi principali della rete della viabilità ciclabile e del sistema del *bike sharing* e del *car sharing* per consentire la massima integrazione modale e tariffaria rappresentata dal sistema di tariffazione elettronico Mi Muovo;

Considerato che l'ossatura fondamentale della rete ferroviaria di interesse regionale attraversa l'intero territorio ed è rappresentata dalla dorsale Piacenza-Bologna-Rimini, dalla linea Bologna-Ferrara e dalla linea Castelbolognese - Ravenna, sulle quali insiste la quasi totalità delle città con popolazione superiore a 50.000 abitanti, le cui stazioni costituiscono i nodi principali dell'interscambio modale e tariffario del trasporto pubblico regionale e locale;

Considerato inoltre che tutte le restanti stazioni insistono su relazioni ferroviarie di interesse regionale o locale e in larga misura rappresentano poli di interscambio del trasporto extraurbano di bacino;

Esaminata la rete del trasporto pubblico locale extraurbano autofiloviario (su gomma) che, pur presentando ancora qualche sovrapposizione con il trasporto ferroviario, già oggi evidenzia importanti relazioni di adduzione al sistema ferroviario medesimo o di raccordo fra poli ferroviari posti su linee diverse;

Valutato che in particolare si evidenziano reti di TPL di bacino 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;

Si individuano pertanto i seguenti ambiti sovra-bacinali ottimali ed omogenei, ai fini dell'organizzazione dei servizi di TPL autofiloviari (su gomma) e degli affidamenti dei servizi medesimi mediante procedure ad evidenza pubblica, in applicazione anche dell'art. 24 della LR 10/2008, corrispondenti ai confini amministrativi delle relative province:

1. **Ambito Trebbia** - Piacenza;
2. **Ambito Taro** - Parma;
3. **Ambito Secchia-Panaro** - Reggio Emilia e Modena;
4. **Ambito Reno** - Bologna e Ferrara;
5. **Ambito Romagna** - Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini;

Considerato che all'art. 25 lett. a) comma 1-L.27/2012 in sede di conversione è stata introdotta una modifica in relazione al parametro dimensionale degli ambiti, con la quale è riconosciuta alle Regioni la possibilità di derogare alla dimensione provinciale, consentendo la definizione di ambiti sub-provinciali, purché tale scelta sia motivata "in base a criteri di differenziazione territoriale e socio - economica e in base a principi di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio";

Valutato che in considerazione delle caratteristiche organizzative dell'offerta dei servizi, come meglio specificato più sopra, non si ritiene che sussistano le condizioni per avvalersi di tale possibilità, disponendo pertanto che non sono ammessi affidamenti di servizi per sub-ambiti di dimensioni inferiori agli ambiti sovra-bacinali come definiti dal presente provvedimento;

Ritenuto che nel rispetto degli obiettivi prioritari richiamati e fermo restando il numero degli ambiti individuati con il presente provvedimento, potranno essere modificati i confini degli ambiti stessi, con proprio provvedimento;

Considerato inoltre opportuno precisare che gli Enti di governo degli ambiti ottimali sopradescritti e le Agenzie locali per la mobilità, ricercheranno punti di raccordo e modalità operative coordinate per la predisposizione delle procedure di gara relative agli affidamenti dei servizi negli ambiti stessi;

Ritenuto opportuno, in tale nuovo contesto di definizione dell'organizzazione dei servizi, promuovere l'impiego flessibile ed ottimale degli autobus acquistati con contributo regionale o in autofinanziamento da parte dei gestori dei servizi di TPL per favorire un'offerta qualitativa più rispondente alle esigenze di mobilità del territorio;

Ritenuto quindi che, fatta salva la normativa vigente in materia, gli autobus di un gestore operante su un territorio sovra-bacinale, anche non contiguo, dovranno poter avere l'estensione per tutte le linee comprese nei bacini interessati, tenuto conto delle classi e delle dimensioni dei veicoli stessi, nonché degli impieghi previsti nei contratti di servizio, e pertanto gli Enti Locali e le Agenzie per la mobilità competenti debbano collaborare attivamente per la realizzabilità di detto uso flessibile degli autobus nei diversi bacini afferenti al medesimo gestore, affinché entro il 31 luglio 2013 esso possa essere portato a regime;

Ritenuto perciò che il gestore sia tenuto a richiedere preventiva autorizzazione agli enti competenti per l'utilizzo degli autobus acquistati con contributo regionale o in autofinanziamento qualora l'uso flessibile di detti autobus tra diversi bacini superi il 10% dell'intera flotta attribuibile al singolo bacino;

Dato atto che:

- il settore del trasporto pubblico passeggeri per ferrovia in Regione Emilia-Romagna è stato oggetto, da oltre un quinquennio, di un profondo processo di riforma sul piano organizzativo e degli assetti societari;

- le aziende storicamente operanti nei diversi bacini provinciali (Modena, Reggio Emilia, Bologna e Ferrara) e focalizzate sulle rispettive specificità locali, attraverso distinti e successivi processi di fusione, nell'arco di un triennio hanno progressivamente messo a fattore comune le proprie risorse umane, tecnico-strumentali, economiche e patrimoniali, allo scopo di garantire l'accrescimento dei risultati del settore;
- tale processo ha beneficiato di un'accelerazione e di un ulteriore consolidamento in virtù delle strategie societarie e organizzative del servizio intervenute tra le aziende del settore in vista e in esito alla procedura di gara per l'appalto del servizio regionale, aggiudicata e attivata nel corso del 2008;

Valutato che le finalità perseguite e i risultati ottenuti possono essere ricondotti, tra gli altri:

- al miglioramento dei livelli d'interconnessione e di uniformità tecnologica delle proprie tratte di rete, tra di loro e nei confronti dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (RFI); occorre al riguardo ricordare che la rete ferroviaria della Regione presenta ben nove punti di interconnessione con quella nazionale, è pertanto con essa intimamente relazionata;
- all'innalzamento degli standard produttivi, manutentivi e commerciali, attraverso la gestione centralizzata e sinergica del personale, delle competenze e del know-how aziendale, in grado di garantire il mantenimento e lo sviluppo del servizio offerto alla clientela pur in un periodo di forte dinamica dei costi (efficienza gestionale) e di migliorare la coerenza tra servizio erogato e servizio atteso dalla clientela e, per tale via, un crescente livello di utilizzo dello stesso (efficacia gestionale), pur in presenza di un parco rotabile sempre più bisognoso di un radicale processo di rinnovo e riqualificazione;
- alla gestione unificata dell'intero parco rotabile, del nuovo approvvigionamento dello stesso e delle relative scelte tipologiche e funzionali, della programmazione e realizzazione degli interventi manutentivi, ciclici e straordinari, degli impianti e dei siti logistici di supporto, garantendo l'impiego e lo sfruttamento ottimale del materiale e la massima regolarità dell'esercizio, in presenza di una rete fortemente articolata all'interno e sensibilmente estesa verso le regioni contermini che

- richiede un uso flessibile dei rotabili ed un loro comune impiego, anche su più reti e in più direzioni;
- alla progettazione e sviluppo unitario e uniforme dei percorsi di formazione, aggiornamento e riqualificazione del personale aziendale, che in virtù della "massa critica" raggiunta possono essere pianificati senza rischi di ricadute negative sulla continuità e regolarità del servizio e al contempo, conseguendo considerevoli economie di scala.

Ritenuto pertanto di stabilire che l'intero bacino unico regionale per i servizi ferroviari costituisce l'ambito territoriale ottimale, sia per estensione che per omogeneità, al fine di consolidare e ulteriormente accrescere le economie di gestione dei servizi ferroviari di interesse regionale, i loro standard qualitativi, il migliore sfruttamento del materiale rotabile, i livelli di efficacia e di ammodernamento conseguiti in questi ultimi cinque anni, anche in esito alla precedente gara che ha avuto come riferimento lo stesso bacino;

Valutato infine di prevedere nel nuovo disegno dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico regionale l'opportunità di una gestione coordinata e ottimizzata dei diversi progetti d'investimento per l'ammodernamento e l'innovazione tecnica e tecnologica del settore del TPL nel suo complesso, tra i quali, segnatamente, il sistema integrato di tariffazione e bigliettazione elettronica "MiMuovo";

Dato atto della informazione relativa al presente provvedimento al Comitato di Presidenza del Consiglio delle Autonomie Locali in data 26 giugno 2012, a norma dell'art.14 ter della L.R. 30/98 e s.m.i.;

Richiamate infine le proprie deliberazioni, esecutive ai sensi di legge:

- n. 1057 del 24 luglio 2006, concernente "Prima fase di riordino delle strutture organizzative della Giunta regionale. Indirizzi in merito alle modalità di integrazione interdirezionale e di gestione delle funzioni trasversali";
- n. 1663 del 27 novembre 2006 "Modifiche all'assetto delle Direzioni Generali della Giunta e del Gabinetto del Presidente" e s.m.;



- n. 2416 del 29 dicembre 2008 concernente "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/2008. Adeguamento e aggiornamento della delibera 450/2007" e s.m.;
- n. 2060 del 20 dicembre 2010 concernente "Rinnovo incarichi ai Direttori Generali della Giunta regionale in scadenza al 31/12/2010";
- n. 1222 del 4 agosto 2011 concernente "Approvazione degli atti di conferimento degli incarichi di livello dirigenziale (decorrenza 1.8.2011)";

Visto il Decreto del Presidente della Giunta regionale n. 101 del 10/05/2010 avente oggetto: "Nomina dei componenti della Giunta regionale e specificazione delle relative competenze" e n. 130 del 3/06/2010 di modifica ed integrazione dello stesso;

Dato atto del parere allegato;

Su proposta dell'Assessore a "Programmazione territoriale, urbanistica. Reti di infrastrutture materiali e immateriali. Mobilità, logistica e trasporti";

A voti unanimi e palesi

d e l i b e r a

per le motivazioni espresse in premessa che qui si intendono integralmente richiamate:

1. di dare atto del processo di riforma nel settore dei servizi pubblici, in particolare delle disposizioni contenute nella Legge 24 marzo 2012, n.27 che all'art.3bis (art.25 del DL n.1/2012 convertito con L.27/2012) che attribuisce alle Regioni il compito di organizzare lo svolgimento dei SPL in ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei - di norma di dimensione "non inferiore almeno a quella del territorio provinciale"- "tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio" a tutela della concorrenza e dell'ambiente;
2. di definire i seguenti ambiti sovra-bacinali ottimali ed omogenei, ai fini dell'organizzazione dei servizi di TPL autofiloviari (su gomma) e degli affidamenti dei servizi

medesimi mediante procedure ad evidenza pubblica, in coerenza con le disposizioni regionali previste all'art.14ter comma 1 della LR 30/98 e dell'art. 24 della LR 10/2008, corrispondenti ai confini amministrativi delle relative province:

**a. Ambito Trebbia** - Piacenza;

**b. Ambito Taro** - Parma;

**c. Ambito Secchia-Panaro** - Reggio Emilia e Modena;

**d. Ambito Reno** - Bologna e Ferrara;

**e. Ambito Romagna** - Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini;

3. di disporre che non sono ammessi affidamenti di servizi per sub-ambiti di dimensioni inferiori agli ambiti sovra-bacinali come definiti nel precedente punto 2.;
4. di stabilire che i confini degli ambiti ottimali potranno essere modificati nel rispetto degli obiettivi prioritari richiamati in premessa e qui integralmente confermati, con proprio successivo provvedimento;
5. di precisare che gli Enti di governo degli ambiti ottimali di cui al precedente punto 2. e le Agenzie locali per la mobilità, ricercheranno punti di raccordo e modalità operative coordinate per la predisposizione delle procedure di gara relative agli affidamenti dei servizi negli ambiti medesimi;
6. di promuovere, in tale nuovo contesto di definizione dell'organizzazione dei servizi, l'impiego flessibile ed ottimale degli autobus acquistati con contributo regionale o in autofinanziamento da parte dei gestori dei servizi di TPL per favorire un'offerta qualitativa più rispondente alle esigenze di mobilità del territorio;
7. di prevedere che, fatta salva la normativa vigente in materia, gli autobus di un gestore operante su un territorio sovra-bacinale, anche non contiguo, dovranno poter avere l'estensione per tutte le linee comprese nei bacini interessati, tenuto conto delle classi e delle dimensioni dei veicoli stessi, nonché degli impieghi previsti nei contratti di servizio, e pertanto gli Enti locali e le Agenzie per la mobilità competenti debbano collaborare attivamente per la realizzabilità di detto uso flessibile degli autobus nei diversi bacini afferenti al medesimo gestore, affinché entro il 31 luglio 2013 esso possa essere portato a regime;

8. di ritenere che il gestore sia tenuto a richiedere preventiva autorizzazione agli Enti competenti per l'utilizzo degli autobus acquistati con contributo regionale o in autofinanziamento qualora l'uso flessibile di detti autobus tra diversi bacini superi il 10% dell'intera flotta attribuibile al singolo bacino;
9. di stabilire che l'intero bacino unico regionale costituisca il riferimento territoriale per l'organizzazione e l'affidamento con procedura ad evidenza pubblica dei servizi ferroviari regionali, essendo tale ambito territoriale ottimale, sia per estensione che per omogeneità, ai fini di consolidare e ulteriormente accrescere le economie di gestione dei servizi ferroviari di interesse regionale, i loro standard qualitativi, il migliore sfruttamento del materiale rotabile, i livelli di efficacia e di ammodernamento conseguiti in questi ultimi cinque anni, anche in esito alla precedente gara che ha avuto come riferimento lo stesso bacino;
10. di prevedere nel nuovo disegno dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico regionale l'opportunità di una gestione coordinata e ottimizzata dei diversi progetti d'investimento per l'ammodernamento e l'innovazione tecnica e tecnologica del settore del TPL nel suo complesso tra i quali, segnatamente, il sistema tariffario integrato "MiMuovo";
11. di dare atto della informazione relativa al presente provvedimento al Comitato di Presidenza del Consiglio delle Autonomie Locali in data 26 giugno 2012, a norma dell'art.14 ter della L.R. 30/98 e s.m.i.;
12. di dare atto infine che il presente provvedimento verrà pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Paolo Ferrecchi, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE RETI INFRASTRUTTURALI, LOGISTICA E SISTEMI DI MOBILITA' esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008, parere di regolarità amministrativa in merito all'atto con numero di proposta GPG/2012/909

data 18/06/2012

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

omissis

---

L'assessore Segretario: Muzzarelli Gian Carlo

---

Il Responsabile del Servizio  
Segreteria e AA.GG. della Giunta  
Affari Generali della Presidenza  
Pari Opportunita'