r_emiro.Assemblea Legislativa - Prot. 30/12/2025.0037538.I

REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSEMBLEA LEGISLATIVA

ATTO DI INDIRIZZO – ORDINE DEL GIORNO

Oggetto n. 1758 - Ordine del giorno n. 14 collegato all'oggetto 1507 proposta d'iniziativa Giunta recante: "Nota di aggiornamento al Documento di Economia e Finanza Regionale (DEFR) 2026". A firma dei Consiglieri: Lucchi, Valbonesi, Critelli, Parma, Castellari, Quintavalla, Daffadà, Bosi, Proni, Lori, Arduini, Petitti, Gordini, Trande, Fornili, Ferrari, Calvano, Casadei, Lembi, Costi, Paldino, Donini, Larghetti

---

ORDINE DEL GIORNO

L'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna

Premesso che

il Trasporto Pubblico Locale rappresenta una infrastruttura essenziale per garantire il diritto alla mobilità delle persone, l'accesso al lavoro, allo studio e ai servizi, nonché per assicurare coesione sociale e pari opportunità tra territori;

il sistema del trasporto pubblico costituisce uno strumento centrale per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, di riduzione delle emissioni climalteranti e di miglioramento della qualità dell'aria, in particolare nei contesti urbani e metropolitani;

la Regione Emilia-Romagna ha storicamente investito in modo strutturale sul Trasporto Pubblico Locale, promuovendo l'integrazione tra ferro e gomma, l'innovazione tecnologica, il rinnovo delle flotte e il rafforzamento dei servizi, anche nelle aree interne e a minore densità abitativa.

Considerato che

il finanziamento del Trasporto Pubblico Locale presenta già oggi una grave insufficienza strutturale, come evidenziato dai dati relativi al fabbisogno regionale dell'Emilia-Romagna, che per l'anno in corso ammonta a circa 493 milioni di euro, a fronte di risorse nazionali del Fondo Nazionale Trasporti pari a circa 380 milioni di euro;

tale squilibrio determina la necessità per la Regione Emilia-Romagna di intervenire con risorse proprie per oltre 110 milioni di euro, in un contesto di forte pressione sulla finanza regionale, già

impegnata a sostenere un sistema sanitario pubblico che assorbe complessivamente circa 10 miliardi di euro di spesa;

alle criticità strutturali del Fondo Nazionale Trasporti si è inoltre aggiunta una ulteriore riduzione delle risorse statali, pari a 23 milioni di euro, che aggrava ulteriormente la sostenibilità economica del sistema del Trasporto Pubblico Locale;

la stabilità e l'adeguatezza delle risorse statali sono condizioni imprescindibili per consentire alle Regioni e agli Enti locali di pianificare investimenti, sostenere i costi crescenti di gestione e tutelare i livelli occupazionali del settore;

il contesto attuale è caratterizzato da un aumento strutturale dei costi energetici, dei costi di manutenzione e dei contratti di lavoro, che rende ancora più necessario un rafforzamento, e non una riduzione, delle risorse destinate al Trasporto Pubblico Locale.

Considerato altresì che

le previsioni contenute nella Legge di Bilancio dello Stato 2026 delineano un quadro ancora più preoccupante per il futuro del Trasporto Pubblico Locale, con una progressiva riduzione delle risorse disponibili e l'assenza di interventi strutturali di rifinanziamento del Fondo Nazionale Trasporti;

secondo le stime emerse a livello nazionale, il Fondo Nazionale Trasporti presenta un fabbisogno aggiuntivo pari a circa 1,5 miliardi di euro, necessari per coprire i costi del contratto nazionale di lavoro, dell'aumento dei carburanti e dei costi di gestione, risorse che risultano assenti nell'attuale manovra di bilancio;

la scelta del Governo di non rafforzare, e anzi di ridurre, le risorse destinate al Trasporto Pubblico Locale rischia di trasferire interamente sulle Regioni l'onere di garantire un diritto fondamentale come quello alla mobilità, compromettendo la capacità di aumentare i servizi e rispondere alla crescente domanda di trasporto pubblico.

Rilevato che

il programma elettorale del Presidente, a pagina 49, definisce tra le priorità come "la terza vertenza che apriremo col Governo nazionale sarà quella relativa al finanziamento del trasporto pubblico locale, strutturalmente inadeguato per reggerei i bisogni del territorio e per accompagnare la transizione ecologica; tantopiù nelle regioni del bacino padano, alle prese con la sfida della qualità dell'aria.";

il programma di mandato, approvato dall'Assemblea Legislativa in data 10 gennaio 2025, trova tra gli obiettivi operativi della XII Legislatura, a pagina 123, la "richiesta di attivazione di un adeguato finanziamento del trasporto pubblico locale al Governo, per reggere i bisogni del territorio e per accompagnare la transizione ecologica; tantopiù nelle regioni del bacino padano, alle prese con la sfida della qualità dell'aria";

una riduzione delle risorse statali destinate al Trasporto Pubblico Locale può tradursi in una contrazione dei servizi, in un aumento delle tariffe a carico degli utenti e in un indebolimento delle politiche di inclusione sociale e territoriale;

il Trasporto Pubblico Locale svolge un ruolo strategico nel garantire mobilità a studenti, lavoratori, anziani e persone più fragili, rappresentando spesso l'unica alternativa all'uso del mezzo privato;

la tenuta del sistema del TPL è strettamente connessa alla qualità del lavoro di migliaia di addetti del settore, la cui tutela passa anche attraverso un adeguato e stabile finanziamento pubblico;

anche il rapporto 'Mind the Gap' di CleanCities evidenzia come sia chiaro che un trasporto pubblico più efficace avrebbe il potenziale di aumentare la coesione, ridurre i livelli di esclusione sociale e accrescere le opportunità economiche e lavorative nonché l'accesso a servizi fondamentali quali salute e studio; il medesimo rapporto mette in luce il fatto che l'Italia sia di molto posti sotto la media europea di offerta di trasporto pubblico locale in posti-km pro capite.

Evidenziato che

la Legge di Bilancio dello Stato per il 2026 prevede una riduzione delle risorse destinate al finanziamento del Trasporto Pubblico Locale, determinando un definanziamento che rischia di compromettere la sostenibilità economica del sistema e la qualità dei servizi offerti ai cittadini;

tale scelta interviene in una fase in cui il trasporto pubblico dovrebbe essere potenziato per rispondere alle sfide della transizione ecologica, della lotta al cambiamento climatico e della riduzione della congestione urbana;

il definanziamento del Trasporto Pubblico Locale rischia di produrre effetti particolarmente penalizzanti per le Regioni virtuose, come l'Emilia-Romagna, che hanno investito in modo continuativo nel miglioramento dei servizi e nell'ammodernamento delle infrastrutture.

Tutto ciò premesso e considerato,

impegna la Giunta regionale a

esprimere nelle sedi istituzionali opportune, anche per il tramite della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, ferma contrarietà al definanziamento del Trasporto Pubblico Locale previsto dalla Legge di Bilancio dello Stato 2026, chiedendone il superamento, per una piena copertura del Fondo Nazionale Trasporti che sia adeguato, stabile e certo nelle risorse nel medio-lungo periodo;

proseguire, nell'ambito delle competenze regionali, l'impegno a tutela della qualità, dell'accessibilità e della capillarità del Trasporto Pubblico Locale, salvaguardando i livelli di servizio e il diritto alla mobilità delle cittadine e dei cittadini;

promuovere un confronto con le altre Regioni, per il tramite della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome, per costruire una posizione condivisa a difesa del Trasporto Pubblico Locale come infrastruttura strategica nazionale;

monitorare gli effetti del definanziamento sul sistema regionale del trasporto pubblico, informando l'Assemblea Legislativa sugli impatti economici, sociali e occupazionali.

Approvato a maggioranza dei presenti nella seduta pomeridiana del 23 dicembre 2025