

## 2 TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO

### 2.1 Governance

<b>SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO</b>			
<b>ARGOMENTO 2.1 - GOVERNANCE</b>			
<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 18</b>	<b>Proponente</b>	<b>SFM CHIAMATA ULTIMA</b>
<b>Contenuto sintetico</b>			
<p>È necessaria una definizione autonoma del bacino bolognese; è necessario accrescere la trasparenza delle scelte programmatiche e organizzative del TPL metropolitano; <b>RAFFORZAMENTO DEL SISTEMA ISTITUZIONALE METROPOLITANO</b> nella programmazione, affidamento e controllo del trasporto pubblico metropolitano, che non ha relazioni specifiche con quello di Ferrara. Pertanto, si propone che il Consiglio Metropolitano chieda la modifica della Delibera della Giunta Regionale n. 908 del 2 luglio 2012, che prevede l'obbligo dell'ambito Bologna/Ferrara, per la costituzione di un "AMBITO METROPOLITANO BOLOGNESE" in cui organizzare il TPL, su gomma e su ferro.</p>			
<b>Deduzioni</b>			
<p>Si condivide il principio dell'autonomia del bacino Bolognese, soprattutto per le competenze specifiche in tema di mobilità, affidate dalla legge 56/2014 alla Città metropolitana, e al previsto assetto del TPM. Tuttavia, si pone un problema di competenza sul merito, in quanto l'individuazione dei bacini di mobilità, ai sensi dell'Art. 48 del D. L. 50, è di stretta competenza regionale. Da ciò deriva l'esigenza di un processo che coinvolgerebbe la Regione Emilia-Romagna, la Città metropolitana e la Provincia di Ferrara.</p>			
<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>			
Non comporta modifiche.			

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.1 - GOVERNANCE**

**OSSERVAZIONE**
**N° 19**
**Proponente**
**SFM**
**ULTIMA**
**CHIAMATA**
**Contenuto sintetico**

Rapporto diretto da parte della Città Metropolitana e della sua Agenzia pubblica (SRM) con le società che hanno e avranno in capo la gestione delle reti e delle linee del SFM; riequilibrio nelle funzioni di programmazione e di gestione tra la Regione e il Sistema Istituzionale Metropolitano. Pertanto, si propone di cambiare le modalità di programmazione e organizzazione del SFM coinvolgendo maggiormente la Città Metropolitana, e il suo sistema di governo della mobilità, nella fase di definizione dei livelli di servizio, dei bandi di gara promossi dalla Regione e del controllo della loro applicazione a livello locale. la formazione di un "Tavolo SFM" per l'organizzazione del servizio, formato da Regione, Città Metropolitana, SRM e aziende di gestione del servizio.

**Deduzioni**

Il tema della copianificazione del modello di esercizio ferroviario e delle connesse azioni di potenziamento infrastrutturale e strumentale è assolutamente condivisibile. Il principio di rafforzamento del ruolo della Città metropolitana per la programmazione e organizzazione del SFM è già indicato nella L. R. 13/2015, tuttavia la competenza e la declinazione delle forme di concertazione e cooperazione in materia rimane in capo alla Regione Emilia-Romagna, con la quale potranno essere concordati gli strumenti e i tavoli per l'organizzazione del servizio ed attuazione delle politiche sul SFM, superando le modalità previste nei precedenti accordi sul nodo di Bologna che si sono dimostrate scarsamente efficaci ed incisive nel creare le condizioni per una fattiva collaborazione tra RER e CM.

**Accoglimento**
**ACCOLTA**
**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.1 - GOVERNANCE**


<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 20</b>	<b>Proponente</b>	<b>SFM</b>	<b>ULTIMA</b>
			<b>CHIAMATA</b>	
<b>Contenuto sintetico</b>				
<p>Potenziare e definire ancora meglio il ruolo dell'Agenda Pubblica Metropolitana, SRM, come soggetto autonomo rispetto ai Gestori e rafforzare il suo ruolo di pubblico organizzatore della mobilità. Pertanto, si propone la ridefinizione coerente dei ruoli e delle funzioni nel Sistema Istituzionale Metropolitano; l'adeguamento conseguente delle leggi regionali del settore e l'eventuale proposta di modifica delle leggi nazionali corrispondenti. Inoltre, si sottolinea la necessaria revisione degli atti convenzionali e statutari al fine di affermare a "tutto tondo" il ruolo di SRM quale AGENZIA PUBBLICA.</p>				
<b>Deduzioni</b>				
<p>Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, ha il compito di pianificare le reti ed i servizi del TPM, rimandando alla fase attuativa le proposte agli enti competenti di ridefinizione dei ruoli e delle competenze, per un migliore funzionamento e sviluppo del TPM.</p>				
<b>Accoglimento</b>		<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>		
<b>Modifica eventuale al Piano</b>				
Non comporta modifiche.				

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.1 - GOVERNANCE**

**OSSERVAZIONE**
**N° 21**
**Proponente**
**LEGAMBIENTE EMILIA-  
ROMAGNA**
**Contenuto sintetico**

La costituzione di un tavolo, al quale partecipino Regione, Città Metropolitana, SRM ed aziende di gestione, per una più razionale pianificazione delle scelte di intervento e miglioramento della gestione del servizio.

**Deduzioni**

In un'ottica di ampio respiro, è necessario rivedere le modalità sulla copianificazione del SFM nell'ambito di un processo più ampio riguardante la gestione della intera rete TPM prevista dal PUMS tenendo conto anche del flusso di risorse che verranno direttamente assegnate alle Città Metropolitane. Il PUMS prevede la necessità di coordinamento dei vari soggetti necessari per la piena realizzazione del TPM le cui forme saranno definite in fase attuativa, di concerto con gli Enti ed i soggetti titolari delle diverse competenze.

**Accoglimento**
**ACCOLTA PARZIALMENTE**
**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**

**ARGOMENTO 2.1 - GOVERNANCE**



<b>OSSERVAZIONE</b>	<b>N° 22</b>	<b>Proponente</b>	<b>COMUNE</b>	<b>DI</b>
			<b>CASTELMAGGIORE</b>	

**Contenuto sintetico**

Rivedere la governance del trasporto pubblico e delle agenzie e aziende incaricate, in maniera da garantire trasparenza e coinvolgimento decisionale dei territori diversi dal capoluogo.

**Deduzioni**

Il PUMS, quale piano strategico di lungo termine, ha il compito di pianificare le reti ed i servizi del TPM, rimandando alla fase attuativa l'individuazione di eventuali ulteriori e diversi meccanismi per il coinvolgimento dei territori.

<b>Accoglimento</b>	<b>ACCOLTA PARZIALMENTE</b>
---------------------	-----------------------------

**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.

**SEZIONE 2 - TRASPORTO PUBBLICO METROPOLITANO**
**ARGOMENTO 2.1 - GOVERNANCE**

**OSSERVAZIONE**
**N° 23**
**Proponente**
**A.MO BOLOGNA**
**Contenuto sintetico**

Rinegoziare il contratto con cui è attualmente affidato a Tper il servizio di trasporto pubblico dell'area metropolitana e che scade nel 2020, oppure mettere a gara il servizio.

**Deduzioni**

Il PUMS è lo strumento con il quale si pianifica una completa riorganizzazione della rete e servizi del TPM, per la cui completa realizzazione sarà necessario una profonda riorganizzazione del Contratto di Servizio, che potrà avvenire nelle forme e nelle modalità decise dagli Enti.

**Accoglimento**
**NON DI COMPETENZA**
**Modifica eventuale al Piano**

Non comporta modifiche.