

## Capitolo 3

# Il settore autofiloviario e la mobilità urbana



### 3 Monitoraggio del settore

Il presente capitolo intende offrire una rappresentazione completa del sistema del trasporto pubblico autofiloviario sia nelle sue ricadute sul territorio che negli aspetti economico gestionali. Data la eterogeneità e le numerosità delle fonti di informazioni utilizzate, non tutti i dati possono essere aggiornati alla stessa annualità. Riteniamo comunque che il valore aggiunto data da una rappresentazione sintetica del settore possa prescindere da un perfetto allineamento temporale dei dati utilizzati.

#### 3.1 SERVIZI OFFERTI E CONTRIBUTI EROGATI

##### 3.1.1 Servizi offerti

La Determinazione dei servizi minimi per il triennio 2021-2023 (delibera di Giunta regionale n. 1550/2021 aggiornata con DGR n. 234/2022 e n. 1530/2022) ha programmato una quantità di servizi come evidenziato nella tabella seguente.

**Tabella 2**  
**Servizi minimi**

| Bacini                | Servizi minimi 2021 | Servizi minimi 2022 | Servizi minimi 2023 |
|-----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Piacenza              | 8.190.477           | 8.190.477           | 8.263.417           |
| Parma                 | 12.706.438          | 12.706.438          | 12.788.438          |
| Reggio Emilia         | 9.010.562           | 9.010.562           | 9.082.198           |
| Modena                | 12.576.317          | 12.924.700          | 12.959.447          |
| Bologna               | 34.752.893          | 34.760.209          | 34.959.806          |
| Ferrara               | 8.967.500           | 8.967.500           | 9.006.916           |
| Ravenna               | 7.147.685           | 7.147.685           | 7.238.245           |
| Forlì-Cesena          | 9.217.494           | 9.217.494           | 9.308.237           |
| Rimini                | 7.732.200           | 7.732.200           | 7.777.632           |
| <b>Totale Regione</b> | <b>110.301.566</b>  | <b>110.657.265</b>  | <b>111.384.336</b>  |

I servizi complessivamente svolti in ciascun bacino provinciale sono esposti nella seguente tabella:

**Tabella 3**  
**Servizi offerti 2023**

| Bacini                | Servizi offerti 2023 |
|-----------------------|----------------------|
| Piacenza              | 8.187.560            |
| Parma                 | 12.820.613           |
| Reggio Emilia         | 9.024.033            |
| Modena                | 12.702.978           |
| Bologna               | 35.444.476           |
| Ferrara               | 8.944.418            |
| Ravenna               | 7.423.336            |
| Forlì-Cesena          | 9.228.286            |
| Rimini                | 7.657.048            |
| <b>Totale Regione</b> | <b>111.432.748</b>   |

Il dato consuntivo 2023 come evidenziato nella figura seguente, rappresenta l'andamento dei servizi svolti confrontati con la quantità dei servizi minimi previsti.

**Figura 1**  
**Servizi effettivamente svolti**  
(Anni 2012-2023)



Le aziende private ricoprono un doppio ruolo nel tpl regionale: quello di **società affidatarie dei servizi in Ati con le società pubbliche** e quello di **sub-affidatari dei servizi**. La figura seguente, che mostra la distinzione delle percorrenze svolte fino al 2022, direttamente dalle società affidatarie e dai sub-affidatari, evidenzia che il sub-affidamento nella nostra regione negli ultimi anni si attesta mediamente a circa il 13% dei servizi complessivamente svolti.

**Figura 2**  
**Servizi diretti e subaffidati**  
(Anni 2012-2022)



### 3.1.2 Contributi erogati

Con la deliberazione della Giunta regionale 1550/2021 e s.m.i. sono state definite le risorse per i servizi minimi per il triennio 2021-2023 e con la DGR n.316/2022 di "Approvazione del Patto per il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile per il triennio 2022-2024" è previsto l'adeguamento inflattivo dei contributi per i servizi minimi a partire dal 2023, come evidenziato nella tabella seguente.

**Tabella 4**  
**Contributi per i servizi minimi**  
(Anno 2021-2023)

| Bacino                | 2021               | 2022               | 2023               |
|-----------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Piacenza              | 15.808.450         | 15.872.450         | 16.655.094         |
| Parma                 | 24.509.037         | 24.573.037         | 25.729.806         |
| Reggio Emilia         | 17.703.231         | 17.767.231         | 18.631.350         |
| Modena                | 23.984.577         | 24.678.943         | 25.787.073         |
| Bologna               | 80.022.047         | 80.245.614         | 84.029.292         |
| Ferrara               | 16.822.758         | 16.856.758         | 17.634.792         |
| Ravenna               | 12.420.871         | 12.492.871         | 13.142.708         |
| Forlì-Cesena          | 15.905.614         | 15.977.614         | 16.777.295         |
| Rimini                | 14.762.629         | 14.802.629         | 15.501.722         |
| <b>Totale Regione</b> | <b>221.939.215</b> | <b>223.267.148</b> | <b>233.889.132</b> |

A decorrere dal 2014, sulla base di quanto disposto all'art. 32 della L.R. 30/98, le **risorse destinate al sostegno del tpl** sono la sommatoria dei contributi per i servizi minimi di cui sopra e quelli destinati alla copertura dei rinnovi contrattuali di cui alle Leggi nn. 47/04, 58/05 e 296/06 come di seguito indicato:

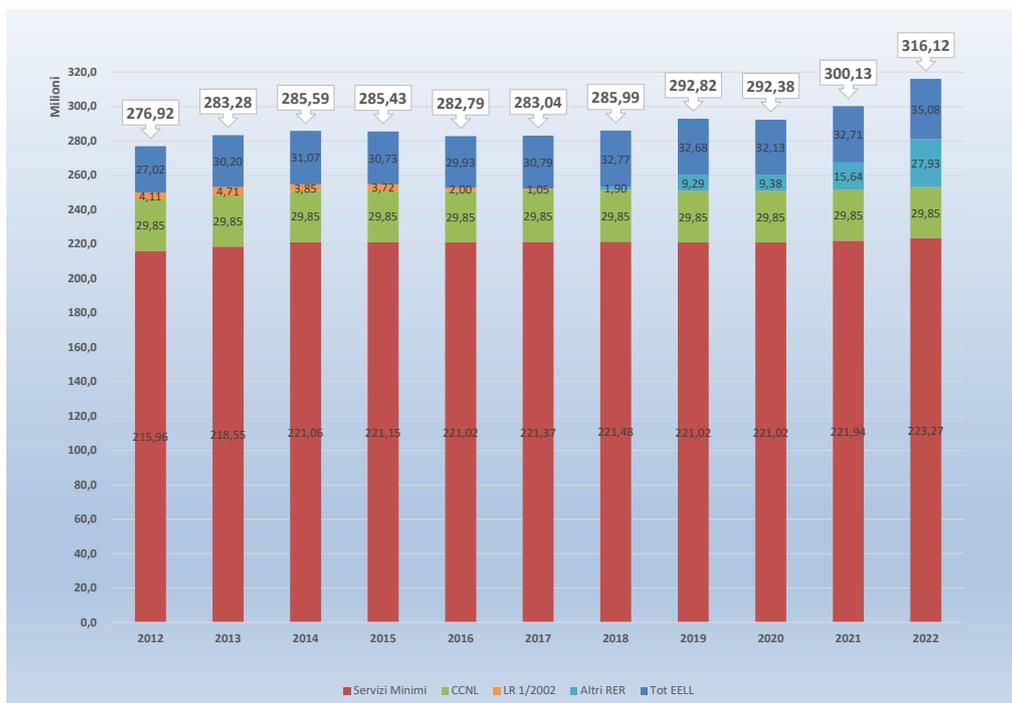
**Tabella 5**

| Bacino                | CCNL                 |
|-----------------------|----------------------|
| Piacenza              | 2.158.107,00         |
| Parma                 | 3.381.117,00         |
| Reggio Emilia         | 2.421.848,00         |
| Modena                | 3.248.712,00         |
| Bologna               | 9.701.413,00         |
| Ferrara               | 2.515.291,00         |
| Ravenna               | 1.786.136,00         |
| Forlì-Cesena          | 2.378.425,00         |
| Rimini                | 2.256.705,00         |
| <b>Totale Regione</b> | <b>29.847.754,00</b> |

Gli Enti locali da sempre garantiscono con il loro impegno finanziario un costante sostegno al sistema tpl. Nella figura seguente si evidenzia il dato della contribuzione regionale distinto per finalità (servizi minimi, L.R. 1/2002, CCNL gomma ed iniziative di gratuità) e il valore dei contributi

provenienti dagli Enti locali e destinati al funzionamento delle Agenzie, per i servizi aggiuntivi, innovativi, a chiamata, scolastici (bacino di Parma), sosta, ecc.

**Figura 3**  
**Andamento dei contributi Servizi minimi, L.R. 1/02, CCNL settore gomma, altri contributi**  
**(Anni 2012-2022)**



A partire dal 2018 la Regione, per consentire meccanismi di perequazione e favorire lo sviluppo socio-economico a favore delle aree marginali e di montagna, stanZIA 550.000 euro all'anno.

Tali risorse sono finalizzate a realizzare un'integrazione degli ambiti locali, valorizzandone le specifiche potenzialità, garantire ai cittadini adeguati livelli di servizi pubblici, contrastando lo spopolamento di tali zone e salvaguardare il patrimonio ambientale e paesaggistico dei diversi territori.

Le risorse sono ripartite tra i diversi bacini provinciali sulla base dei seguenti parametri: l'impegno economico posto a carico dei Comuni interessati nell'anno di riferimento, l'eventuale incremento di tale impegno rispetto all'anno precedente, la superficie del territorio comunale come evidenziato nella tabella seguente:

**Tabella 6**

| BACINO        | ANNO 2021         | ANNO 2022         | ANNO 2023         | ANNO 2024         |
|---------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| PIACENZA      | 44.250,57         | 39.825,51         | 35.842,96         | 32.258,66         |
| PARMA         | 57.211,19         | 57.908,30         | 53.084,71         | 54.086,42         |
| REGGIO EMILIA | 20.777,26         | 19.701,66         | 17.731,49         | 16.832,30         |
| MODENA        | 13.020,03         | 12.525,75         | 12.133,93         | 12.195,64         |
| BOLOGNA       | 26.805,19         | 24.124,67         | 21.712,20         | 37.110,43         |
| FERRARA       | 88.109,76         | 79.298,78         | 71.368,90         | 78.442,68         |
| RAVENNA       | 9.150,78          | 9.406,00          | 11.512,13         | 18.826,57         |
| FORLI'-CESENA | 191.965,04        | 193.325,64        | 185.711,98        | 167.140,78        |
| RIMINI        | 98.710,18         | 113.883,69        | 140.901,70        | 133.106,52        |
| <b>TOTALE</b> | <b>550.000,00</b> | <b>550.000,00</b> | <b>550.000,00</b> | <b>550.000,00</b> |

Ulteriori contributi regionali sono riconosciuti alle società di trasporto attraverso le Agenzie locali per la Mobilità per l'iniziativa di gratuità messe in atto dalla Regione.

A settembre 2018 è stata avviata l'iniziativa Mi Muovo anche in città (DGR 1403/2018 e s.m.i.) e a partire dall'anno scolastico 2020-2021 quella per gli studenti frequentanti la scuola primaria e secondario di primo grado e dall'anno scolastico 2021-2022 anche per gli studenti frequentanti la scuola secondaria di secondo grado.

Complessivamente, per le sopra menzionate iniziative sono stati erogati dal 2018 al 2022 circa **43 milioni di euro**.

**Tabella 7**  
**Campagna Mi Muovo anche in città**  
(2018-2023)

| Bacino/Ambito | Campagna 2018-2019  | Campagna 2019-2020  | Campagna 2020-2021  | Campagna 2021-2022  | Campagna 2022-2023  | Campagna 2023-2024  |
|---------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| PIACENZA      | 114.096,75          | 95.795,33           | 70.587,10           | 99.949,15           | 125.745,22          | 130.130,83          |
| PARMA         | 472.540,23          | 409.351,24          | 287.094,98          | 416.811,11          | 517.488,40          | 586.790,14          |
| REGGIO EMILIA | 246.626,54          | 215.876,70          | 315.924,39          | 415.519,09          | 492.322,98          | 505.702,60          |
| MODENA        | 504.244,68          | 452.914,70          | 400.269,72          | 542.788,30          | 668.031,74          | 670.064,50          |
| BOLOGNA       | 3.426.522,97        | 2.977.263,62        | 1.836.058,18        | 2.387.379,62        | 3.386.346,88        | 3.348.162,30        |
| FERRARA       | 411.879,87          | 374.458,76          | 276.623,10          | 365.101,57          | 469.348,71          | 457.878,65          |
| ROMAGNA       | 728.030,55          | 591.802,58          | 398.794,16          | 545.210,10          | 800.932,07          | 785.776,99          |
| FERROVIA      | 110.000,00          | 110.000,00          | 110.000,00          | 110.000,00          | 110.000,00          | 110.000,00          |
| <b>TOTALE</b> | <b>6.013.941,59</b> | <b>5.227.462,93</b> | <b>3.695.351,63</b> | <b>4.882.758,94</b> | <b>6.570.216,00</b> | <b>6.594.506,01</b> |

**Tabella 8**  
**Campagna Grande U14**  
(2020-2023)

| Bacino/Ambito | Campagna 2020-2021 |                     | Campagna 2021-2022 |                     | Campagna 2022-2023 |                     | Campagna 2023-2024 |                     |
|---------------|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------|
|               | Quantità           | Euro                | Quantità           | Euro                | Quantità           | Euro                | Quantità           | Euro                |
| PIACENZA      | 7.620              | 108.854,99          | 7.768              | 117.920,82          | 7.807              | 120.131,60          | 8.032              | 122.658,79          |
| PARMA         | 15.105             | 374.421,80          | 16.911             | 415.595,46          | 15.214             | 397.567,85          | 15.707             | 481.425,80          |
| REGGIO EMILIA | 14.214             | 216.731,56          | 14.048             | 223.321,64          | 13.836             | 230.073,13          | 11.928             | 239.305,02          |
| MODENA        | 19.964             | 256.351,08          | 20.548             | 297.032,68          | 20.107             | 308.090,95          | 20.377             | 329.546,31          |
| BOLOGNA       | 37.763             | 1.596.501,95        | 38.295             | 1.727.226,32        | 37.900             | 1.485.008,52        | 37.465             | 1.512.908,17        |
| FERRARA       | 8.073              | 224.338,07          | 8.091              | 255.330,55          | 8.007              | 231.431,63          | 7.850              | 249.806,90          |
| ROMAGNA       | 43.351             | 1.049.680,66        | 43.245             | 1.099.557,24        | 42.605             | 1.130.627,45        | 43.405             | 1.191.649,66        |
| <b>TOTALE</b> | <b>146.090</b>     | <b>3.826.880,11</b> | <b>148.906</b>     | <b>4.135.984,71</b> | <b>145.476</b>     | <b>3.902.931,13</b> | <b>144.764</b>     | <b>4.127.300,65</b> |

Per la campagna 2020-2021 il totale di 146.090 abbonamenti emessi è formato da 86.449 abbonamenti emessi a favore degli studenti frequentanti le scuole primarie (elementari) e 59.641 a favore di quelli frequentanti le scuole secondarie di primo grado (medie).

Per la campagna 2021-2022 il totale di 148.906 abbonamenti emessi è formato da 85.230 abbonamenti emessi a favore degli studenti frequentanti le scuole primarie (elementari) e 63.676 a favore di quelli frequentanti le scuole secondarie di primo grado (medie).

Per la campagna 2022-2023 il totale di 145.476 abbonamenti emessi è formato da 83.535 abbonamenti emessi a favore degli studenti frequentanti le scuole primarie (elementari) e 61.941 a favore di quelli frequentanti le scuole secondarie di primo grado (medie).

Per la campagna 2023-2024 il totale di 144.764 abbonamenti emessi è formato da 84.048 abbonamenti emessi a favore degli studenti frequentanti le scuole primarie (elementari) e 60.716 a favore di quelli frequentanti le scuole secondarie di primo grado (medie).

**Tabella 9**  
**Campagna Salta Su U19**  
(2021-2022)

| Bacino/Ambito | Campagna 2021-2022 |                      | Campagna 2022-2023 |                      | Campagna 2023-2024 |                      |
|---------------|--------------------|----------------------|--------------------|----------------------|--------------------|----------------------|
|               | Quantità           | Euro                 | Quantità           | Euro                 | Quantità           | Euro                 |
| PIACENZA      | 4.260              | 874.232,91           | 6.316              | 1.227.590,69         | 6.823              | 1.435.123,16         |
| PARMA         | 5.801              | 1.526.383,12         | 8.284              | 2.012.542,88         | 8.785              | 2.385.588,52         |
| REGGIO EMILIA | 6.650              | 1.730.469,18         | 9.474              | 2.359.320,68         | 9.922              | 2.673.677,78         |
| MODENA        | 7.738              | 2.151.301,71         | 11.255             | 2.898.668,85         | 12.029             | 3.430.265,83         |
| BOLOGNA       | 11.754             | 3.107.166,75         | 20.679             | 4.633.911,47         | 20.280             | 4.758.660,63         |
| FERRARA       | 4.386              | 1.097.889,42         | 7.249              | 1.752.009,99         | 6.055              | 1.739.195,41         |
| ROMAGNA       | 13.127             | 3.394.353,97         | 19.405             | 4.708.954,43         | 20.040             | 5.127.574,85         |
| FERROVIA      | 3.860              | 1.261.699,85         | 5.770              | 1.911.573,98         | 6.506              | 2.201.621,30         |
| <b>TOTALE</b> | <b>57.576</b>      | <b>15.143.496,91</b> | <b>88.432</b>      | <b>21.504.572,97</b> | <b>90.440</b>      | <b>23.751.707,48</b> |

### 3.1.3 Servizi non di linea

#### ■ NOLEGGIO AUTOBUS CON CONDUCENTE

L'esercizio dell'attività di noleggio autobus con conducente è disciplinato, a livello nazionale, dall'art. 85 del codice della strada, dalla Legge 11 agosto 2003 n. 218 e dall'art. 3 della Legge n. 21/1992. In riferimento alla normativa nazionale, la Regione ha emanato la Legge del 21 dicembre 2007, n. 29 "Norme regionali in materia di trasporto passeggeri effettuato mediante noleggio di autobus con conducente" e ha approvato il "Regolamento regionale per l'esercizio dell'attività di noleggio di autobus con conducente" n. 3 del 28 dicembre 2009, con il quale ha delegato alle Province l'esercizio delle funzioni amministrative attuative. La Regione provvede alla raccolta dei dati che annualmente vengono inseriti nel registro regionale delle imprese. Con l'entrata in vigore, il 4 dicembre 2011, del Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio n. 1071/2009/CE, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha emanato il Decreto 25 novembre 2011 fornendo le disposizioni tecniche per una prima applicazione del Regolamento tramite norme comuni da rispettare per l'esercizio dell'attività di trasportatore su strada. Il rilascio delle autorizzazioni, limitate all'accesso al mercato degli operatori, rimane in capo alle Province che operano in stretta collaborazione con gli uffici periferici del MIT e le Agenzie Locali per la Mobilità. Con la Delibera di Giunta regionale n. 1288 del 7 settembre 2015 sono state apportate alcune modifiche al Regolamento regionale 28 dicembre 2009 n. 3 che hanno previsto modalità e procedure per snellire la burocrazia relativa al rilascio e al rinnovo delle autorizzazioni.

Ai titolari del servizio di noleggio autobus con conducente è vietato esercitare servizi di linea, salvo autorizzazione ai sensi della normativa vigente.

Il Regolamento regionale n. 3/2009 prevede al comma 2 dell'art. 9 che le imprese titolari di autorizzazione di NCC autobus possono effettuare servizi per il trasporto occasionale di alunni, studenti o singoli gruppi omogenei per fascia di appartenenza/interesse, sulla base di contratti o convenzioni purché tali servizi non assumano le caratteristiche di servizio di linea.

**Tabella 10**  
**Registro regionale delle imprese trasporto bus**  
(aggiornamento 2024)

| Bacino                    | Aziende    | Autobus     |
|---------------------------|------------|-------------|
| BO                        | 59         | 330         |
| FC                        | 36         | 164         |
| FE                        | 16         | 249         |
| MO                        | 29         | 177         |
| PC                        | 17         | 171         |
| PR                        | 31         | 238         |
| RA                        | 18         | 206         |
| RE                        | 25         | 294         |
| RN                        | 25         | 161         |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>256</b> | <b>1990</b> |

▪ **NOLEGGIO AUTOVETTURE E TAXI**

Le licenze per l'esercizio del servizio di taxi e l'autorizzazione per l'esercizio del servizio di noleggio con conducente sono **rilasciate dalle Amministrazioni comunali** su delega della Regione Emilia-Romagna.

La tabella seguente illustra la situazione sulla base dei dati resi dai Comuni alle Province, che forniscono annualmente alla Regione il quadro aggiornato.

**Tabella 11**  
**Noleggio autovetture e taxi**  
(Aggiornamento 2024)

| Bacino                    | Licenze Taxi<br>Previste | Licenze Taxi<br>Assegnate | Autorizzazioni<br>NCC Previste | Autorizzazioni<br>NCC Assegnate |
|---------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------------|---------------------------------|
| Bologna                   | 768                      | 743                       | 462                            | 436                             |
| Forlì-Cesena              | 60                       | 51                        | 138                            | 123                             |
| Ferrara                   | 81                       | 55                        | 247                            | 163                             |
| Modena                    | 118                      | 109                       | 198                            | 171                             |
| Parma                     | 135                      | 94                        | 262                            | 209                             |
| Piacenza                  | 241                      | 164                       | 31                             | 31                              |
| Ravenna                   | 37                       | 36                        | 153                            | 126                             |
| Reggio nell'Emilia        | 109                      | 65                        | 220                            | 138                             |
| Rimini                    | 148                      | 134                       | 87                             | 85                              |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>1697</b>              | <b>1451</b>               | <b>1798</b>                    | <b>1482</b>                     |

## 3.2 DATI ECONOMICO-GESTIONALI

### 3.2.1 Ricavi da traffico, passeggeri trasportati ed evasione tariffaria

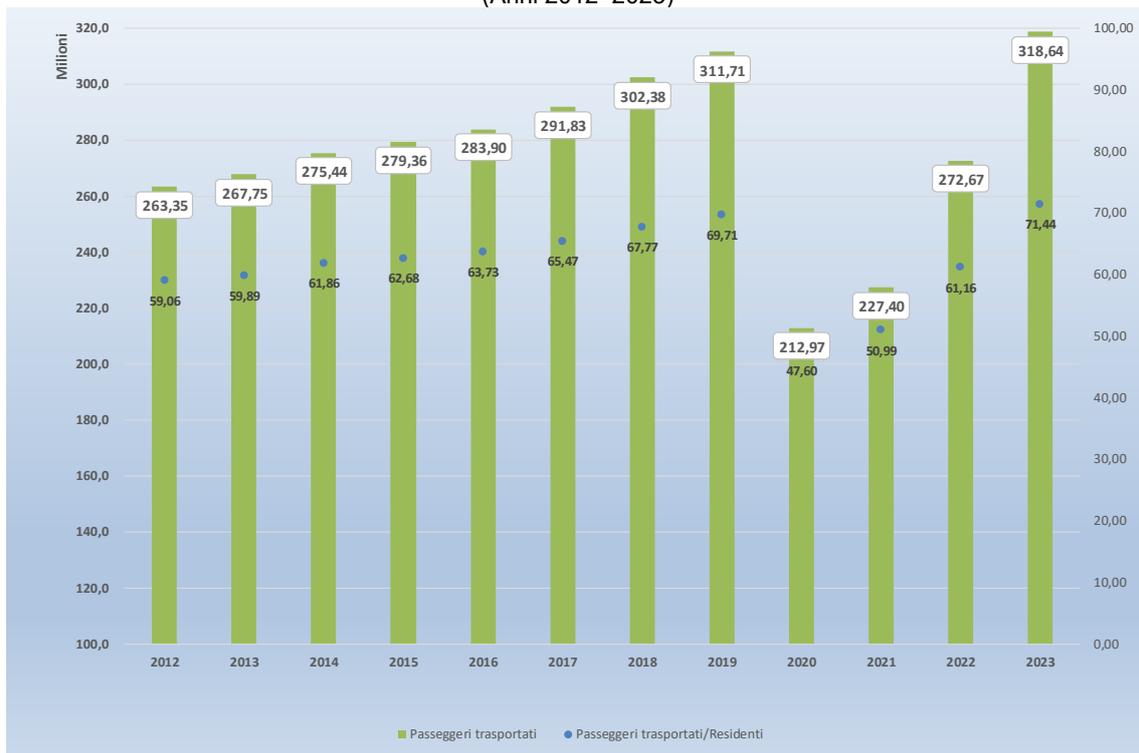
Il dato dei ricavi da traffico tiene conto dei ricavi da vendita di titoli di viaggio (tariffe), integrazioni tariffarie e sanzioni (escluso la pubblicità) come rilevato dall'Osservatorio sul tpl, pertanto, dal 2022 i valori esposti sono estratti da quella rilevazione ed il dato delle integrazioni tariffarie non è confrontabile con quello degli anni precedenti. Fino al 2019 l'andamento dei due parametri è in costante aumento, come mostra la figura seguente. I dati relativi all'anno 2020 evidenziano il crollo dei valori quale effetto della crisi pandemica sul trasporto pubblico ed il 2021 evidenzia un lieve miglioramento di circa il 10 % rispetto l'anno precedente. Il valore 2023 conferma il riavvicinamento ai valori registrati prima della pandemia.

**Figura 4**  
**Andamento ricavi tariffari e da traffico**  
(Anni 2012-2023)



Relativamente al dato viaggiatori trasportati il dato **2023** conferma un incremento dell'utilizzo del trasporto pubblico dopo gli effetti della crisi con **un incremento del 16,86% rispetto l'anno precedente**. Il parametro **passeggeri trasportati per abitante**, evidenziato nella figura seguente, registra un **incremento del 16,80% nel 2023** rispetto al valore del 2022.

**Figura 5**  
**Andamento dei viaggiatori**  
 (Anni 2012–2023)



La Regione e i gestori dei servizi continuano a porre grande attenzione al tema della **lotta all'evasione tariffaria**, riconfermando l'impegno ad attuare modalità di accesso al servizio sempre più comode per l'utenza, quali la vendita a bordo, la maggiore capillarità di punti vendita sul territorio, le agevolazioni sulle modalità di pagamento dei titoli di viaggio e l'impegno verso un controllo sui mezzi e a terra anche attraverso diverse modalità di svolgimento (frequenza e intensità a cadenze prestabilite, a "tappeto", sui punti critici della rete, ecc.). Anche l'entrata a regime del sistema di tariffazione integrata Mi Muovo, con la possibilità di ricarica tramite bancomat e on line nei siti aziendali, dovrebbe contribuire in maniera sistematica a ricondurre il fenomeno dell'evasione entro limiti "fisiologici".

Le società di gestione continuano nell'impegno **al contenimento del fenomeno dell'evasione** anche attraverso progetti specifici e mirati quali ad esempio l'introduzione della salita obbligatoria sui mezzi dalla porta anteriore, finalizzata a migliorare il rapporto tra l'azienda e gli utenti dei mezzi pubblici attraverso preventive attività di informazione e sensibilizzazione, a cui segue l'intensificazione dei controlli a bordo, con priorità all'attività di sanzionamento dei viaggiatori abusivi. Questo schema, ripetuto per più volte nel corso dell'anno, concretizza **un'attività costante e sistematica di controllo**, la cui importanza è strategica per l'azienda, sia perché permette di recuperare risorse, sia perché veicola all'utenza un messaggio di legalità e correttezza.

L'introduzione della validazione obbligatoria, anche degli abbonamenti forfettari e a ogni cambio mezzo, è ormai applicata in tutti i bacini emiliano-romagnoli e, oltre a consentire di combattere l'evasione in modo ancora più efficace, permetterà di conoscere con più precisione la domanda di trasporto per migliorare il servizio.

Tale modalità, richiesta dal sistema di bigliettazione elettronica "Mi Muovo", ha trovato resistenze da parte dei cittadini che, pur condividendone la finalità, hanno evidenziato forti disagi a ottemperare, contestandone la modalità, in situazioni di forte affollamento dei mezzi. Allo stato attuale la mancata

obliterazione anche in caso di interscambio per l'effettuazione del viaggio non vede ancora applicare la sanzione in misura fissa di 6 euro prevista dall'art. 40 della L.R. 30/98.

La tabella seguente evidenzia alcuni **dati relativi al controllo sul fenomeno dell'evasione tariffaria realizzato nel 2022**.

**Tabella 12**

| Dati evasione tariffaria in Emilia-Romagna          |              |
|---|--------------|
| N. totale viaggiatori trasportati in Emilia-Romagna | 272.672.294  |
| N. corse controllate                                | 260.288      |
| N. verbali emessi                                   | 246.981      |
| N. viaggiatori controllati (*)                      | 3.262.131    |
| Viaggiatori controllati/Viaggiatori totali          | 1,20%        |
| Indice di evasione tariffaria (**)                  | 7,57%        |
| Importo totale sanzioni incassate (***)             | 8.402.433,23 |

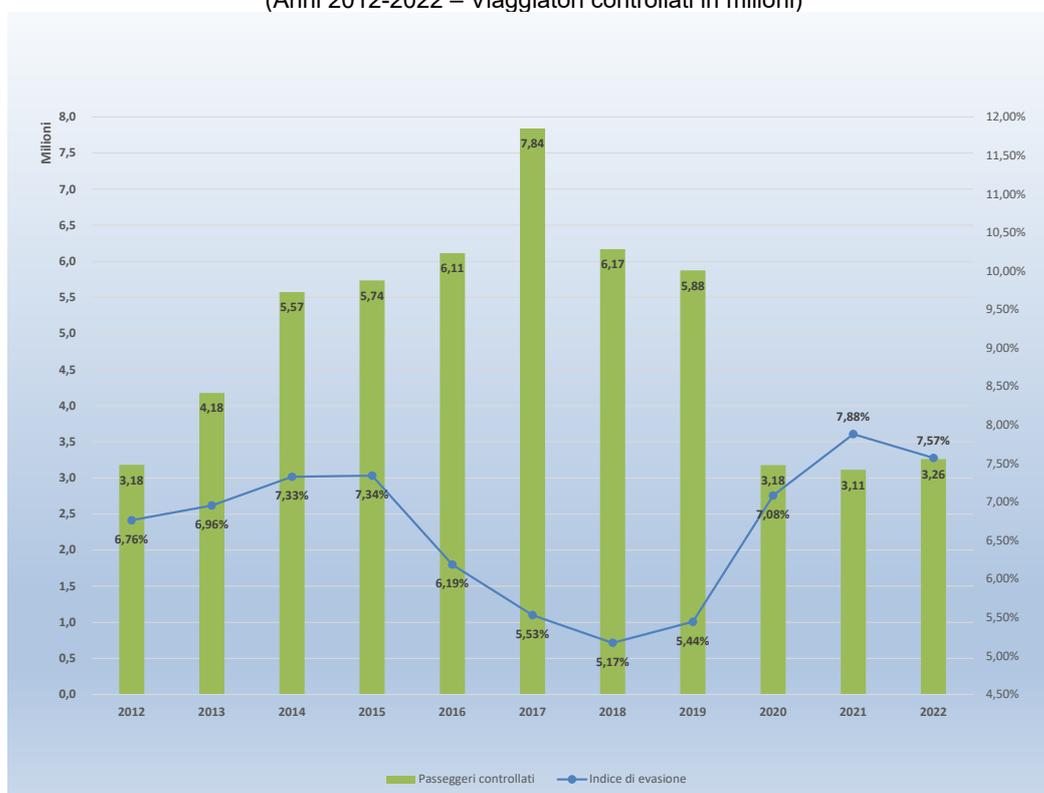
(\*) Numero di persone presenti sul mezzo.

(\*\*) Numero di infrazioni contestate/viaggiatori controllati.

(\*\*\*) Incasso da ricevute pagamento, processi verbali, ordinanze, ingiunzioni, iscrizioni a ruolo.

La figura seguente mette a **confronto la quantità dei controlli effettuati dai gestori dei servizi** in termini di numero di passeggeri oggetto di verifica e **l'indice di evasione**, derivante dal rapporto percentuale tra verbali emessi e passeggeri controllati. L'indice di evasione registrato nel **2022 pari al 7,57%** è in lieve diminuzione rispetto all'anno precedente. Un dato positivo in considerazione anche di un maggior numero di passeggeri controllati.

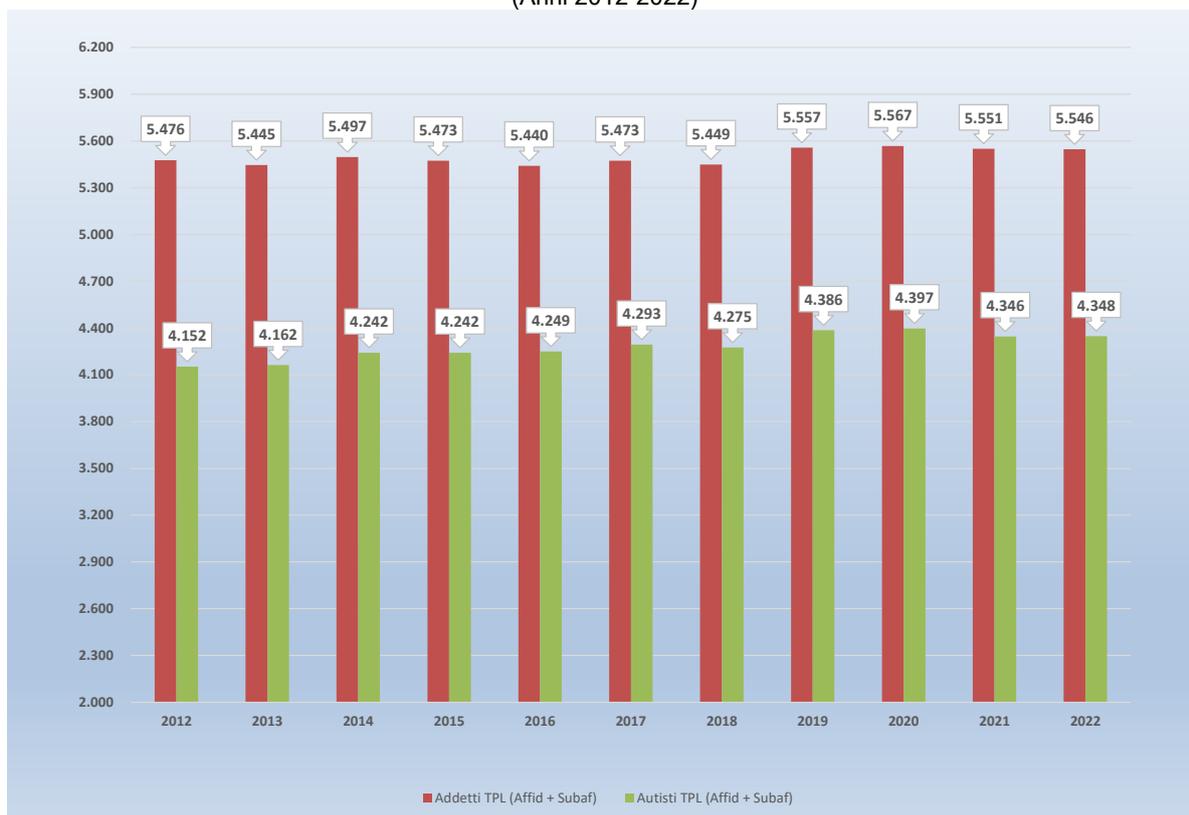
**Figura 6**  
**Viaggiatori controllati e indice di evasione**  
(Anni 2012-2022 – Viaggiatori controllati in milioni)



### 3.2.2 Addetti e costo del lavoro

Negli ultimi due anni i dati raccolti presso le imprese sono risultati in alcuni casi incompleti delle informazioni necessarie per la redazione di questo paragrafo pertanto si è proceduto, ove possibile, a stimare alcuni valori sulla base dei risultati degli anni precedenti (costo del lavoro, ore di servizio, numero degli addetti e degli autisti delle imprese sub-affidatarie). Pertanto, si raccomanda di interpretare con attenzione la continuità storica del dato e le grandezze che da esso derivano (es. produttività per addetto).

**Figura 7**  
**Andamento degli addetti nel settore TPL**  
(Anni 2012-2022)



**Tabella 13**  
**Personale Agenzie locali per la mobilità e il tpl**  
(Anno 2022)

| Agenzie       | Personale TPL | Altro personale (1) | Totale       |
|---------------|---------------|---------------------|--------------|
| Piacenza      | 4,13          | 0                   | 4,13         |
| Parma         | 2             | 3                   | 5            |
| Reggio Emilia | 9             | 0                   | 9            |
| Modena        | 12            | 0                   | 12           |
| Bologna       | 5             | 6                   | 11           |
| Ferrara       | 8             | 1                   | 9            |
| Romagna       | 19            | 0                   | 20           |
| <b>Totale</b> | <b>59,13</b>  | <b>10</b>           | <b>69,13</b> |

(1) Altro personale: svolge servizi complementari per la mobilità.

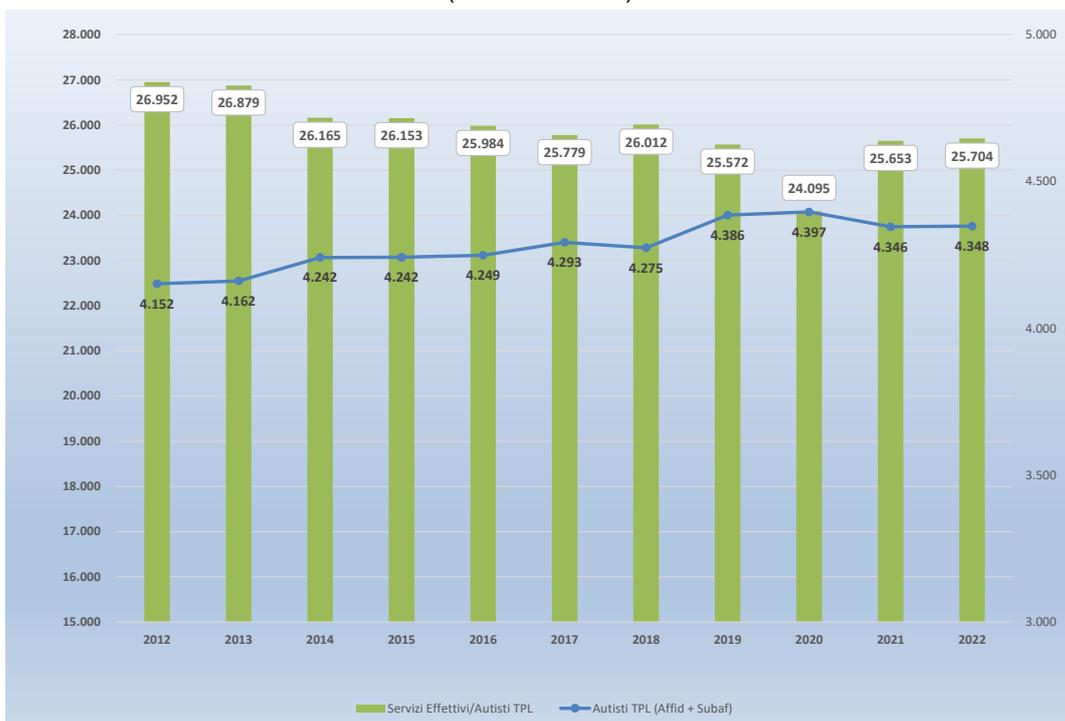
L'andamento delle **ore guida/autista** e delle **ore guida/addetti** registrati nel 2022 sono in ripresa attestandosi ai valori pre-pandemici.

**Figura 8**  
**Andamento delle ore di guida per addetto e autista – Totale tpi**  
 (Anni 2012-2022, addetti Aziende affidatarie inclusi subaffidatari)



Il parametro **percorse lorde per autista** (compreso sub-affidatari) dal 2012 evidenzia una costante diminuzione fino al 2020. Gli ultimi due anni registrano un lieve miglioramento.

**Figura 9**  
**Andamento percorse lorde per autista**  
 (Anni 2012-2022)



La figura seguente evidenzia l'andamento dei **costi sostenuti per il personale** delle sole società affidatarie (escluso sub-affidatari). Il dato 2020 risente delle modalità poste in atto dalle aziende di trasporto pubblico durante il lockdown: riduzione dei turni straordinari, utilizzo del congedo obbligatorio e l'incremento dei giorni di malattia. Il dato dell'ultimo biennio evidenzia un incremento dei costi.

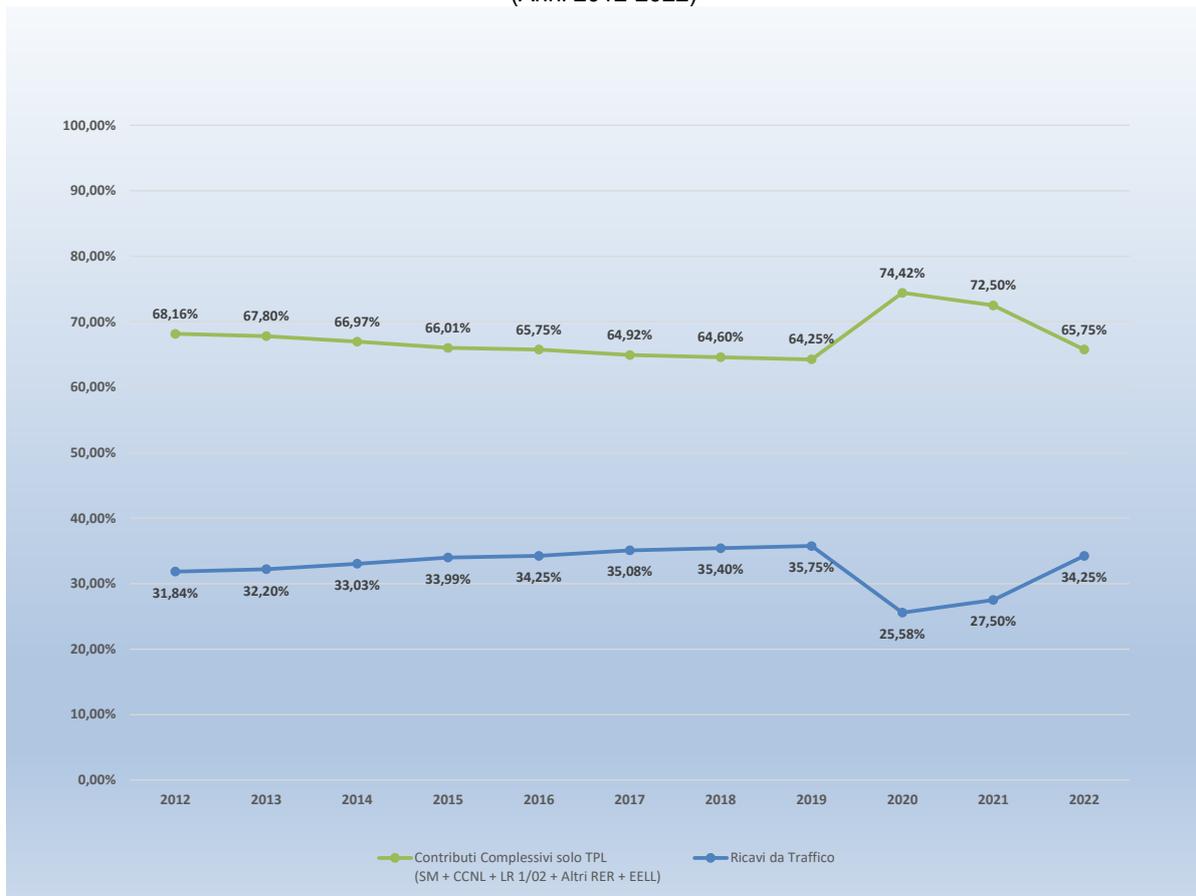
**Figura 10**  
**Andamento del costo del personale e dei salari**  
 (Anni 2012-2022 - Dati medi regionali)



### 3.2.3 Costo totale di esercizio ed economicità in sintesi

La figura seguente mostra l'andamento percentuale dei **contributi complessivi destinati al finanziamento del tpl** (sono stati ricompresi i contributi regionali e quelli degli Enti locali riferibili al sostegno dei servizi di tpl) e degli **introiti da traffico**. Come evidenziato, i valori mostrano un costante e tendenziale raggiungimento dell'obiettivo di copertura previsto dalla normativa (35/65) fino al 2019. Gli anni 2020 e 2021 risentono del crollo degli introiti da traffico a causa della pandemia. Il dato 2022 si riavvicina al rapporto pre-pandemico.

**Figura 11**  
**Andamento dei ricavi da traffico e dei Contributi complessivi solo tpl**  
(Anni 2012-2022)



### 3.3 INVESTIMENTI PER LA MOBILITÀ URBANA E IL TRASPORTO PUBBLICO

#### 3.3.1 Azioni per il trasporto pubblico e la mobilità sostenibile

**Il risanamento e la tutela della qualità dell'aria** costituiscono un obiettivo irrinunciabile e inderogabile per la Regione, date le implicazioni sulla salute dei cittadini e sull'ambiente. Per questo le politiche regionali del trasporto pubblico e della mobilità urbana sono volte al conseguimento di obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria e di riduzione della congestione stradale.

Attraverso diverse linee di intervento, Accordi di programma e Fondi previsti da leggi statali e regionali, la Regione ha cofinanziato e cofinanzia **interventi per il miglioramento e la qualificazione del sistema di mobilità nell'ambito delle principali città**, in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale indicati dal Piano regionale dei trasporti e in piena condivisione con gli obiettivi principali del Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2030) dell'Emilia-Romagna recentemente approvato con deliberazione dell'Assemblea Legislativa n. 152 del 30 gennaio 2024.

**Il PRIT 2025**, approvato con Delibera di Assemblea Regionale n° 59 del 23/12/2021, **per l'accessibilità e l'organizzazione dei servizi** promuove il riequilibrio verso forme di mobilità collettiva o non motorizzata, sia in ambito urbano che extra-urbano, attraverso:

- sistemi più efficienti di integrazione modale e di co-modalità;
- l'innovazione e il potenziamento del TPL;
- regole per la governance del sistema.

La riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico è caratterizzata da una rete di servizi ferroviari regionali, metropolitani e di bacino, che costituiscono le linee di forza della mobilità e una sub-rete di autolinee su gomma, in coordinamento con tali servizi, dimensionata in modo da estendere la copertura territoriale e contribuire al miglioramento dei livelli di accessibilità su mezzo pubblico.

Snodi fondamentali in questo sistema sono le stazioni ferroviarie, che diventano punto di integrazione del sistema tra TPL e il trasporto privato e dovranno essere correttamente attrezzate al riguardo.

**Il PRIT 2025 nelle aree urbane sostiene le misure di mobilità sostenibile** che puntano alla riqualificazione dello spazio urbano, ridestinandolo a regolamentazione degli accessi urbani, della sosta e dei limiti di velocità dei veicoli.

Si pone l'obiettivo di incentivare la mobilità "dolce", gli spostamenti pedonali e l'utilizzo della bicicletta attraverso la creazione di percorsi sicuri diretti e gradevoli, la promozione dei sistemi ITS e di infomobilità per il miglioramento della circolazione e della sicurezza, nonché il monitoraggio, coordinamento e integrazione fra i sistemi.

Questo sviluppo di politiche in ambito urbano è supportato dalla stagione di pianificazione nata e cresciuta negli ultimi 20 anni dalla introduzione del PUMS - Piano Urbano di Mobilità Sostenibile: è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Questo strumento ha avuto una grande diffusione nella realtà territoriale dell'Emilia-Romagna; infatti, in questo momento abbiamo circa 15 PUMS adottati di cui 13 già approvati e un paio in fase di redazione. Per alcuni di essi, come il Comune di Parma, è in via di realizzazione un ulteriore aggiornamento.

A tutto questo va aggiunto il valore della pianificazione urbanistica locale, così come definita dalla legge urbanistica regionale 24/2017 che, attraverso i nuovi strumenti di PUG (a livello comunale e di unione di Comuni) e di PTAV (aree vaste ex province), in maniera coerente con quanto previsto dal PRIT vigente introitano le politiche di mobilità sostenibile all'interno delle logiche ecosistemiche di sviluppo e rigenerazione urbana.

### 3.3.2 Investimenti e azioni per il sistema regionale della mobilità ciclopedonale

- **QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO DEL SETTORE TRASPORTI: L.R. 10/2017, L. 2/2018, L.145/2018, D.I. 4/2022 E D.D.227/24**

La mobilità ciclistica rappresenta una forma di mobilità “completa”, ossia in grado di soddisfare tutte (o quasi) le esigenze quotidiane di spostamento, da quelle sistematiche a quelle occasionali, da quelle per ragioni di lavoro o studio a quelle ludiche o ricreative. In particolare, in ambito urbano, oltre a svolgere una duplice funzione autonoma come modalità efficiente nell'accessibilità e come funzione complementare al trasporto pubblico, concorre al miglioramento della qualità dell'aria, al risparmio energetico e alla vivibilità e salvaguardia del territorio e del paesaggio, ossia è una forma di mobilità altamente sostenibile.

Con l'approvazione della **legge regionale 10/2017 “Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità”** la Regione, in continuità con quanto già attuato e avviato, sta attivamente promuovendo diverse iniziative per sviluppare una mobilità sostenibile con una maggiore sicurezza per la circolazione ciclistica, per incentivare i trasferimenti casa-lavoro, casa-scuola, per favorire il ciclo-turismo verso le città d'arte e le aree naturalistico-paesaggistiche e, in generale, per favorire l'avvicinamento dei cittadini a scelte di mobilità consapevoli, anche in funzione del miglioramento della qualità ambientale e della salute della comunità stessa.

Se in ambito urbano la mobilità ciclabile è assolutamente competitiva (e spesso superiore) in termini di efficienza ed efficacia, su distanze più lunghe necessita di tempi e servizi diversi e tende a caratterizzarsi come mobilità di tipo turistico o sportivo. Inoltre, grazie all'adeguamento dei treni, è possibile caricare sui treni regionali sia biciclette tradizionali che biciclette pieghevoli. La Regione promuove l'acquisto di biciclette pieghevoli per favorire gli abbonati dei servizi ferroviario regionale che possono così iniziare e concludere i loro spostamenti in modo autonomo.

La legge regionale 10/2017 articola il sistema regionale della ciclabilità in tre elementi, ai fini del raggiungimento degli obiettivi della ciclabilità: **reti urbane ed extraurbane, reti ciclovie regionali e integrazione** delle reti con le infrastrutture e i servizi per la mobilità sostenibile e l'interscambio. Gli obiettivi della legge regionale sono: promozione della ciclabilità urbana ed extraurbana, anche alimentata da energie rinnovabili; realizzazione di una Rete delle ciclovie regionali; raddoppio della percentuale di spostamenti in bici e a piedi sul territorio; riduzione del tasso di motorizzazione con particolare riferimento ai veicoli a combustione; nuovi collegamenti tra le piste esistenti con forte attenzione alla loro messa in sicurezza, una maggiore integrazione treno-bici anche grazie al recupero di stazioni ferroviarie e case cantoniere trasformandole in strutture per servizi; promozione di nuovi stili di vita consapevoli e di mobilità attiva anche nell'ottica della prevenzione della salute della collettività; la miglior fruizione del territorio e del contenimento dell'uso del suolo; promozione di servizi per i ciclisti, dalla riparazione alla vigilanza.

Ai sensi dall'art. 3 della legge regionale 10/2017, il PRIT individua il **“Sistema regionale della ciclabilità”** (comprensivo della Rete delle Ciclovie Regionali), definendo gli indirizzi, gli obiettivi di sviluppo, le priorità e le azioni necessarie alla realizzazione del Sistema stesso.

In sede di prima applicazione, agendo anche per l'omogeneizzazione dei vari strumenti individuati, il piano di settore (PRIT) svolge le funzioni del previsto piano regionale della mobilità ciclistica.

A tal fine diventano strategiche azioni quali:

- promuovere un approccio integrato alla pianificazione e alla realizzazione della rete ciclabile, sia in termini di infrastruttura e di poli collegati, che di servizi, segnaletica e dotazioni, per un servizio all'utenza integrato;
- promuovere l'accessibilità urbana e dei principali poli di attrazione territoriali, quali le stazioni ferroviarie;
- promuovere e favorire azioni e politiche innovative per l'incremento della mobilità ciclopedonale, anche attraverso l'utilizzo di sistemi tecnologici intelligenti e forme di coordinamento con la sharing mobility;
- promuovere la "cultura ciclabile", anche attraverso la formazione, l'informazione e l'utilizzo di progettazione partecipata;
- consolidare e implementare sistemi a tariffazione integrata in sinergia con i servizi di bike sharing, in particolare nei luoghi di interscambio modale ferro gomma;
- favorire le politiche relative ai percorsi sicuri casa-scuola, casa-lavoro, del mobility management, del diritto alla mobilità delle categorie più deboli.

In sintesi, le azioni prioritarie regionali vengono definite:

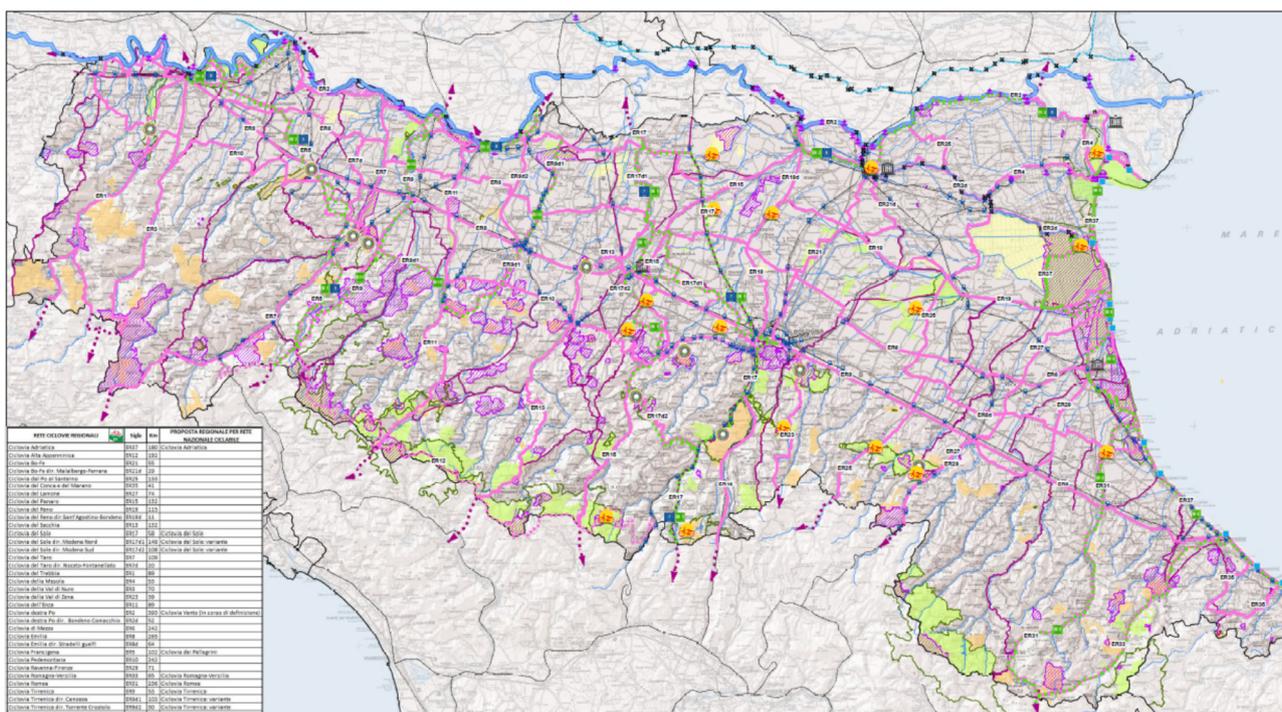
- in ambito urbano, all'individuazione della rete ciclabile, in accordo con i piani locali di mobilità, alla sua realizzazione, riqualificazione e potenziamento, con verifica e messa in sicurezza dei punti più critici e degli attraversamenti ciclopedonali, alla continuità e riconoscibilità dei tracciati con riferimento alla segnaletica e all'intermodalità;
- in ambito extraurbano, al consolidamento di una rete che possa offrire un'alternativa modale efficace anche sulla media distanza, rispondendo allo stesso tempo alle esigenze di sicurezza nella circolazione, nonché di tutela e valorizzazione del paesaggio.

Di rilevanza prioritaria risulta il tema dell'**intermodalità ciclo-pedonale**, in particolare per la **connessione con le stazioni**. Occorre cercare di incrementare l'uso della bicicletta non come sistema di mobilità antagonista del tpl, ma come elemento a esso complementare. In questo contesto va considerato il sistema del bike sharing, da implementare come numero complessivo di bici (tradizionali e a pedalata assistita, in modo da offrire un'ampia possibilità di scelta al fruitore del servizio) e di punti di prelievo/rilascio, da estendere gradualmente, realizzando la massima integrazione tariffaria con il tpl, avendo come obiettivo l'indifferenza dell'origine o della destinazione all'interno del territorio regionale. Il bike sharing può essere perciò ritenuto particolarmente versato per l'accesso ai luoghi di interscambio oppure alle zone a traffico limitato dei centri storici. Si sottolinea che studi specifici hanno evidenziato che circa metà della popolazione regionale abita a distanza ciclabile da una fermata o stazione ferroviaria, ponendo quindi il tema dello stato della rete ciclopedonale nell'intorno (dai 2,5 ai 3 km) della stazione ferroviaria; gli interventi prioritari dovranno riguardare:

- la continuità della rete delle piste e dei percorsi ciclabili, e la qualità di accesso alle stazioni;
- l'accessibilità alle biciclette nelle immediate vicinanze delle stazioni;
- la dotazione di servizi e di parcheggio per la ciclabilità in prossimità delle stazioni.

Nell'ambito del PRIT 2025 è stata approvata la Carta E, riferita alla rete delle Ciclovie Regionali che rappresenta una serie di "corridoi", cioè di fasce territoriali all'interno dei quali sono presenti o dovranno essere realizzati gli effettivi percorsi o itinerari ciclabili. Tali corridoi sono stati individuati sulla base di un complesso di elementi territoriali, ambientali e trasportistici, che consentono un'adeguata fruizione dei valori ad essi associati e la connessione con le reti ciclabili nazionali ed europee, il territorio locale e il sistema dell'intermodalità. La rete infatti tiene conto anche delle esigenze di collegamento tra i principali centri urbani, per favorire anche la mobilità ciclistica urbana. Si tratta di un obiettivo di lungo periodo, da realizzare attraverso la pianificazione e la progettualità della Regione e degli Enti locali.

Figura 12



Tale Rete:

- integra il sistema regionale della mobilità e si inserisce all'interno delle principali reti o percorsi ciclabili Europei e Nazionali;
- costituisce un quadro di riferimento per la programmazione delle risorse regionali e per orientare la pianificazione e la progettualità degli Enti locali.

Queste azioni vengono rafforzate da quanto previsto in termini di strategie e priorità dalla **Legge n. 2 dell'11 gennaio 2018** (in vigore dal 15 febbraio 2018) "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità turistica". In essa vengono ribadite le priorità sopracitate e sono previsti inoltre diversi livelli territoriali di pianificazione da armonizzare nel corso del tempo (Piano Nazionale Mobilità Ciclistica approvato nel luglio 2022, Piano regionale della Rete Ciclabile, Biciplan comunale).

Un nuovo piano, articolato a livello regionale, è stato definito dalla citata Legge n. 2 del 11 gennaio 2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", che all'articolo 3 prevede che "(...) le Regioni, nell'ambito delle proprie competenze (...) predispongono e approvano con cadenza triennale, in coerenza con il piano regionale dei trasporti e della logistica e con il Piano nazionale della mobilità ciclistica, il piano regionale della mobilità ciclistica. Il piano regionale della mobilità ciclistica individua gli interventi da

*adottare per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative nel territorio regionale e per conseguire le altre finalità della presente legge”.*

Con i fondi PNRR assegnati con il decreto interministeriale n.4 del 2022, la Regione ha ricevuto ulteriori risorse pari a 22,8 mln di euro per potenziare i tratti delle ciclovie nazionali ricadenti sul proprio territorio che prevedono la realizzazione di ulteriori 120 km di piste ciclabili. Le risorse sono così ripartite: 7,8 mln di euro per la ciclovie del Vento, 8,7 mln per la ciclovie del Sole e 6,2 per la ciclovie Adriatica. Il D.I. n.4 prevedeva una serie di scadenze che non sono state raggiunte anche a causa di una comunicazione del MIT che, nel corso del 2023, aveva preannunciato il definanziamento della misura. Con D.I. n.221 del 2024 è stato rimosso il vincolo principale legato all'affidamento dei lavori entro il 31/12/2023 e pertanto i progetti legati al PNRR hanno trovato un nuovo slancio.

Grazie alla L.145/2018 nel corso del 2023 è stato aperto un bando riferito ai comuni con popolazione inferiore ai 30.000 abitanti volto alla promozione della mobilità ciclistica. Nell'ambito di tale bando sono stati finanziati 25 comuni su 73 comuni partecipanti, per un importo complessivo di contributi pari ad euro 9.988.080,05.

Infine, con Decreto n.227/24 il MASE ha approvato una serie di misure finanziate nell'ambito degli interventi PAIR, per un importo complessivo di 13.780.000,00 che prevedono:

- lo scorrimento della graduatoria riferita al bando per la promozione della mobilità ciclistica per i comuni sotto i 30.000 abitanti;
- la realizzazione di un nuovo bando per la promozione della ciclabilità riferito ai comuni con popolazione superiore ai 30.000;
- l'incentivo di azioni di mobility management su scala regionale.

Tali misure sono state avviate a partire dalla seconda metà del 2024.

## ▪ **LA RETE DELLE CICLOVIE NAZIONALI E REGIONALI**

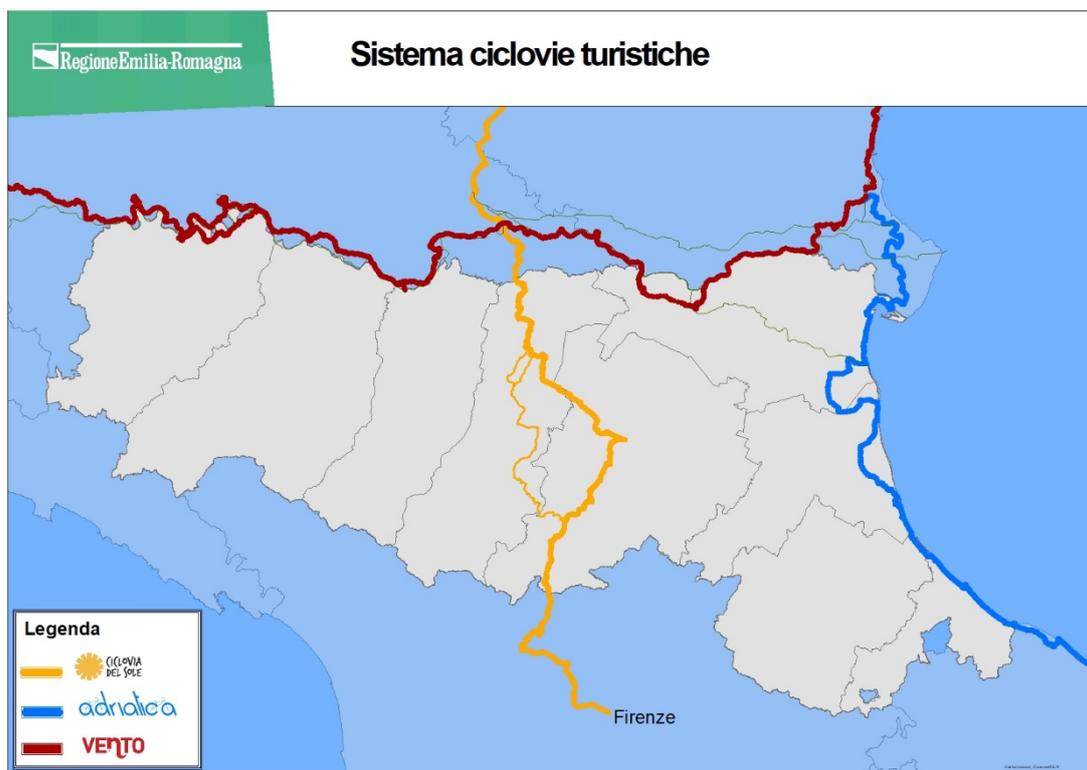
La **Rete delle ciclovie regionali** è costituita da percorsi già attualmente utilizzati per cicloturismo e non solo, corrispondenti a oltre 1.000 km di infrastrutture e sviluppate su differenti tipologie (percorsi esistenti o comunque utilizzati, viabilità minore a basso volume di traffico veicolare in sede propria, riservata o protetta, sedimi dismessi-exferrovie - argini, strade e sentieri forestali, rurali o storici, oltre alle reti urbane ed extraurbane di piste ciclopedonali). Fa riferimento prioritario alle reti nazionali (Bicitalia e anche Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche-SNCT) ed europee (Eurovelo) e rappresenta lo strumento di settore di indirizzo e riferimento all'interno del sistema regionale di pianificazione territoriale, di mobilità e dei trasporti nel territorio al fine di individuare, pianificare e promuovere una rete di percorsi ciclabili estesa e continua, riconoscibile e di ampia scala, con le relative infrastrutture e servizi. L'obiettivo è quello di promuovere la sempre maggiore fruizione delle principali risorse culturali, naturali e paesaggistiche, nel rispetto delle caratteristiche ambientali del territorio e delle esigenze di collegamento tra i principali centri urbani, integrandosi e favorendo la mobilità ciclabile locale.

**L'EuroVelo, the European CyceRoute Network** è la rete ciclabile europea ideata nel 1998 e gestita da ECF - European Cyclists' Federation in collaborazione con partner nazionali e regionali, tesa a sviluppare una rete di 14 itinerari ciclabili di lunga percorrenza attraverso tutto il continente europeo con 14 Ciclovie, (70.000 km con circa 1/3 realizzato) con 3 percorsi in Italia di 6.100 km: EV5 Via Romea Francigena: 3.900 km (1.800 km in Italia, EV7 SunRoute (Ciclopista del Sole): Capo Nord-Malta, 7.409 km (3.000 km in Italia) e EV8 Mediterranean Route (Via del Po e delle Lagune): Costa francese-Costa Istriana, 5.888 km (1.300 in Italia).

**La rete ciclabile nazionale Bicitalia, proposta da FIAB onlus e aggiornata nel 2022, rappresenta un network di grande respiro e permette tramite itinerari sovraregionali il collegamento con i paesi confinanti e con la rete EuroVelo. In Emilia-Romagna vi sono tre ciclovie: Ciclopista del Sole, Via del Po e delle Lagune e La Via Francigena.**

**Il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT) individuato dal MIT con le leggi di stabilità 2015 e in coerenza con le reti Bicitalia ed Eurovelo, stanziando circa 350 milioni di euro per 10 ciclovie nazionali, in cui la Regione Emilia-Romagna è interessata da tre ciclovie: Ciclovie Vento, Sole e Adriatica, per le quali sono stati sottoscritti con il MIT nuovi e vigenti Protocolli d'Intesa, ai sensi del Decreto Interministeriale n.517718 che ha ridefinito criteri e modalità del finanziamento, approvati con DGR n. 521 dell'8 aprile 2019 (Sole), DGR n. 590 dell'15 aprile 2019 (Vento) e n. 473 dell'1 aprile 2019 (Adriatica).**

**Figura 13**  
**Rete delle ciclovie turistiche nazionali**



**La Ciclovie del Sole da Verona a Firenze ha un tracciato di circa 680 km** distribuiti tra le regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Veneto e Toscana comprensivi, nella regione Emilia-Romagna, del tracciato principale su Bologna e delle varianti su Modena e sul tracciato sulla ex ferrovia dismessa Bologna-Verona). Nello specifico per la Ciclovie Sole, di cui la Regione Emilia-Romagna è capofila, il progetto di fattibilità approvato dal MIT con percorso Verona-Bologna-Firenze è costituito da una direttrice principale lunga 392 Km, a cui si aggiungono circa 300 Km di tratti integrativi. Il tracciato attraversa 4 regioni (Toscana, Emilia-Romagna, Lombardia e Veneto), 2 Città metropolitane (Firenze e Bologna), 5 province (Prato, Pistoia, Modena, Mantova e Verona) e 73 comuni.

Per quanto riguarda la Ciclovie del Sole, la Città Metropolitana di Bologna, individuata come soggetto attuatore per realizzare la progettazione di fattibilità tecnico-economica dell'intera Ciclovie con 1.066.728,00 euro di finanziamento MIT, ha completato il lavoro e la Regione Emilia-Romagna nell'aprile 2020 ha trasmesso al MIT il progetto aggiornato, con la proposta condivisa con il Tavolo tecnico Interministeriale dei lotti prioritari da finanziare per la loro progettazione definitiva-esecutiva e attuazione. L'approvazione finale del MIT, dopo anche l'emissione dei pareri degli altri ministeri interessati, è avvenuta a settembre 2020. Purtroppo, a causa dell'alluvione di maggio 2023, la fase

di attuazione dell'intervento ha subito dei rallentamenti legati alla necessità di trovare delle alternative progettuali a tratti non più percorribili.

Il secondo soggetto attuatore in regione, riferito alla Ciclovia del Sole è la provincia di Modena che è impegnata nella realizzazione di due lotti per un costo complessivo di 4,2 milioni di euro ed una lunghezza di 5,2km. Il tratto in questione prevede anche la realizzazione di un nuovo ponte ciclabile sul fiume Secchia i cui lavori sono in corso.

**La Ciclovia Vento, che integra la Ciclovia del Po- Ciclovia destra Po** da Venezia a Torino. Attraversa quattro regioni (Lombardia, Piemonte, Emilia-Romagna e Veneto) e sarà lunga circa 687 km. La regione Lombardia Ente Capofila ha redatto il PFTE dell'intera ciclovia e i relativi lotti prioritari sono stati approvati a febbraio 2020 dal MIT e prevedono un costo complessivo dell'opera di oltre 182 milioni di euro, di cui circa 24 milioni nel nostro territorio per una direttrice lunga 110 km. Vi sono finanziamenti previsti dal Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili (Fondo Ciclovie), dal Piano di Ripresa e Resilienza nazionale -PNRR, ma anche dal Ministero della Transizione Energetica pari a 16 milioni di euro.

**La Ciclovia Adriatica** da Chioggia fino al Gargano ha un tracciato di 1.000 km e attraversa le regioni Veneto, Emilia-Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia. La Regione Marche Ente capofila ha assegnato a un raggruppamento tecnico l'affidamento della progettazione di fattibilità tecnico-economica di tutta la ciclovia (finanziamento MIT di 1,2 milioni di euro), completato a luglio 2021. Il tratto emiliano-romagnolo lungo il mare da Goro a Cattolica è lungo 240 km, con costo previsto in fase di progetto di fattibilità per la parte del nostro territorio di 70 milioni di euro. (Vd. Tabella sottostante). Per quanto riguarda il primo lotto prioritario di 20 km da Porto Corsini a Pineta di Classe passando per Ravenna, è stato aggiudicato a dicembre 2023 ed i lavori sono stati affidati nel corso del 2024.

**Tabella 14**  
**Interventi in corso per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclabile 2021-2023 - Fonti di finanziamento Ciclovie -SNCT**

| Ciclovie Nazionali Lotti RER |                   |                      |  |                          |                           |
|------------------------------|-------------------|----------------------|--|--------------------------|---------------------------|
| Progetti                     | Beneficiario/i    | Fonte                | Nome progetto                          | Contributo (Mln di Euro) | Stato                     |
| <b>Ciclovia Vento</b>        | Comune Piacenza   | MIT DI 517/18        | E1-Piacenza-Fossadello                 | 973.251,52               | Avviato                   |
|                              | AiPO PC           |                      | E3-Ferrara centro                      | 1.000.000,00             | Concluso                  |
|                              | Comune di Ferrara | PNRR DI 4/22         |  | E1 Fossadello-Cremona    | 5.009.192,92              |
|                              | AiPO PC           |                      | E3-Ferrara ponte Polesella             | 2.873.277,20             | Sbloccato con D.I. 221/24 |
|                              | AiPO FE           |                      | E3-Ferrara ponte Polesella             | 1.587.893,39             | In attesa proroga         |
|                              | AiPO FE           | MITE 412/2020        | E2-Reggio Emilia (Boretto-Luzzara)     | 4.367.106,61             | In attesa proroga         |
|                              | AiPO PC           |                      |  |                          |                           |
| <b>Ciclovia Sole</b>         | CMBO              | Finanziaria 208/2015 | Realizzazione del PFTE                 | 1.066.728,00             | Concluso                  |
|                              | CMBO              | 226/2016 Min Amb     | Ex Ferrovia dismessa Bologna-Mirandola | 5.000.000,00             | Concluso                  |

| Ciclovie Nazionali Lotti RER |                     |                             |  |                     |         |
|------------------------------|---------------------|-----------------------------|--|---------------------|---------|
|                              | Provincia di Modena | MIT DI 517/18               | Tronchi 7 e 9  | 2.675.360,00        | Avviato |
|                              | CMBO                |                             | Lotto prioritario 1 - Tratto 3 attraversamento Crevalcore, San Giovanni in Persiceto e Sala Bolognese - tratto 4: Casalecchio - Marzabotto | 5.110.120,56        | Avviato |
|                              | CMBO                | PNRR DI 4/22                | Lotto prioritario 2 - Tronchi n. 3, 4 e 7  | 7.200.000,00        | Avviato |
|                              | Provincia di Modena |                             | Completamento Tronco 9 del Tratto di Concordia Sulla Secchia   | 1.550.000,00        | Avviato |
| Ciclovia Adriatica           | Comune di Ravenna   | MIT DI 517/18               | Realizzazione del 1° Lotto Prioritario da Ravenna a Porto Corsini della Ciclovia Turistica Adriatica                                       | 3.072.105,14        | Avviato |
|                              | Comune di Ravenna   | PNRR DI 4/22                |  | 6.250.000,00        |         |
|                              | Comune di Ravenna   | 412/2020 Min Amb (BTW 2021) |  | 425.392,16          |         |
| <b>Totale</b>                |                     |                             |  | <b>48.160.427,5</b> |         |

#### ■ INTERVENTI E AZIONI PER LO SVILUPPO DELLA MOBILITA' CICLISTICA 2020-2024

Specificatamente nel periodo 2020-2024 sono stati avviati oltre 490 interventi che riguardano la mobilità ciclistica in tutto il territorio regionale che porteranno alla realizzazione di circa 1000 km di percorsi ciclabili entro il 2027, con un contributo regionale complessivo programmato di circa 146 milioni di euro, su un costo complessivo previsto superiore a 171 milioni.

**Tabella 15**  
Interventi in corso per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica 2020-27  
Fonti di finanziamento

|   | Area  | Nome bando                                       | Numero interventi | Contributo programmato |
|---|---|--|-------------------|------------------------|
| 1 | Area Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile                          | FSC 2014-2020                                    | 39                | 12.000.000,00          |
| 2 | Area Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile                          | BTW 2020 -I Fase                                 | 60                | 3.050.228,94           |
| 3 | Area Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile                          | BTW 2021 -II Fase                                | 194               | 10.022.000,00          |
| 4 | Area Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile                          | BTW 2021 -III Fase                               | 24                | 9.778.000,00           |
| 5 | Area Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile                          | SNCT   | 12                | 46.655.059,64          |
| 6 | Area Viabilità Logistica e Trasporti per vie d'acqua                    | PNSS   | 21                | 3.914.459,07           |
| 7 | Area sviluppo locale di tipo partecipativo                              | PSR 2014-2020                                    | 14                | 3.594.175,00           |
| 8 | Settore coordinamento delle politiche europee, programmazione, riordino | Progetti finanziati nell'ambito della L.R.5/2018 | 30                | 5.446.723,00           |

|    | Area   | Nome bando  | Numero interventi | Contributo programmato |
|----|--|---|-------------------|------------------------|
|    | istituzionale e sviluppo territoriale, partecipazione, cooperazione e valutazione. |   |                   |                        |
| 9  | Area Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile                                     | Promozione della mobilità ciclopedonale 2023-2024 | 25                | 10.000.000,00          |
| 10 | Area Trasporto Pubblico e Mobilità Sostenibile                                     | Progetti Mobilità sostenibile 2024-27             | 32                | 13.780.000,00          |
| 11 | Area energia ed economia verde   | PR FESR 2021-2027                                 | 24                | 24.000.000,00          |
| 12 | Settore Turismo, Commercio, Economia urbana, Sport                                 | ATUSS   | 16                | 14.266.097,42          |
|    |  |   | <b>491</b>        | <b>146.506.743,07</b>  |

In relazione al Documento sulla programmazione 2022-2025 per la mobilità sostenibile in Emilia-Romagna, la strategia della Regione punta a realizzare 1.000 nuovi chilometri di piste ciclabili nei prossimi dieci anni, per cogliere gli obiettivi sia del raddoppio della percentuale di spostamenti in bici e a piedi sul territorio, arrivando a una media regionale del 20% rispetto all'attuale 10%, sia quello conseguentemente di riduzione del tasso di motorizzazione.

■ **FONDI DI SVILUPPO E COESIONE -FSC 2014-2020: “BANDO CICLABILITÀ” E FERROVIE DISMESSE**

Con il Bando ciclabilità del Fondo Sviluppo e Coesione FSC 2014-2020 la Regione ha finanziato con 12 milioni di euro su una spesa complessiva di 24 milioni di euro e una lunghezza di piste ciclabili prevista di oltre 142 km, la realizzazione, ora in corso di ultimazione, di 39 interventi degli Enti locali nel territorio regionale di ritessitura di percorsi ciclabili e servizi/infrastrutture per la ciclabilità con premialità alla loro programmazione ed efficacia (Rif.: Delibere di Giunta regionale n. 577/2018-Convenzione MIT-RE, n. 821/2018-Bando Ciclabilità, n. 1873/2018-Piano Operativo degli Investimenti e relativi atti di modifica e integrazione).

Ad essi, con il I Addendum Fondo Sviluppo e Coesione FSC 2014-2020, si è aggiunto un finanziamento di 2 milioni di euro su una spesa complessiva di 2,5 milioni di euro per l'Intervento di ritessitura urbana attraverso la realizzazione di una diagonale ciclabile di circa 3 km di lunghezza, con recupero della ferrovia dismessa del tratto Bologna-Milano in zona urbana del Comune di Modena (Rif. Delibera di Giunta regionale n. 730/2019-Convenzione MIT-RER e Piano Operativo degli Investimenti).

■ **PROGETTO “BIKE TO WORK 2020-2021 I FASE**

**Durante il periodo di pandemia sono stati programmati i finanziamenti regionali del Progetto “Bike to work”,** avviato a maggio 2020, per l'attuazione nelle 33 città coinvolte a suo tempo nell'elaborazione Piano Area Integrato Regionale-PAIR 2020, con 66 interventi previsti, con contributo regionale di oltre 3,3 milioni di euro<sup>1</sup> e nello specifico:

- interventi di piste ciclabili urbane o acquisto bici o mezzi simili (in casi limitati) con previsti 33 interventi, con contributo regionale di oltre 1,5 milioni di euro;
- incentivi ai dipendenti di aziende con accordo con i comuni, per gli spostamenti su bici casa-

<sup>1</sup> Rif.: Delibere di Giunta regionale nn. 484, 570 e 1533/2020 di: “ATTUAZIONE DEL PROGETTO "BIKE TO WORK". MESSA IN CANTIERE DI INIZIATIVE SOSTENIBILI RIGUARDANTI LA FASE 3 DEL COVID 19. CONTRIBUTI E INCENTIVI PER LA MOBILITA' CICLABILE”.

lavoro con previsti 33 interventi, con contributo regionale di oltre 1,5 milioni di euro.

Inoltre, è previsto l'incentivo di 300.000 euro destinato a FER Srl per i cittadini residenti nel territorio regionale e con abbonamento ferroviario regionale per l'acquisto di bici pieghevoli per i treni.

Obiettivi strategici del bando sono:

- ridurre l'ulteriore trasferimento modale verso l'automobile, con conseguente incremento del traffico privato e del relativo impatto in termini di sicurezza stradale inquinamento atmosferico e acustico, congestione, degrado urbanistico. Questi effetti negativi sono più significativi nelle aree urbane per via della concentrazione di veicoli sullo spazio pubblico, in particolare negli aggregati urbani dove il trasporto pubblico assorbe le quote più rilevanti di domanda di mobilità;
- contenere gli effetti negativi del trasferimento modale incentivando modalità di trasporto urbano sulle brevi e medie distanze che siano alternative all'automobile privata, come la bicicletta, tradizionale e a pedalata assistita, la bicicletta pieghevole come alternativa all'ultimo miglio effettuato mediante trasporto pubblico urbano nei viaggi intermodali che utilizzano la ferrovia, infine, tutte le modalità di trasporto innovative introdotte negli ultimi mesi dalla norma per le piste ciclabili urbane.

**Quindi, in questo contesto, il Progetto “Bike to Work” vuole anche promuovere e sviluppare la disincentivazione all'uso del mezzo privato e l'incentivazione all'uso della bicicletta e altre modalità di trasporto non impattanti, anche facilitandone l'interscambio con il sistema ferroviario con:**

**a.1) contributo per spese di investimenti per complessivi 1,5 milioni di euro:**

tutti i Comuni interessati sono finanziati in misura massima del 70% rispetto al costo di interventi di realizzazione di percorsi ciclabili o moderazione del traffico finalizzati a privilegiare la circolazione delle biciclette in questo particolare periodo e nel rispetto delle norme vigenti, secondo criteri e modalità di dettaglio specificati dai comuni attuatori quali ad esempio:

- corsie riservate per il trasporto pubblico locale e per piste ciclabili;
- casa avanzata, con linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli;
- bike lane come parte della ordinaria corsia veicolare ad uso promiscuo, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, con destinazione alla circolazione dei velocipedisti;
- interventi di moderazione delle velocità finalizzati a garantire l'uso condiviso dello spazio stradale da parte di tutti gli utenti della strada;
- rastrelliere portabiciclette e attrezzature per la sosta delle biciclette atte a ridurre il furto.

Gli interventi devono essere conformi alle norme vigenti e potranno essere eseguiti anche mediante la sola segnaletica orizzontale, verticale e integrativa.

Limitatamente ai comuni interessati dal presente provvedimento con popolazione inferiore a 50.000 abitanti e che non fanno parte dell'area metropolitana di Bologna (in quanto non finanziabili dal Bonus Mobilità del Ministero dell'Ambiente), sono finanziati, oltre agli interventi di cui al punto precedente, incentivi per l'acquisto di mezzi di trasporto quali biciclette, anche a pedalata assistita o elettrici, nonché di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica (quali segway, hoverboard e monopattini ecc.) nel rispetto delle norme vigenti.

A ogni beneficiario può essere riconosciuto un rimborso fino al 60% del costo del mezzo, fino a un rimborso massimo di 500 euro (bici elettriche), secondo criteri e modalità di dettaglio specificati dai comuni attuatori;

**a.2) contributo in spesa corrente per complessivi 1,5 milioni di euro** per incentivare l'utilizzo della bicicletta negli spostamenti, prioritariamente nelle relazioni casa-lavoro, negli spostamenti sistematici, anche nelle forme condivise, da utilizzare da parte di tutti i comuni interessati dal

provvedimento secondo criteri e modalità di dettaglio specificati dai comuni stessi per:

- incentivi chilometrici per gli spostamenti casa-lavoro in bicicletta ai dipendenti di aziende nella misura massima di 20 centesimi a km e nella misura massima di 50 euro mensili ciascuno, a seguito di accordi di incentivazione all'uso della bicicletta in sostituzione dell'autoveicolo privato dei Mobility manager aziendali o responsabili di aziende;
- incentivi per la riduzione del costo dell'utilizzo del bike sharing da utilizzare prioritariamente per gli spostamenti casa-lavoro. Questi incentivi potranno essere utilizzati per ridurre le tariffe del bike sharing per tutti gli utenti;
- incentivi per la riduzione del costo del deposito delle biciclette presso le velostazioni o altri depositi finalizzati all'interscambio modale che siano convenzionati con il Comune.

Attualmente l'iniziativa ha destato particolare attenzione, sia negli enti locali, sia nei cittadini.

Le attività sono state prorogate fino al 2024, per dar modo agli ultimi Comuni, specie quelli colpiti dall'alluvione, di concludere le iniziative.

#### ▪ **PROGETTO “BIKE TO WORK 2021-22” E III FASE PER LA QUALITA' DELL'ARIA PER I 207 COMUNI DELLA PIANURA**

Il progetto è stato pensato per finanziare i comuni ricadenti nelle zone “pianura est”, “pianura ovest”, “agglomerato metropolitano” per azioni volte al supporto della mobilità ciclistica e del contenimento del traffico privato: si tratta di 207 comuni, di cui 13 con popolazione superiore a 50.000 abitanti. Sono previsti finanziamenti a interventi di promozione della mobilità ciclabile per 19,8 milioni di euro.

La misura fa parte di un pacchetto di azioni volte al miglioramento della qualità dell'aria.

I Comuni interessati sono finanziati anche per interventi di realizzazione di percorsi ciclabili o moderazione del traffico finalizzati a privilegiare la circolazione delle biciclette in questo particolare periodo e nel rispetto delle norme vigenti del Codice della Strada, secondo criteri e modalità di dettaglio specificati dai comuni attuatori quali, ad esempio:

- corsie riservate per il trasporto pubblico locale e per piste ciclabili;
- casa avanzata, con linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli;
- bike lane come parte della ordinaria corsia veicolare ad uso promiscuo, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, con destinazione alla circolazione dei velocipedi;
- interventi di moderazione delle velocità finalizzati a garantire l'uso condiviso dello spazio stradale da parte di tutti gli utenti della strada;
- rastrelliere portabiciclette e attrezzature per la sosta delle biciclette atte a ridurre il furto.

Limitatamente ai comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono stati finanziati, nella misura massima del 20% del contributo, incentivi all'uso della bicicletta quali:

- incentivi chilometrici per gli spostamenti casa-lavoro in bicicletta ai dipendenti di aziende nella misura massima di 20 centesimi a km e nella misura massima di 50 euro mensili ciascuno, a seguito di accordi di incentivazione all'uso della bicicletta in sostituzione dell'autoveicolo privato dei Mobility manager aziendali o responsabili della mobilità aziendale;
- incentivi per la riduzione del costo dell'utilizzo del bike sharing da utilizzare prioritariamente per gli spostamenti casa-lavoro, da attuare mediante accordi di mobility management con le aziende; in caso il servizio sia in fase di avvio o sia stato avviato successivamente al 1° gennaio 2020, tali incentivi potranno essere utilizzati per ridurre le tariffe del bike sharing per tutti gli utenti;
- incentivi per la riduzione del costo del deposito delle biciclette presso le velostazioni o altri depositi finalizzati all'interscambio modale che siano convenzionati con il Comune.



Limitatamente ai comuni con popolazione superiore a 50.000 abitanti potranno essere finanziati, nella misura massima del 20% del contributo, incentivi all'uso della bicicletta quali:

- incentivi chilometrici per gli spostamenti casa-lavoro in bicicletta ai dipendenti di aziende nella misura massima di 20 centesimi a km e nella misura massima di 50 euro mensili ciascuno, a seguito di accordi di incentivazione all'uso della bicicletta in sostituzione dell'autoveicolo privato dei Mobility manager aziendali o responsabili della mobilità aziendale;
- incentivi per la riduzione del costo dell'utilizzo del bike sharing da utilizzare prioritariamente per gli spostamenti casa-lavoro, da attuare mediante accordi di mobility management con le aziende; in caso il servizio sia in fase di avvio o sia stato avviato successivamente al 1° gennaio 2020, tali incentivi potranno essere utilizzati per ridurre le tariffe del bike sharing per tutti gli utenti;
- incentivi per la riduzione del costo del deposito delle biciclette presso le velostazioni o altri depositi finalizzati all'interscambio modale che siano convenzionati con il Comune.

**Tabella 16**

| Bandi                          | Contributo RER       | Importo Totale       | Km stimati |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|------------|
| BTW 2020                       | 3.200.000,00         | 3.900.000,00         | 70         |
| BTW 2021-2023 >50.000 abitanti | 9.700.000,00         | 21.600.000,00        | 44         |
| BTW 2021-2023 <50.000 abitanti | 9.292.078,39         | 14.982.343,86        | 60         |
| <b>Totali</b>                  | <b>22.192.078,39</b> | <b>40.482.343,86</b> | <b>174</b> |

▪ **BANDO PER LA PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLABILE PER I COMUNI SOTTO I 30.000 ABITANTI – ANNUALITÀ 2024**

Nel corso del 2023, con DGR n.1444 del 28/08/2023, la Regione ha approvato un nuovo bando per la promozione della mobilità ciclabile per i comuni sotto i 30.000 abitanti. Questo nuovo bando si inserisce nelle politiche regionali di incentivo alla ciclabilità in un'ottica di sinergia e complementarità di obiettivi con altri strumenti adottati a favore della qualità dell'aria.

Gli obiettivi perseguiti sono:

- realizzare nuovi collegamenti tra le piste esistenti con forte attenzione alla loro messa in sicurezza;
- promuovere nuovi stili di vita consapevoli e di mobilità attiva anche nell'ottica della prevenzione della salute della collettività;
- migliorare la fruizione del territorio e del contenimento dell'uso del suolo e la promozione di servizi per i ciclisti, dalla riparazione alla vigilanza.

## Destinatari dei contributi

I contributi sono assegnati ai Comuni delle zone territoriali definite dal PAIR 2020 Pianura Ovest (IT0892) e Pianura Est (IT0893) e agglomerato di Bologna interessate dall'infrastruttura europea per il superamento del valore limite giornaliero di PM10.

Possono presentare domanda, quali soggetti beneficiari, i Comuni con abitanti inferiori a 30.000 dei territori sopra citati e contenuti nella tabella "Comuni beneficiari". I comuni possono partecipare anche in forma aggregata: in tal caso è ammissibile la presentazione di un'unica richiesta di contributo per un solo beneficiario riguardante l'intero intervento.

## Interventi finanziabili

Sono oggetto di finanziamento le spese d'investimento per la realizzazione di interventi come percorsi ciclabili e/o di moderazione del traffico e/o di messa in sicurezza delle biciclette. Alcuni esempi:

Nuova realizzazione di pista ciclabile in sede propria;

nuova realizzazione di corsia ciclabile (bike lane);

nuova realizzazione di Casa avanzata, con linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli;

nuova realizzazione di pista ciclopedonale (uso promiscuo pedoni biciclette);

intervento di realizzazione di nuova Zona 30 (o ampliamento);

intervento di realizzazione di nuova Area pedonale (o ampliamento);

intervento di realizzazione di nuove rastrelliere e stalli bici;

intervento di realizzazione di infrastrutture a servizio delle biciclette (es colonnine di ricarica per biciclette, colonnine di manutenzione di biciclette, velostazioni, stalli con blocco del telaio per la sosta in sicurezza delle biciclette ecc);

sistemi per il monitoraggio dei flussi delle biciclette, conformi agli standard previsti dalla Regione.

**Tabella 17**  
**Interventi ammessi a finanziamento**

| Denominazione                     | Contributo regionale assegnato | Costo totale intervento | Metri di ciclabili |
|-----------------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------|
| Comune di Calendasco              | 500.000,00                     | 1.343.011,89            | 2.700,00           |
| Comune di Castelnuovo Rangone     | 500.000,00                     | 1.281.309,38            | 1.690,00           |
| Comune di Mesola                  | 468.458,00                     | 520.508,89              | 4.900,00           |
| Comune di Granarolo dell'Emilia   | 500.000,00                     | 1.216.500,00            | 4.300,00           |
| Comune di Correggio               | 500.000,00                     | 1.600.000,00            | 4.050,00           |
| Comune di Bagnacavallo            | 500.000,00                     | 800.000,00              | 70,00              |
| Comune di Argenta                 | 500.000,00                     | 680.000,00              | 1.150,00           |
| Comune di Fiscaglia               | 396.000,00                     | 440.000,00              | *                  |
| Comune di Albinea                 | 103.600,00                     | 148.000,00              | 600,00             |
| Comune di Concordia sulla Secchia | 500.000,00                     | 594.019,43              | 1.502,00           |
| Comune di Baricella               | 348.300,00                     | 387.000,00              | 2.100,00           |

| Denominazione                | Contributo regionale assegnato | Costo totale intervento | Metri di ciclabili |
|------------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------|
| Comune di Medolla            | 500.000,00                     | 800.000,00              | 1.407,00           |
| Comune di Anzola dell'Emilia | 169.200,00                     | 188.000,00              | 600,00             |
| Comune di Gattatico          | 191.984,80                     | 276.240,00              | 1.032,00           |
| Comune di Quattro Castella   | 500.000,00                     | 707.949,18              | 900,00             |
| Comune di Misano Adriatico   | 500.000,00                     | 700.000,00              | 750,00             |
| Comune di Medicina           | 500.000,00                     | 600.000,00              | 2.000,00           |
| Comune di Poggio Renatico    | 465.000,00                     | 545.000,00              | 1.960,00           |
| Comune di Collecchio         | 500.000,00                     | 2.400.000,00            | 6.000,00           |
| Comune di Bentivoglio        | 240.000,00                     | 410.000,00              | 690,00             |
| Comune di Poviglio           | 480.000,00                     | 600.000,00              | 2.000,00           |
| Comune di Maranello          | 500.000,00                     | 577.135,00              | 3.200,00           |
| Comune di Boretto            | 379.537,25                     | 421.708,06              | 191,00             |
| Comune di Massa Lombarda     | 66.000,00                      | 82.500,00               | 610,00             |
| Comune di Noceto             | 180.000,00                     | 225.000,00              | 317,00             |
|                              | <b>9.988.080,05</b>            | <b>17.543.881,83</b>    | <b>44.719,00</b>   |

*\*infrastrutture per le bici*

▪ **BANDO PER LA PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLABILE PER I COMUNI SOPRA I 30.000 ABITANTI E POLITICHE DI PROMOZIONE DEL MOBILITY MANAGEMENT – ANNUALITÀ 2024-2027**

Con il Decreto direttoriale n. 227/2014 il Ministero dell'ambiente ha approvato una serie di misure a favore della mobilità sostenibile per un importo di 13.780.000,00 euro. Con tali risorse il Ministero ha approvato un progetto della Regione suddiviso su tre diversi tipi di misure:

- lo scorrimento della graduatoria riferita al bando per la promozione della mobilità ciclistica per i comuni sotto i 30.000 abitanti;
- la realizzazione di un nuovo bando per la promozione della ciclabilità riferito ai comuni con popolazione superiore ai 30.000;
- l'incentivo di azioni di mobility management su scala regionale.

Tali misure sono state avviate a partire dalla seconda metà del 2024.

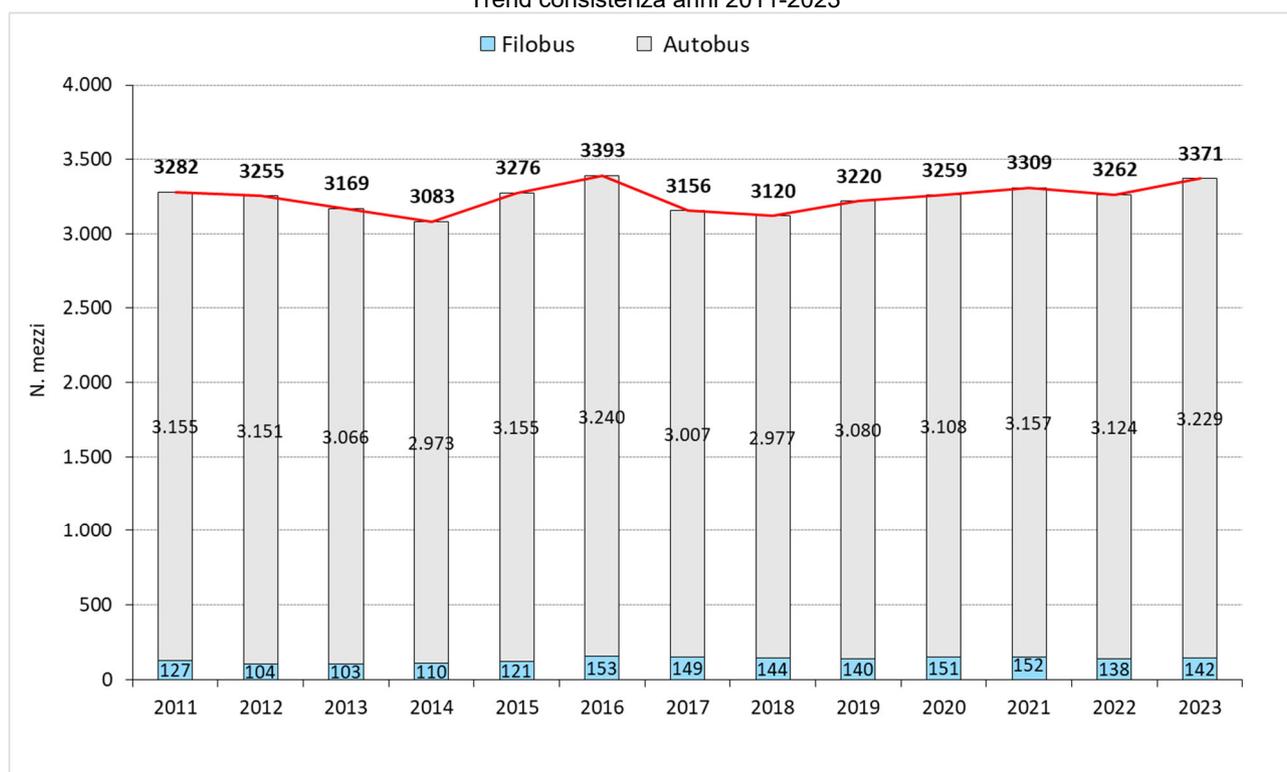
### 3.3.3 Il parco rotabili Tpl su gomma: analisi della situazione attuale

#### ■ LA CONSISTENZA DEL PARCO

Sulla base dei dati forniti annualmente dalle Agenzie per la mobilità della Regione, al **31.12 2023** il **parco rotabili per il TPL su gomma dell'Emilia-Romagna** è composto da **3371 mezzi**.

Assumendo il dato al 31.12. 2022 pari a **52.752 mezzi TPL su gomma a livello nazionale** (fonte dati ISFORT - 20° Rapporto sulla mobilità degli italiani Cap.7, pag.109), i rotabili del parco regionale costituiscono il **6,4 % sul totale nazionale**.

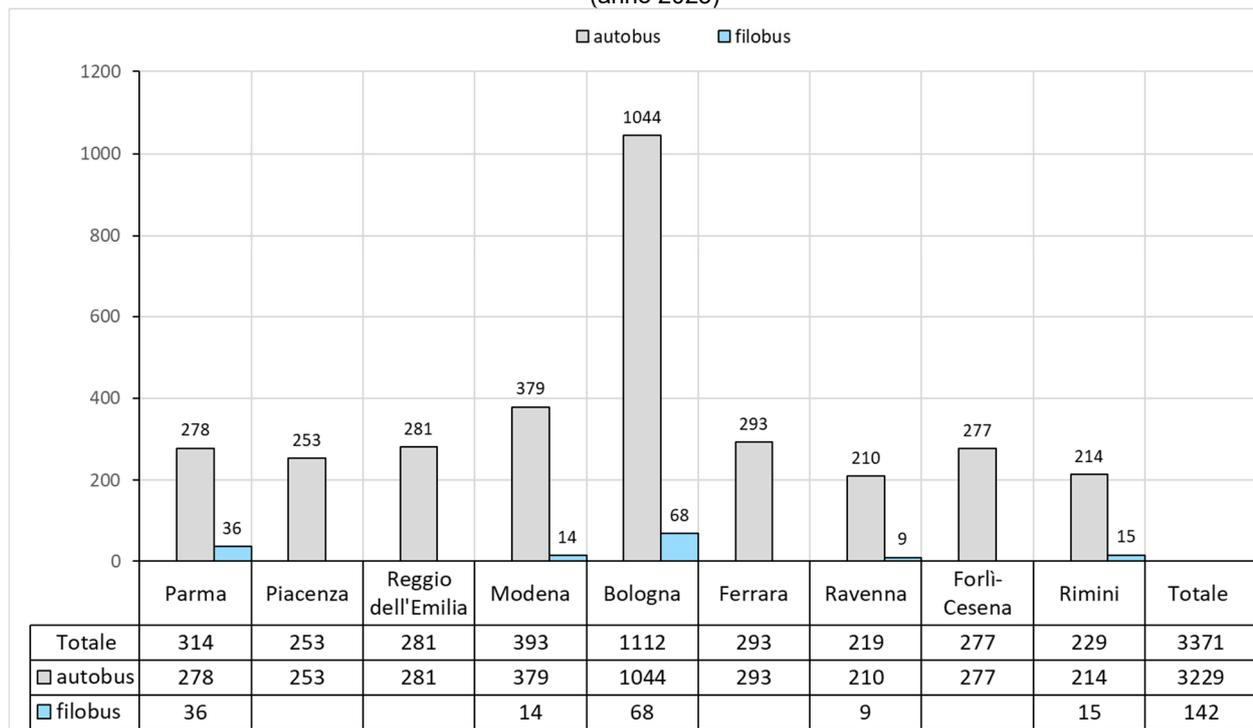
**Figura 14**  
**Parco rotabili TPL regionale**  
Trend consistenza anni 2011-2023



Si segnala che l'incremento di rotabili deriva prevalentemente dalla situazione del territorio di Piacenza, che vede l'inserimento nel monitoraggio di quest'anno anche dei mezzi di proprietà dei sub-affidatari che effettuano prevalentemente servizio di TPL, non comunicati nelle precedenti rilevazioni: si registra per il parco di Piacenza un incremento di 87 mezzi rispetto al dato del 2022.

La distribuzione dei mezzi nei territori della Regione è rappresentata nella figura seguente: il 32,9% dei rotabili TPL su gomma in circolazione nella Regione appartengono al territorio della Città metropolitana di Bologna; seguono Modena con il 11,6% e Parma con il 9,3%, quindi Ferrara con 8,7% e Reggio Emilia con 8,3%. Il bacino della Romagna conta complessivamente sui tre territori che lo compongono il 21,5% dei rotabili.

**Figura 15**  
**Parco mezzi TPL regionale: focus territori**  
 (anno 2023)



Complessivamente, al 31.12.2023, il calo maggiore del numero di mezzi è presente sul territorio di Modena con - 2,72% rispetto al 2022, seguito da Ferrara con -1,68%; quindi Forlì Cesena con - 0,72%. Si evidenzia un l'incremento di 52,41% di mezzi nel territorio di Piacenza per le motivazioni precedentemente indicate.

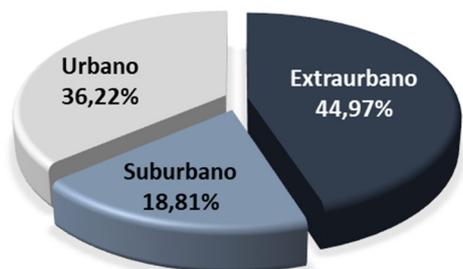
**Tabella 18**

|               | Totale complessivo |             |            |              |
|---------------|--------------------|-------------|------------|--------------|
|               | 2022               | 2023        | diff.      | diff. %      |
| Parma         | 311                | 314         | 3          | 0,96%        |
| Piacenza      | 166                | 253         | 87         | 52,41%       |
| Reggio Emilia | 268                | 281         | 13         | 4,85%        |
| Modena        | 404                | 393         | -11        | -2,72%       |
| Bologna       | 1108               | 1112        | 4          | 0,36%        |
| Ferrara       | 298                | 293         | -5         | -1,68%       |
| Ravenna       | 209                | 219         | 10         | 4,78%        |
| Forli-Cesena  | 279                | 277         | -2         | -0,72%       |
| Rimini        | 219                | 229         | 10         | 4,57%        |
| <b>Totale</b> | <b>3262</b>        | <b>3371</b> | <b>109</b> | <b>3,34%</b> |

■ **LA TIPOLOGIA DI IMMATRICOLAZIONE E L'ALIMENTAZIONE**

A fine 2023 si registra la seguente situazione relativamente alla tipologia di immatricolazione dei mezzi del parco complessivo regionale: il 44,97% dei mezzi è immatricolato nella tipologia extraurbana ed il 36,22% urbana; la tipologia suburbana, in lieve calo rispetto al 2022, passa dal 20,78% al 18,81% nel 2023.

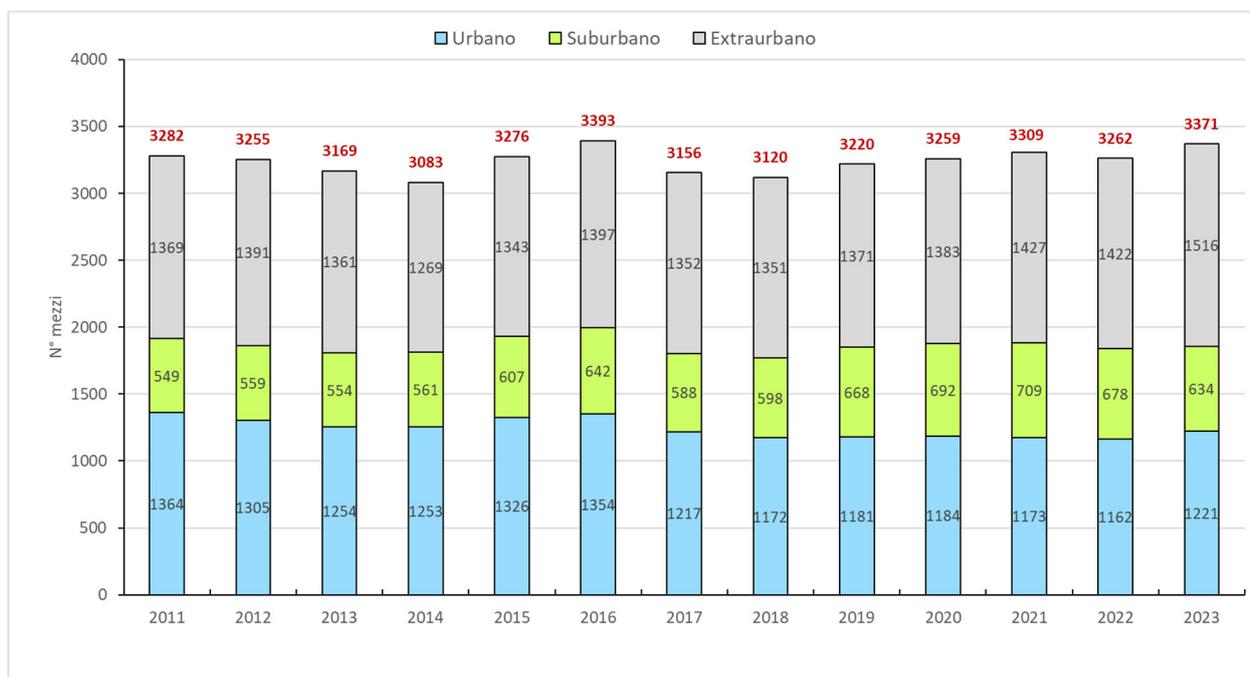
**Figura 16**  
**Tipologia immatricolazione parco rotabili TPL regionale**  
 (anno 2023)



|               |             |
|---------------|-------------|
| EXTRAURBANO   | 1516        |
| SUBURBANO     | 634         |
| URBANO        | 1221        |
| <b>TOTALE</b> | <b>3371</b> |

La distribuzione della **tipologia di immatricolazione del parco è pressoché costante negli anni**: nella figura seguente è evidenziato il trend a partire dall'anno 2011.

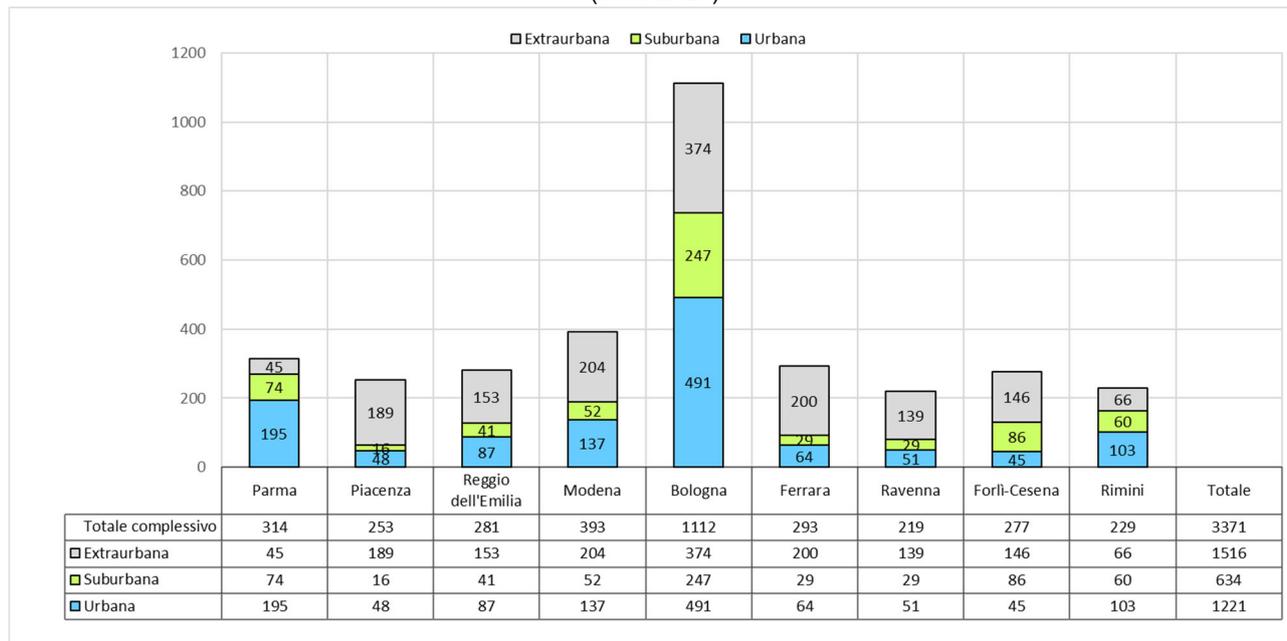
**Figura 17**  
**Tipologia di immatricolazione**  
 trend anni 2011-2023



Da una lettura delle tipologie di mezzi nei diversi territori della Regione, si nota come a Parma vi sia una prevalenza di mezzi urbani, pari al 62,1% sul totale, mentre 6 bacini abbiano una prevalenza di

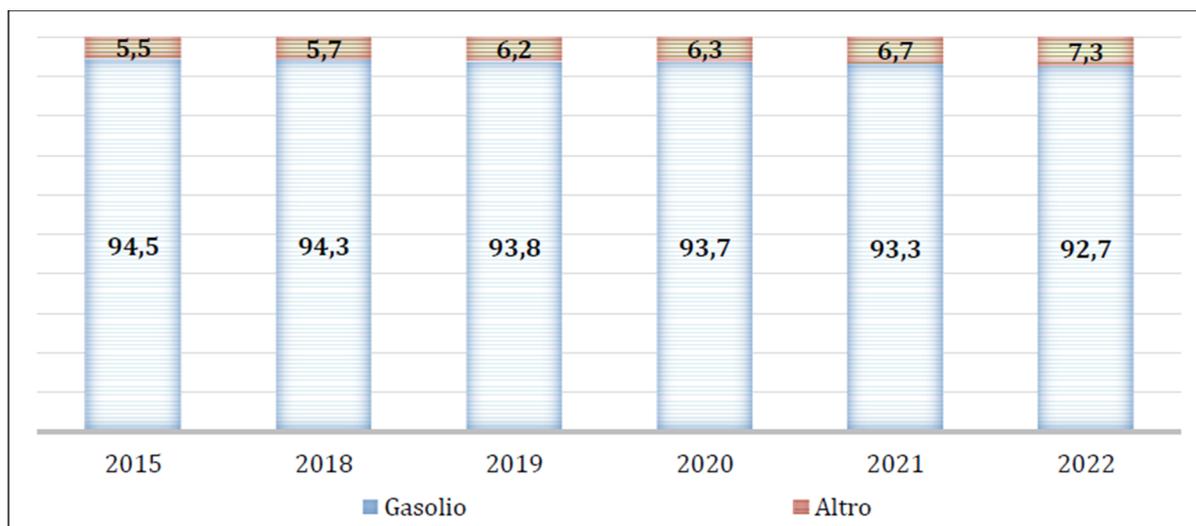
mezzi extraurbani: 74,7% Piacenza, 68,3% Ferrara, 63,5% Ravenna, 54,4% Reggio Emilia, 52,7% Forlì-Cesena e 51,9% Modena.

**Figura 18**  
**Tipologia di immatricolazione: focus territori**  
 (anno 2023)



Sotto il profilo dell'alimentazione, a fine 2022 (fonte dati ISFORT - 20° Rapporto sulla mobilità degli italiani, Cap.7, pag.109) per ciò che riguarda il **settore del TPL a livello nazionale**, il 92,7% del parco autobus presenta una alimentazione a gasolio mentre il restante 7,3% è la quota per altre tipologie di alimentazione.

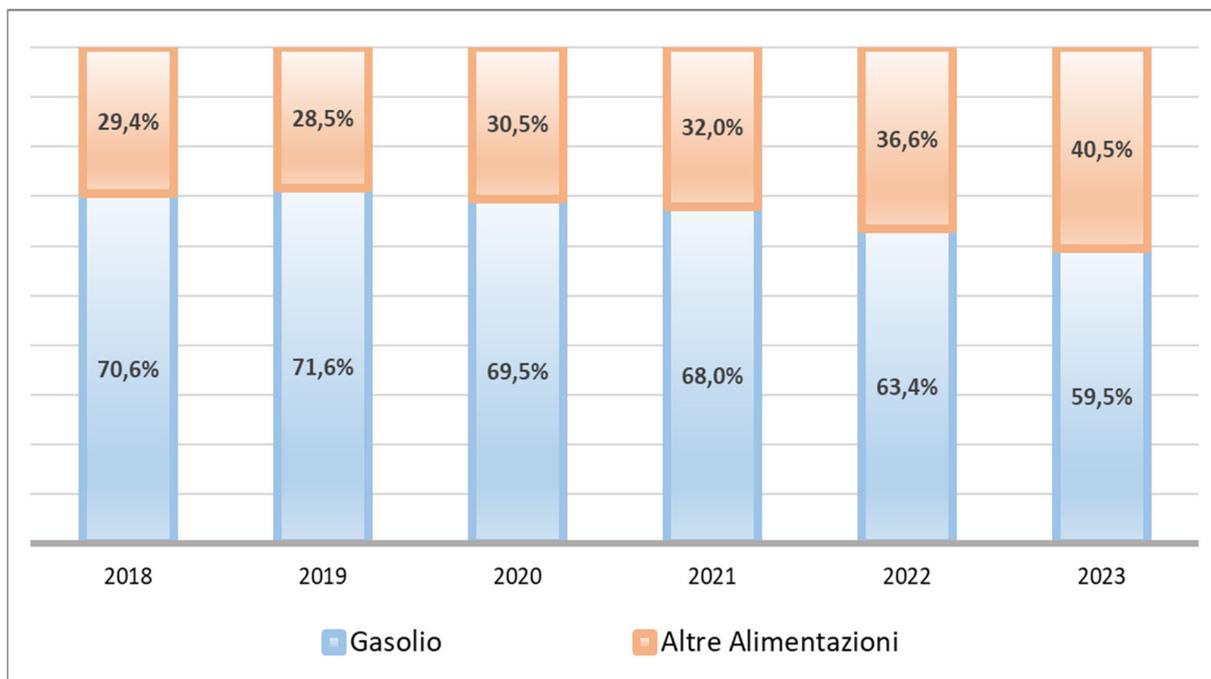
**Figura 19**  
**Alimentazione parco TPL nazionale**  
 anni 2015-2022 (fonte dati ISFORT)



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati ACI-Istat

Il parco autobus TPL dell'Emilia-Romagna, benché presenti una percentuale di alimentazione a gasolio ancora predominante, evidenzia una forte diminuzione negli anni, passando dal 70,6% del 2018 (a fronte di un dato nazionale del 94,3%) al 59,5% del 2023.

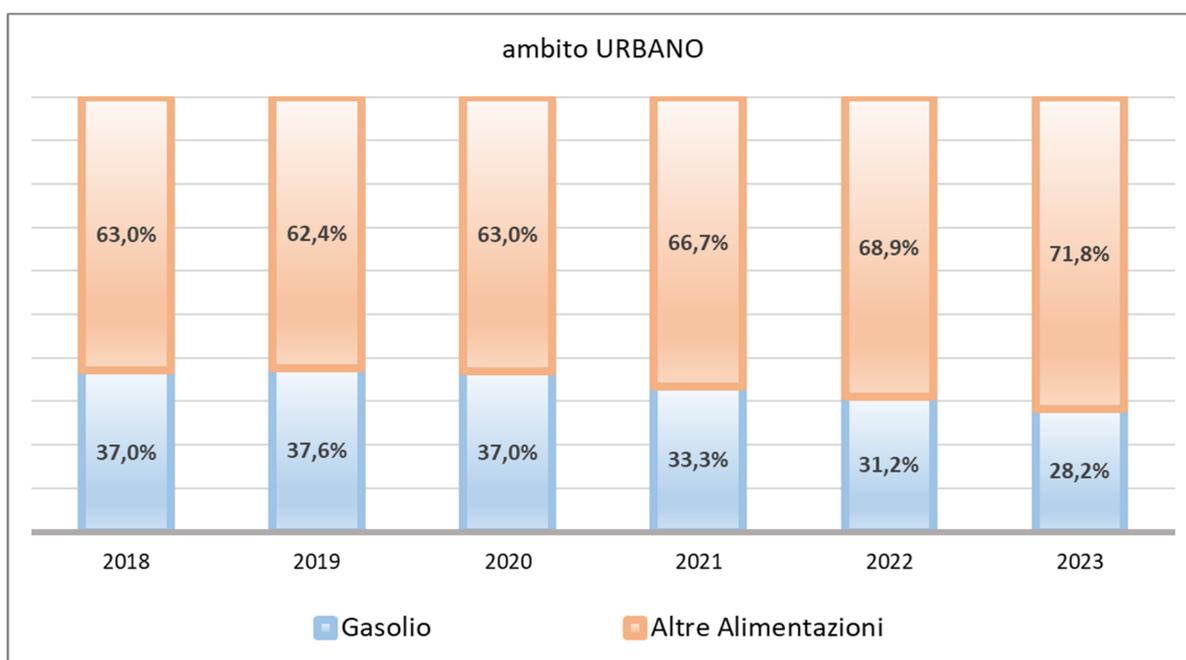
**Figura 20**  
**Alimentazione parco TPL regionale**  
 anni 2018-2023



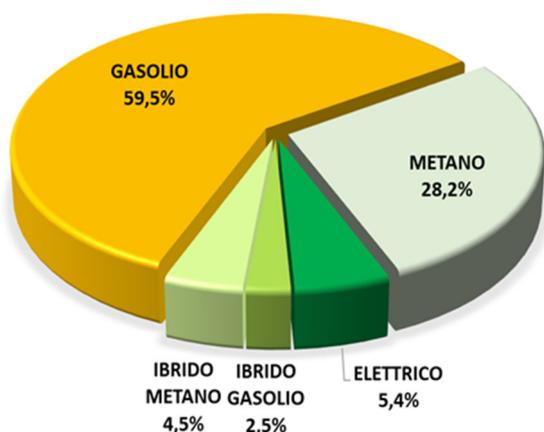
La medesima analisi condotta in solo ambito urbano evidenzia come l'utilizzo dell'alimentazione a gasolio raggiunga appena il 28,2% tra le tipologie, con un forte sorpasso da parte delle altre fonti di alimentazione.

Sotto il profilo dell'alimentazione, al termine dell'anno 2023 il **parco mezzi TPL dell'Emilia-Romagna** è così composto:

**Figura 21**  
**Alimentazione parco rotabili TPL regionale**  
 (anno 2023)



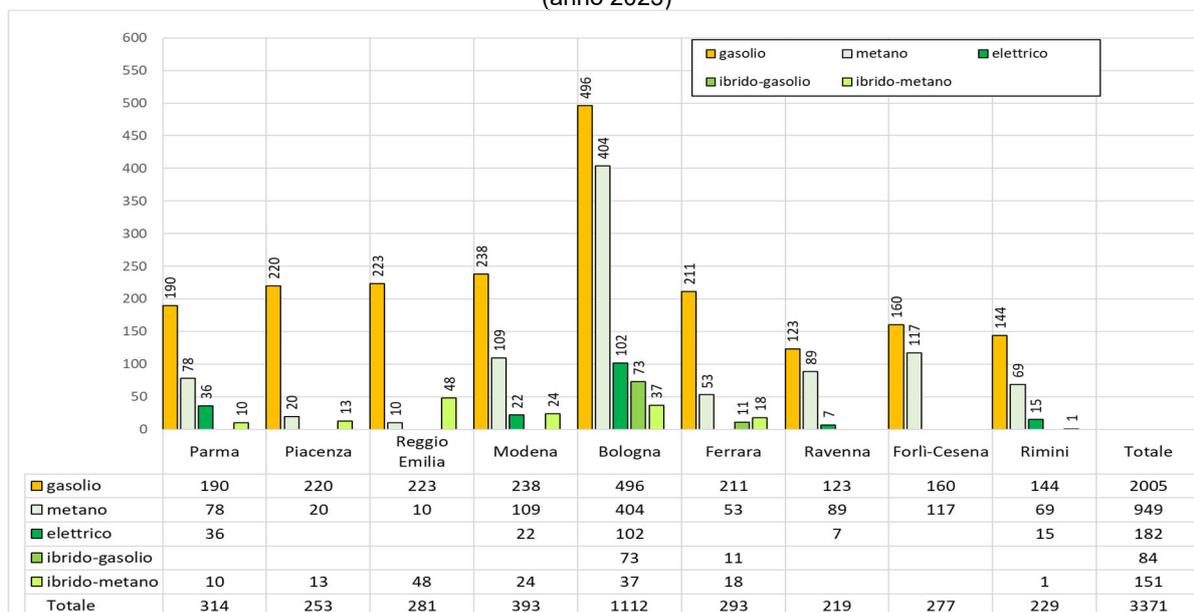
**Figura 22**  
**Alimentazione parco TPL regionale SOLO URBANO**  
 anni 2018-2023



|                |             |
|----------------|-------------|
| GASOLIO        | 2005        |
| METANO         | 949         |
| ELETTRICO      | 182         |
| IBRIDO GASOLIO | 84          |
| IBRIDO METANO  | 151         |
| <b>Totale</b>  | <b>3371</b> |

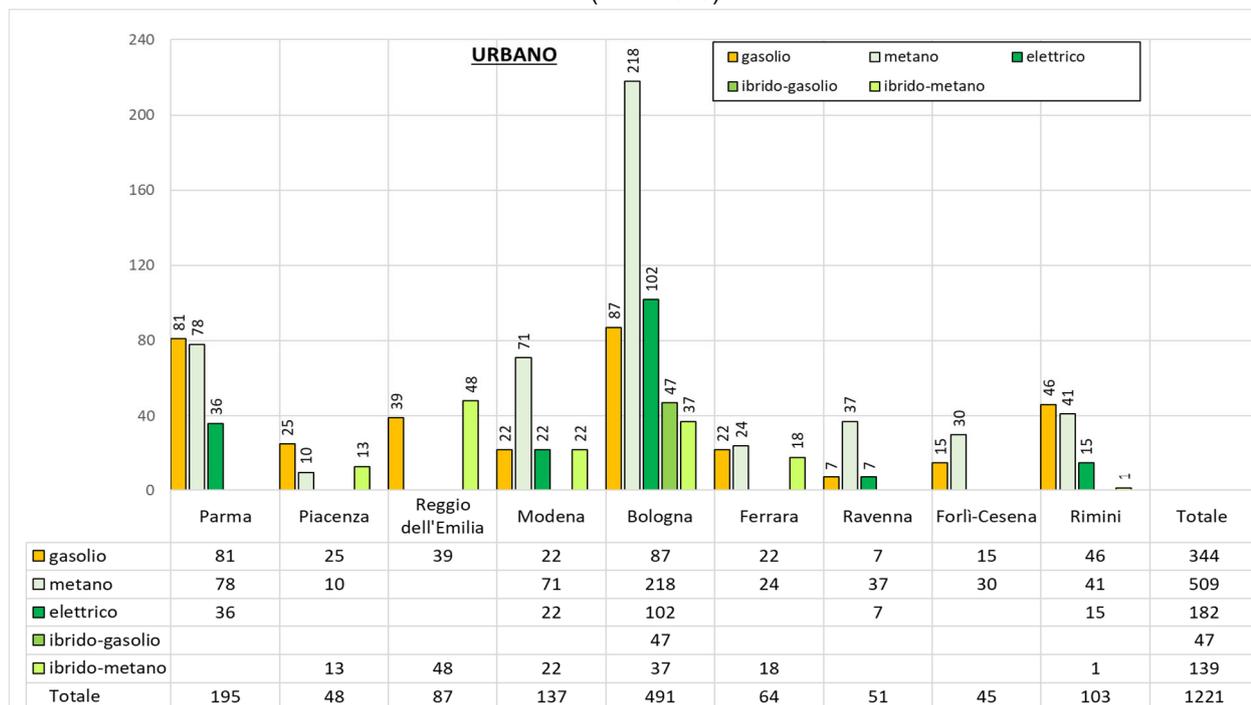
Al 31.12.2023 la situazione dell'alimentazione del complessivo parco rotabili TPL regionale nei 9 territori della Regione mette in luce la **prevalenza dei mezzi a gasolio distribuita in tutti i territori**.

**Figura 23**  
**Alimentazione parco rotabili TPL: focus territori**  
 (anno 2023)



Il focus sui territori relativamente ai mezzi TPL URBANI, da comparare al focus sull'intero parco rotabili, evidenzia in molti territori l'**uso prevalente del gasolio per le tipologie non urbane**, mentre per l'urbano si stanno rapidamente diffondendo, fino a diventare prevalenti, le altre tipologie di alimentazione.

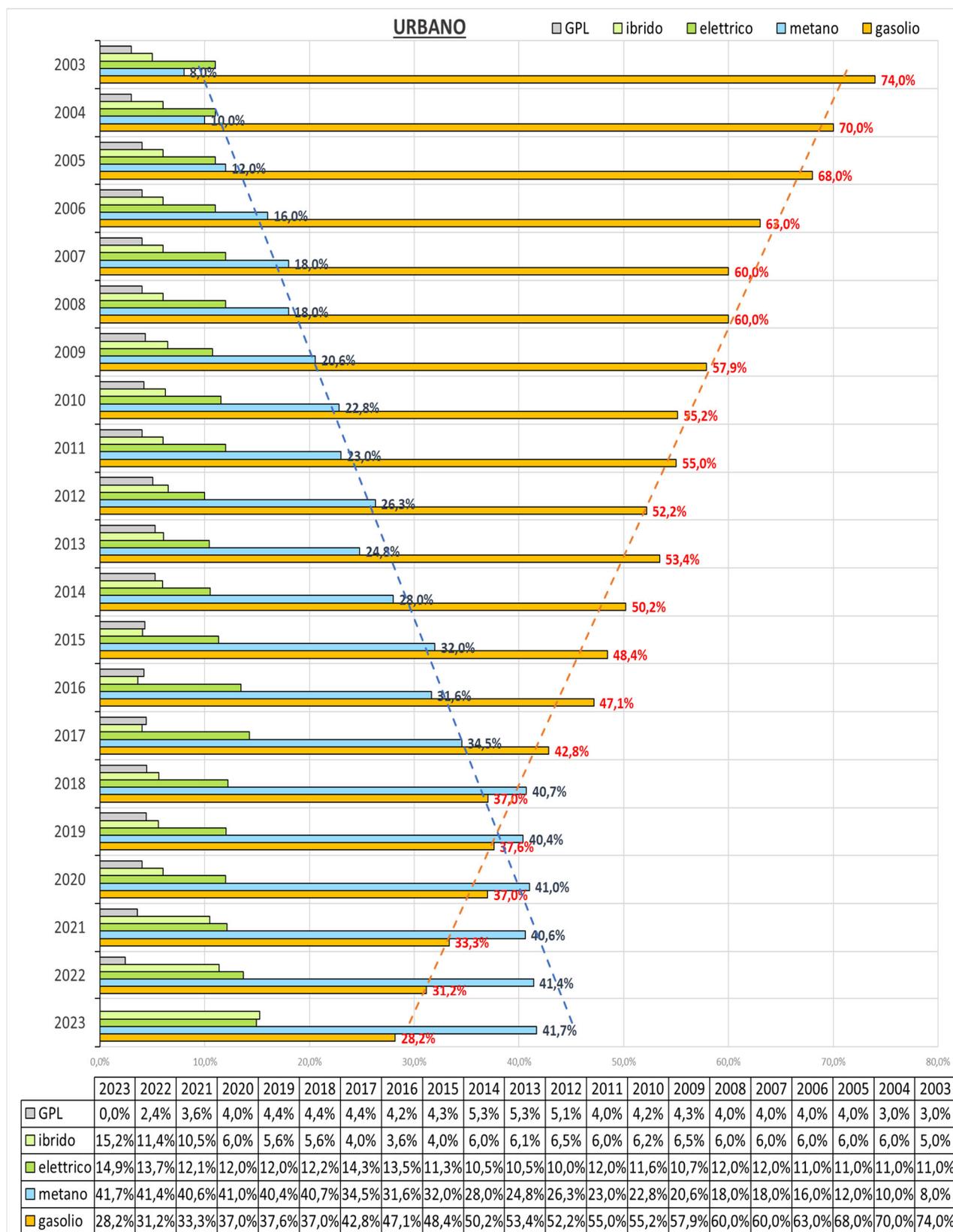
**Figura 24**  
**Alimentazione parco rotabili TPL URBANO: focus territori**  
 (anno 2023)



Si evidenzia in particolare in ambito urbano la crescita molto sostenuta dell'alimentazione a metano che passa dallo 8% del 2003 al 41,7% del 2023 e il calo consistente dei mezzi a gasolio che dal 74% del 2003 scendono al 28,2% del 2023.

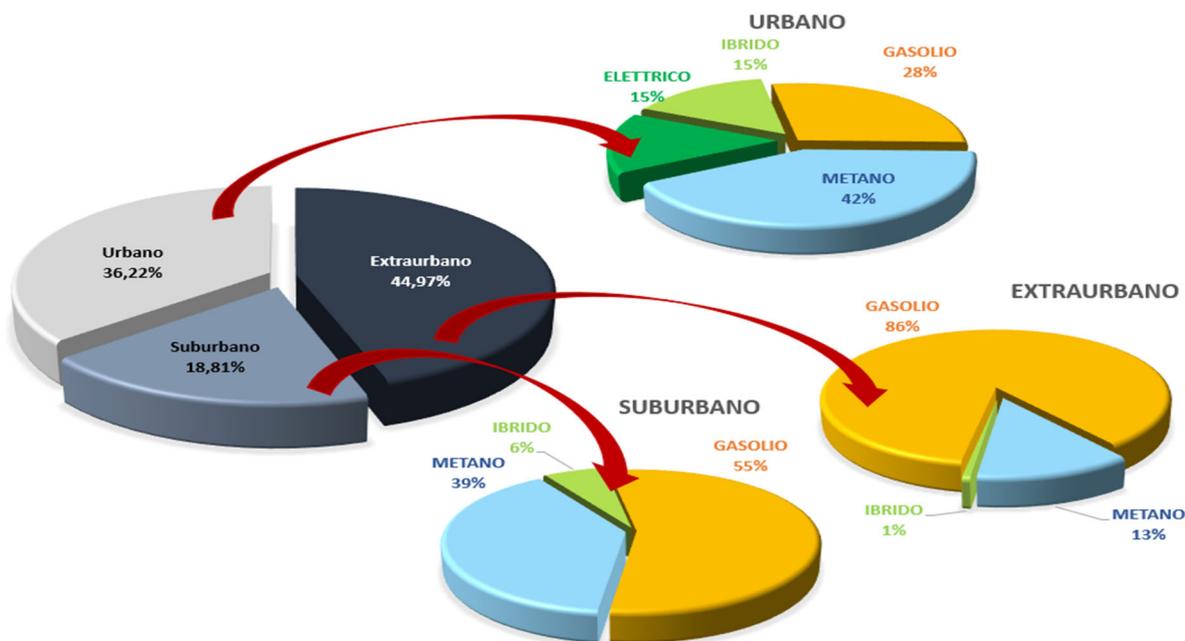
Da una analisi negli anni dell'alimentazione del parco rotabili TPL URBANO, si evidenzia una **costante regressione del gasolio dai primi anni 2000 ad oggi.**

**Figura 25**  
**Alimentazione parco rotabili TPL URBANO**  
 (trend anni 2003-2023)



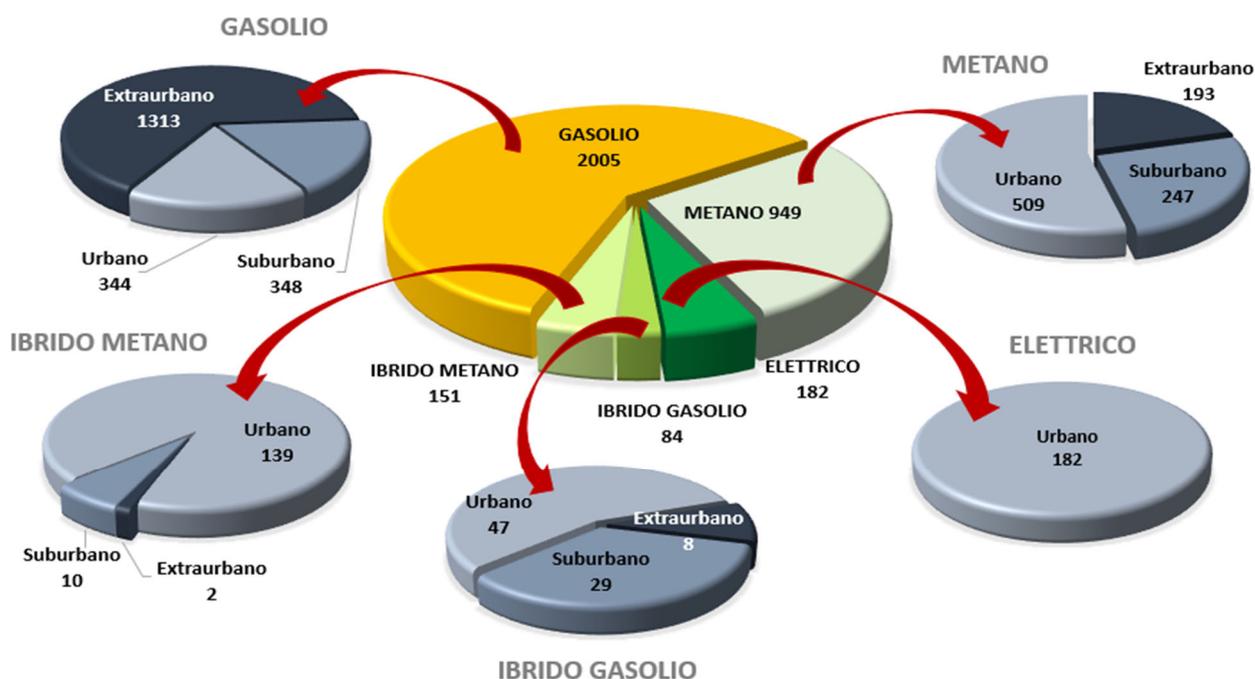
L'attuale situazione dell'alimentazione del parco autobus TPL trova una rappresentazione nella figura seguente, in cui risulta evidente la distribuzione dell'alimentazione in funzione della diversa tipologia di uso del rotabile: **l'assoluta prevalenza del gasolio nella tipologia extraurbana** (che diminuisce dal 98% del 2021 al 86% del 2023) **deriva dalla mancanza di infrastrutture di supporto per gli altri tipi di alimentazione.**

**Figura 26**  
**Parco rotabili TPL regionale: alimentazione per tipo di immatricolazione**  
 (anno 2023)



Analoga lettura può essere fatta individuando le tipologie di immatricolazione per le diverse alimentazioni.

**Figura 27**  
**Parco rotabili TPL regionale: tipo di immatricolazione per alimentazione**  
 (anno 2023)



## ■ LA CLASSE AMBIENTALE

Le norme del Codice della strada approvate il DL n. 121 del 10 settembre 2021 (c.d. “Decreto Infrastrutture”), convertito in Legge n. 156 del 9 novembre 2021, prevedono a partire dal 30 giugno 2022 il divieto di circolazione dei veicoli di categoria M2 e M3, con caratteristiche EURO 1, dal primo gennaio 2023 dei mezzi con caratteristiche EURO 2 e da inizio 2024 degli EURO 3.

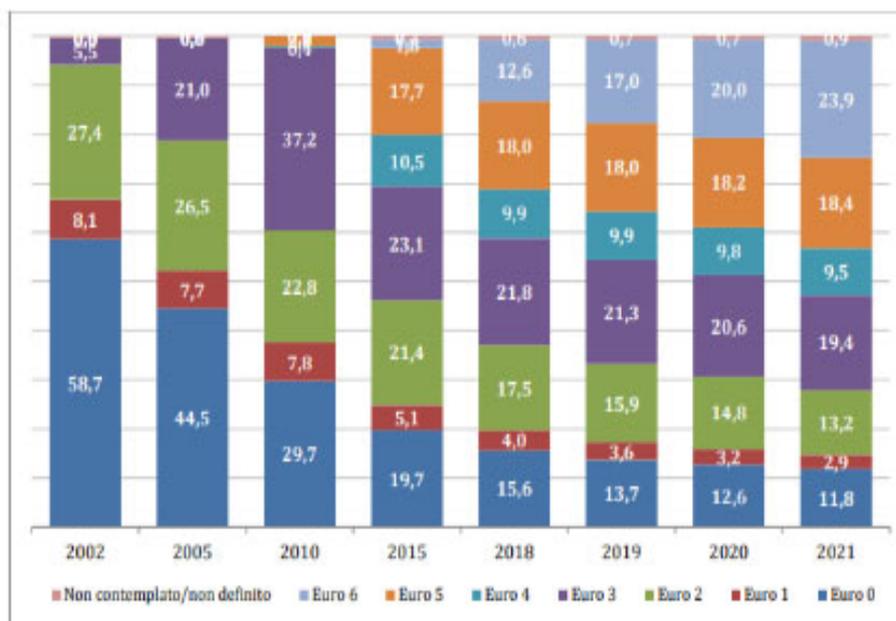
Con il decreto Milleproroghe del 2023 (Legge del 24 febbraio 2023 n. 14 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge del 29 dicembre 2022 n. 198, entrato in vigore il 30 dicembre 2022), **il divieto di circolazione per autobus Euro 2 è prorogato al 1° gennaio 2024**, quindi **in concomitanza con il divieto per gli autobus omologati Euro 3**. Lo stop agli autobus Euro 1 invece era già scattato a giugno 2022.

Al fine di consentire la continuità e la regolarità del servizio di trasporto pubblico locale, per i veicoli con caratteristiche antinquinamento EURO 2 ed EURO 3 adibiti al trasporto pubblico locale, con successivi Decreti Direttoriali del Ministero dei Trasporti DD 241/2023 e DD 4/2024, è stato disposto l'esonero dal divieto previsto dall' articolo 4, comma 3 bis del DL n. 121/2021.

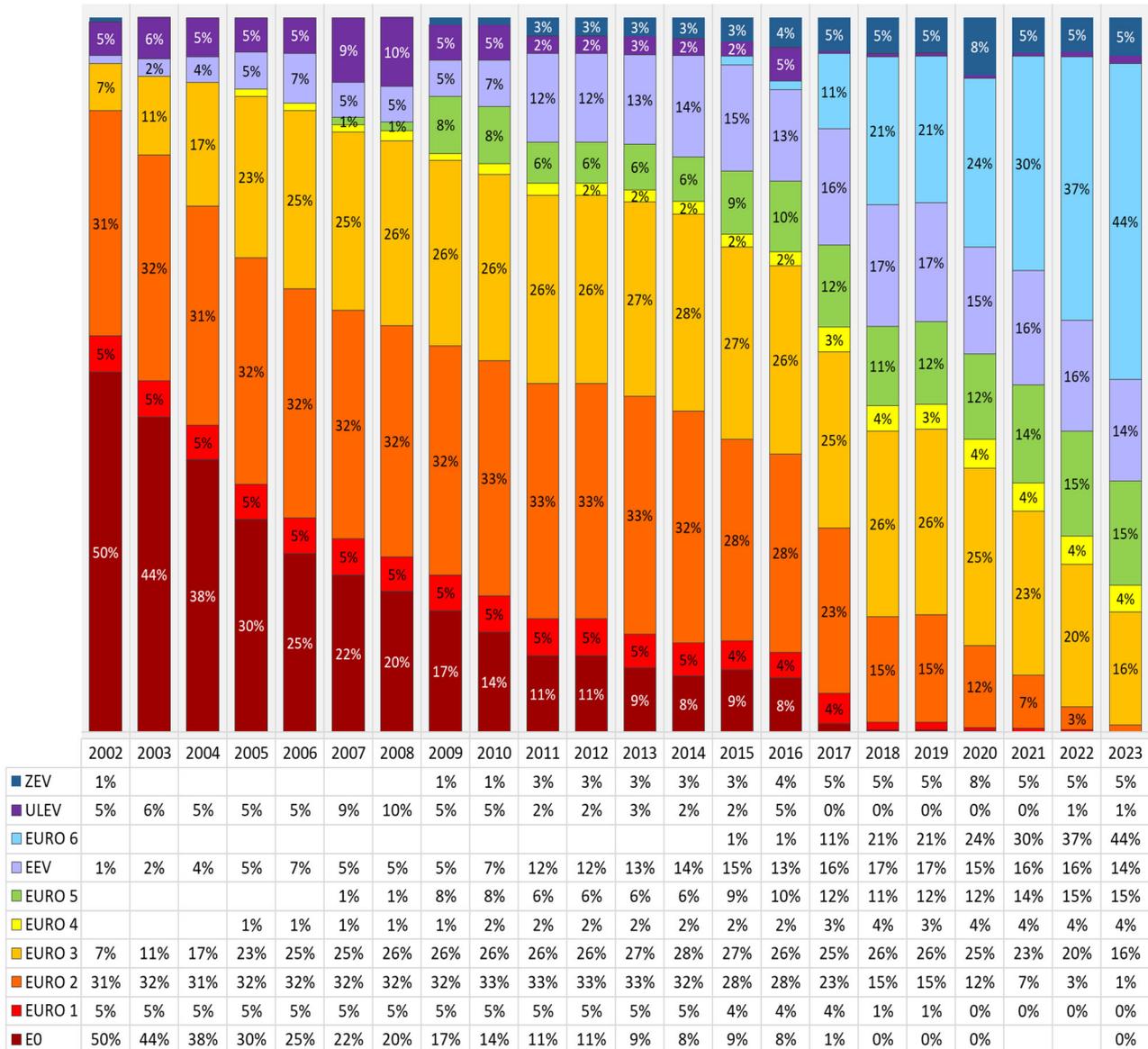
A partire dal 1° gennaio 2024, con cadenza semestrale, le Regioni devono presentare al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti una apposita relazione sull'utilizzo delle risorse dell'Unione europea, nazionali e regionali, già assegnate alle Regioni e destinate al rinnovo della flotta dei mezzi di trasporto pubblico locale, dando specifica evidenza dell'utilizzo in via prioritaria delle risorse per la sostituzione dei veicoli con caratteristiche antinquinamento EURO 2, per i quali scatterà il divieto di circolazione al 1° gennaio 2025 ed EURO 3, indicando espressamente i veicoli sostituiti.

Secondo i dati ISFORT (19° Rapporto sulla mobilità degli italiani), l'evoluzione del parco autobus (non solo TPL) in Italia, per standard emissivo, risulta il seguente:

**Figura 28**  
**Evoluzione del parco autobus (non solo TPL) in Italia, per standard emissivo**  
**(fonte ISFORT)**



**Figura 29**  
**Parco rotabili TPL regionale: trend Classe Ambientale**  
**(2012-2023)**

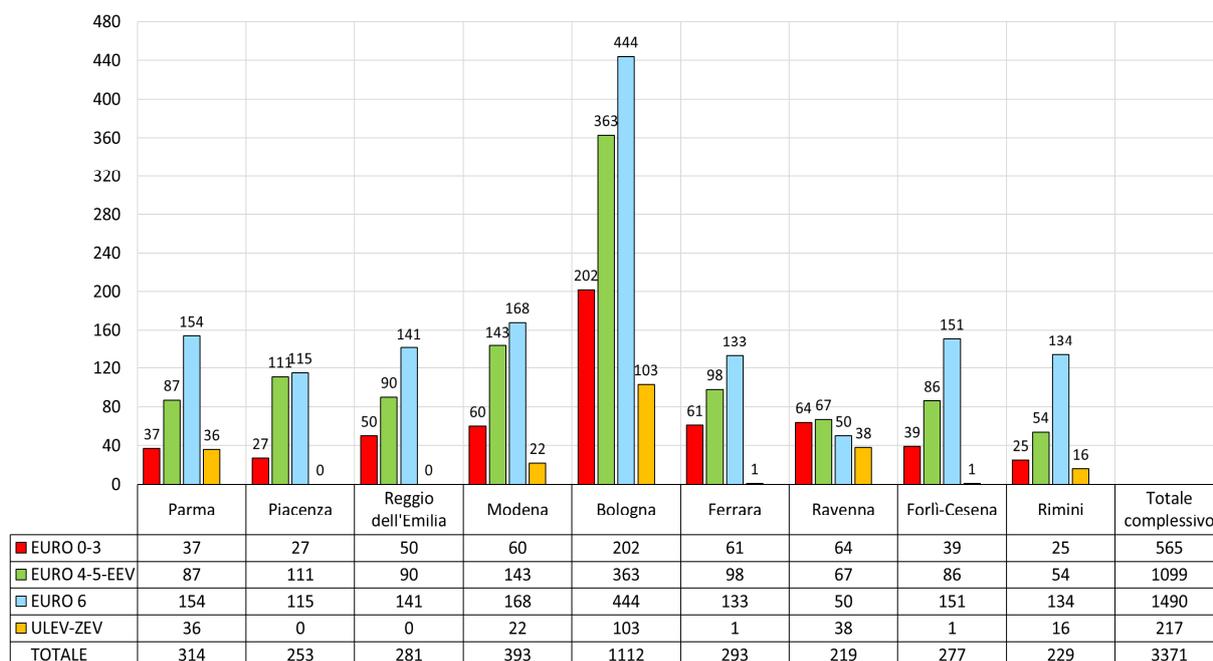


A livello Regione la distribuzione delle classi ambientali negli anni mostra un mutamento consistente, con un trend di progressivo aumento degli EURO 6 a fronte della costante dismissione dei mezzi con classi ambientali più vecchie.

L'analisi sul parco Regionale evidenzia come la tipologia delle classi emittive sia notevolmente variata nel tempo. Gli investimenti pubblici e il cofinanziamento delle aziende del territorio hanno portato la percentuale complessiva delle classi emittive più basse (Euro 0,1,2 e 3) pari al 17%.

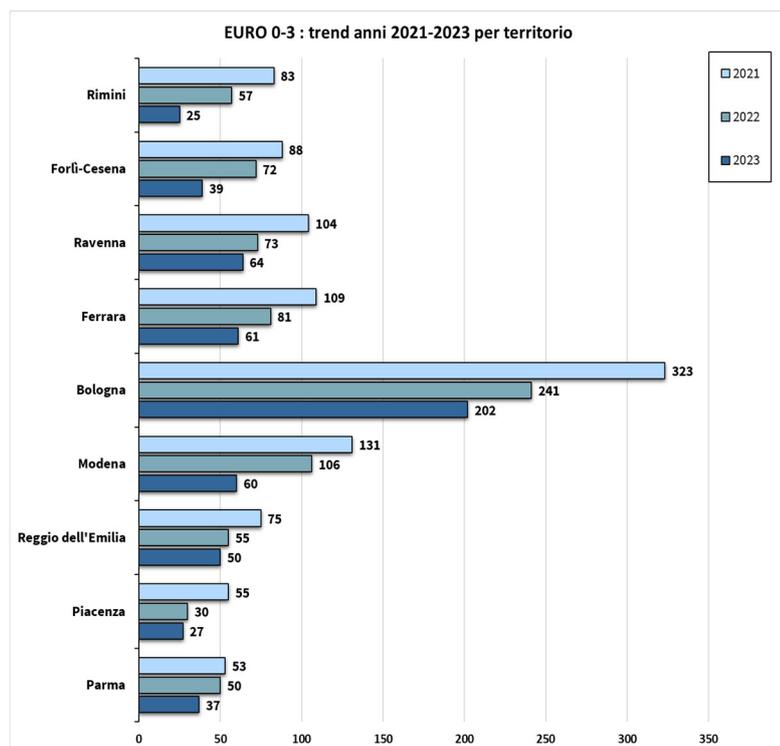
A fine 2023 la distribuzione delle classi ambientali nei territori della Regione è rappresentata nella figura seguente, in cui la composizione delle classi ambientali nei diversi territori, per una lettura semplificata, è stata raggruppata in quattro categorie.

**Figura 30**  
**Classe Ambientale -Focus territorio n° mezzi**  
 (anno 2023)



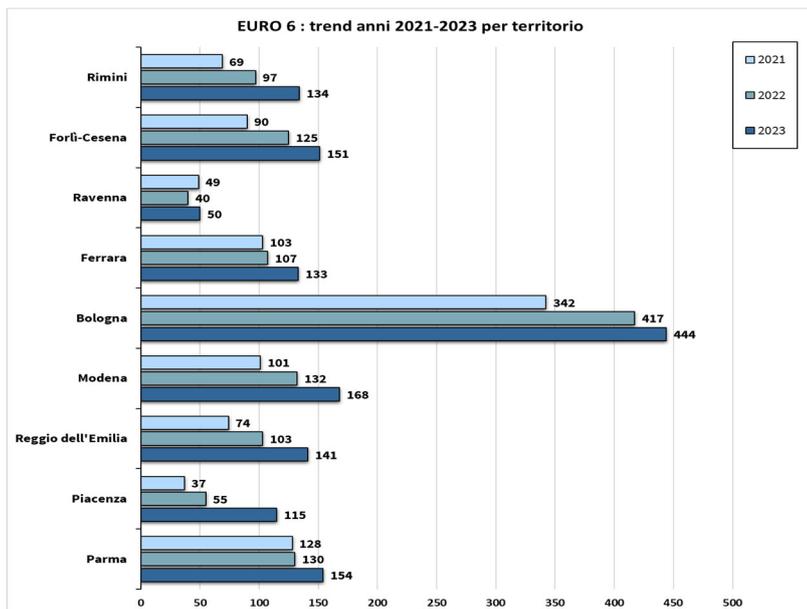
Un'analisi dell'andamento delle classi ambientali per le annualità 2021-2023, accorpate per livello emissivo, è rappresentata nelle figure che seguono, e si evidenzia come l'incidenza dei finanziamenti pubblici per il rinnovo del parco rotabile TPL ha avuto un ruolo importante.

**Figura 31**  
**Classi Ambientali EURO 0-3 - Focus territori**  
 (trend 2021-2023)



Per le classi emissive EURO 0-3, che saranno rappresentate solo dalla categoria EURO 3 a partire dal 1° gennaio 2025, si evidenzia una drastica riduzione rispetto ai dati del 2021 e 2022.

**Figura 32**  
**Classe Ambientale EURO 6 - Focus territori**  
 (trend 2021-2023)

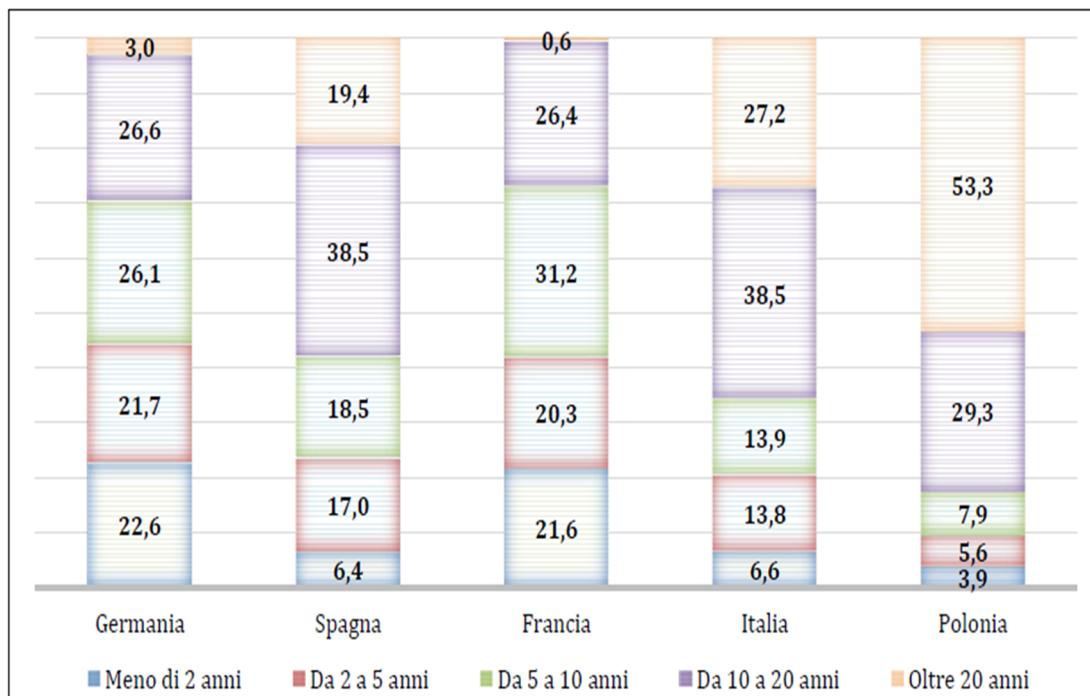


Mentre resta pressoché invariato la consistenza delle classi ambientali EURO 4-5-EEV, per la classe emissiva EURO 6 spicca l'effetto trainante degli investimenti pubblici che hanno portato a un rinnovo del parco veicolare verso questa classe emissiva in maniera diffusa su tutti i territori regionali e il trend è positivo.

■ **L'ETA' MEDIA**

L'anzianità degli autobus è un punto critico che caratterizza il parco circolante in Italia, anche per come emerge dal confronto Europeo.

**Figura 33**  
**Età parco autobus Europeo (non solo TPL) - (fonte ISFORT)**

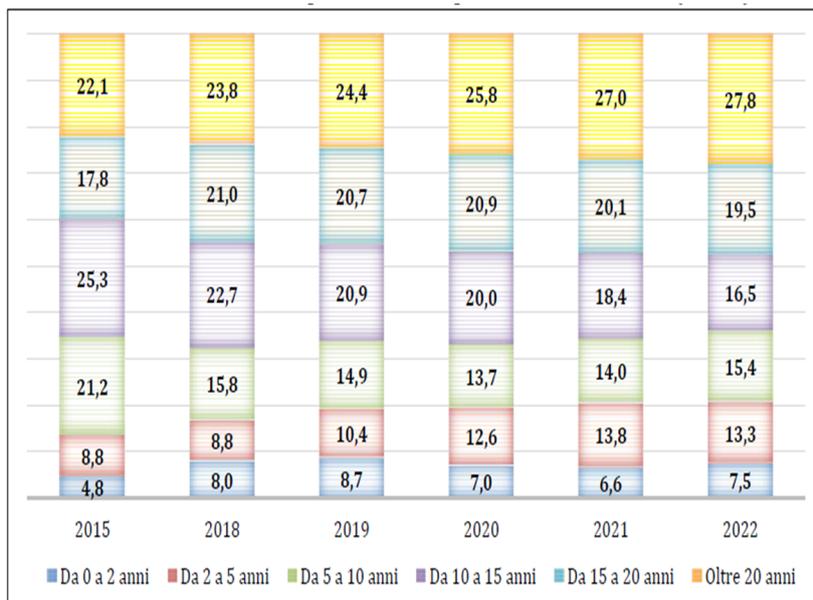


Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Eurostat

La figura precedente mostra la composizione per età del parco autobus, non solo TPL, nei vari paesi Europei all'anno **2021** (fonte dati ISFORT - 20° Rapporto sulla mobilità degli italiani Cap.7, pag.110): in Germania e Francia la percentuale dei mezzi con età oltre i 20 anni non supera il 3% contro un dato italiano del 53,3%.

La figura seguente mostra la rappresentazione negli anni 2015-2022 della composizione del **parco veicolare TPL e non** per età in Italia.

**Figura 34**  
Età parco autobus Italia (non solo TPL) - (fonte ISFORT)

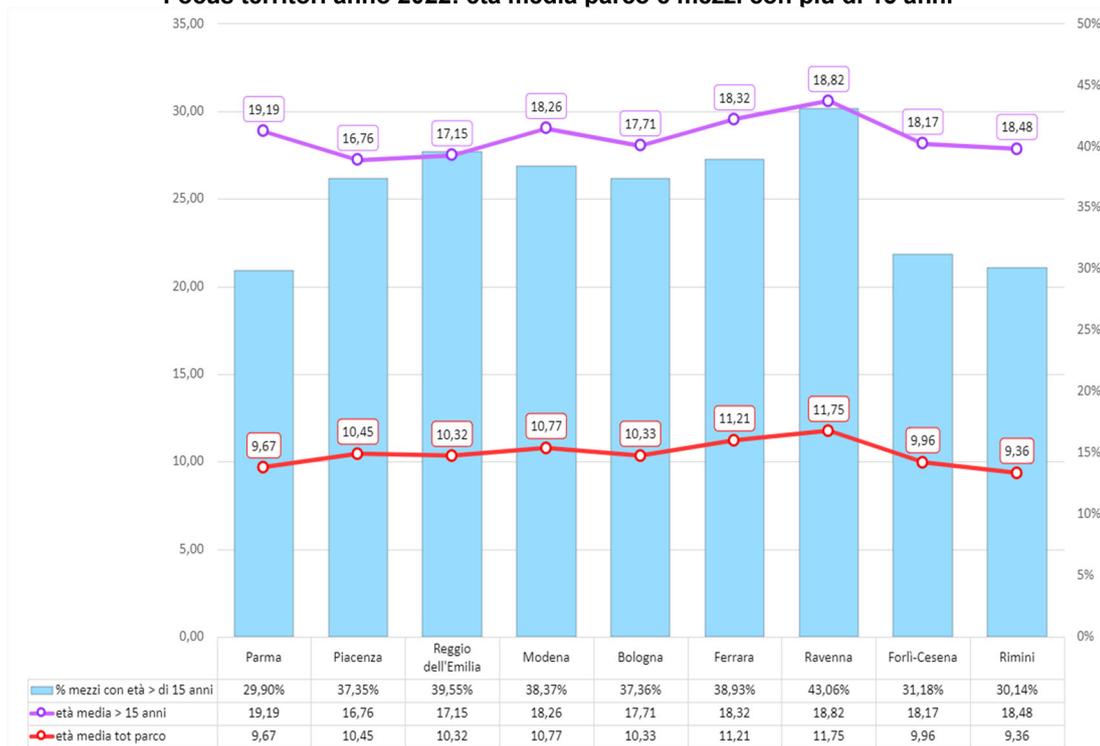


Fonte: Elaborazioni Isfort su dati ACI-Istat

I mezzi con oltre 20 anni presentano un trend in aumento rispetto al 2015, passando dal 22,1% del totale del parco veicolare al 27,8% nel 2022, nonostante un incremento di autobus con anzianità massima di 2 anni che passano dal 4,8% del 2015 al 7,5% del 2022. (fonte dati ISFORT - 20° Rapporto sulla mobilità degli italiani Cap.7, pag.110)

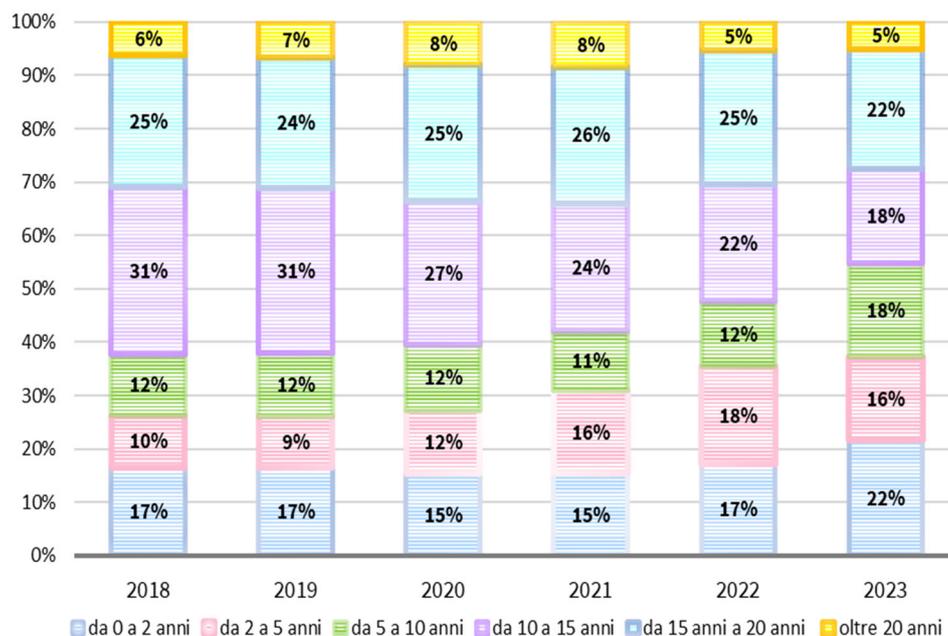
Le analisi che seguono relative all'Emilia-Romagna sono invece riferite alla tendenza evolutiva della sola componente TPL del parco autobus circolante: i mezzi con oltre 20 anni rappresentano solo il 5% del parco e quelli con età da 0 a fino a 2 anni sono passati dal 17% del 2018 al 22% del 2023.

**Figura 35**  
**Focus territori anno 2022: età media parco e mezzi con più di 15 anni**



Il grafico che segue mette a confronto la **dinamica dell'anzianità dei mezzi nelle 3 ultime annualità** sui bacini provinciali. Si passa da un'età media dei bus adibiti al TPL inferiore ai 10 anni in tre aree (Rimini, Parma e Forli-Cesena nell'ordine), al valore superiore alla media regionale in particolare a **Ravenna e Ferrara**, con età media oltre gli 11 anni.

**Figura 36**  
**La distribuzione del parco autobus per classi di anzianità Emilia-Romagna (val.%)**



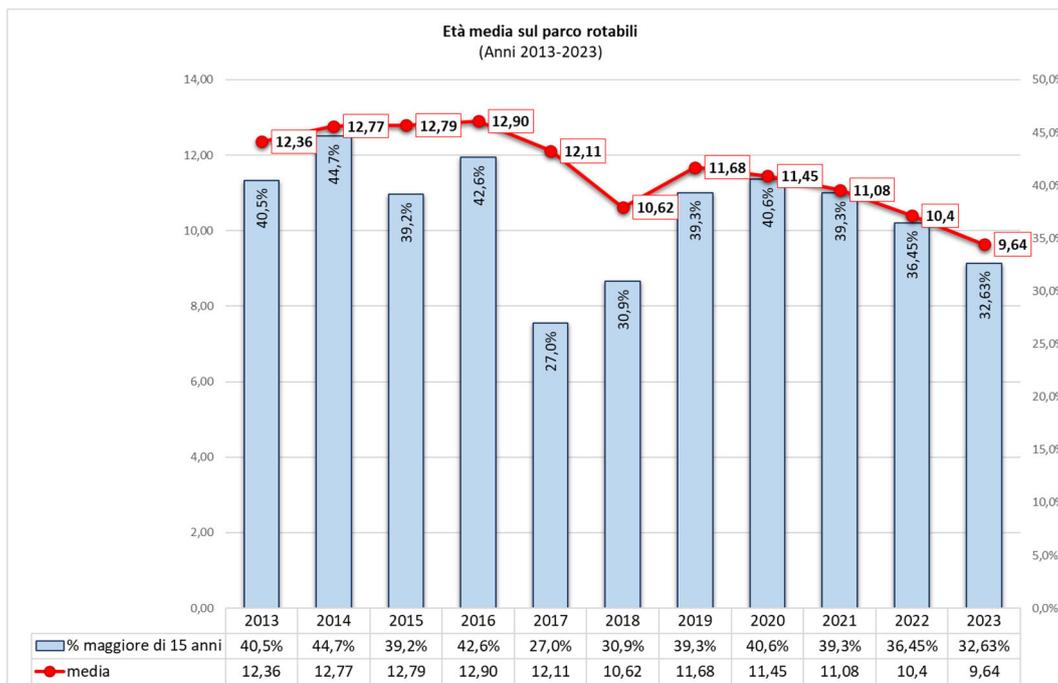
L'analisi seguente mostra la **composizione, negli ultimi cinque anni, della classe ambientale del parco mezzi e la relativa età media**, evidenziando la dismissione consistente dei mezzi più obsoleti e l'immissione di nuovo materiale rotabile.

Tabella 19

|                | EURO 0 | EURO 1 | EURO 2 | EURO 3 | EURO 4 | EURO 5 | EEV   | EURO 6 | ULEV | ZEV   | Totale       |
|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|------|-------|--------------|
| N° MEZZI 2019  | 10     | 33     | 486    | 835    | 112    | 373    | 536   | 661    | 16   | 158   | <b>3220</b>  |
| età media 2019 | 31,30  | 20,70  | 19,42  | 14,43  | 11,65  | 10,30  | 9,53  | 4,16   | 1,38 | 13,35 | <b>11,68</b> |
| N° MEZZI 2020  | 4      | 16     | 375    | 808    | 133    | 387    | 489   | 769    | 15   | 263   | <b>3259</b>  |
| età media 2020 | 23,25  | 19,94  | 20,58  | 16,05  | 12,63  | 11,01  | 11,40 | 2,14   | 2,40 | 11,49 | <b>11,45</b> |
| N° MEZZI 2021  |        | 16     | 244    | 758    | 133    | 455    | 528   | 995    | 19   | 161   | <b>3309</b>  |
| età media 2021 |        | 20,75  | 21,60  | 17,02  | 13,56  | 12,40  | 12,01 | 2,59   | 3,00 | 10,57 | <b>11,07</b> |
| N° MEZZI 2022  |        | 9      | 104    | 652    | 129    | 478    | 506   | 1206   | 22   | 156   | <b>3262</b>  |
| età media 2022 |        | 20,78  | 22,43  | 17,90  | 14,70  | 13,10  | 12,77 | 2,94   | 3,45 | 9,63  | <b>10,40</b> |
| N° MEZZI 2023  |        |        | 33     | 532    | 129    | 489    | 481   | 1490   | 38   | 179   | <b>3371</b>  |
| età media 2023 |        |        | 23,00  | 18,77  | 15,74  | 13,62  | 13,52 | 3,36   | 3,21 | 7,92  | <b>9,64</b>  |

L'età media del parco veicolare TPL dell'Emilia-Romagna **al 31.12.2023 è di 9,64 anni**, in **costante calo** nel quadriennio, grazie alle ingenti risorse pubbliche messe a disposizione: il grafico a seguire mostra l'andamento dell'**età media del parco veicolare TPL** della Regione Emilia-Romagna **rapportato** alla consistenza dei **mezzi con anzianità maggiore di 15 anni**.

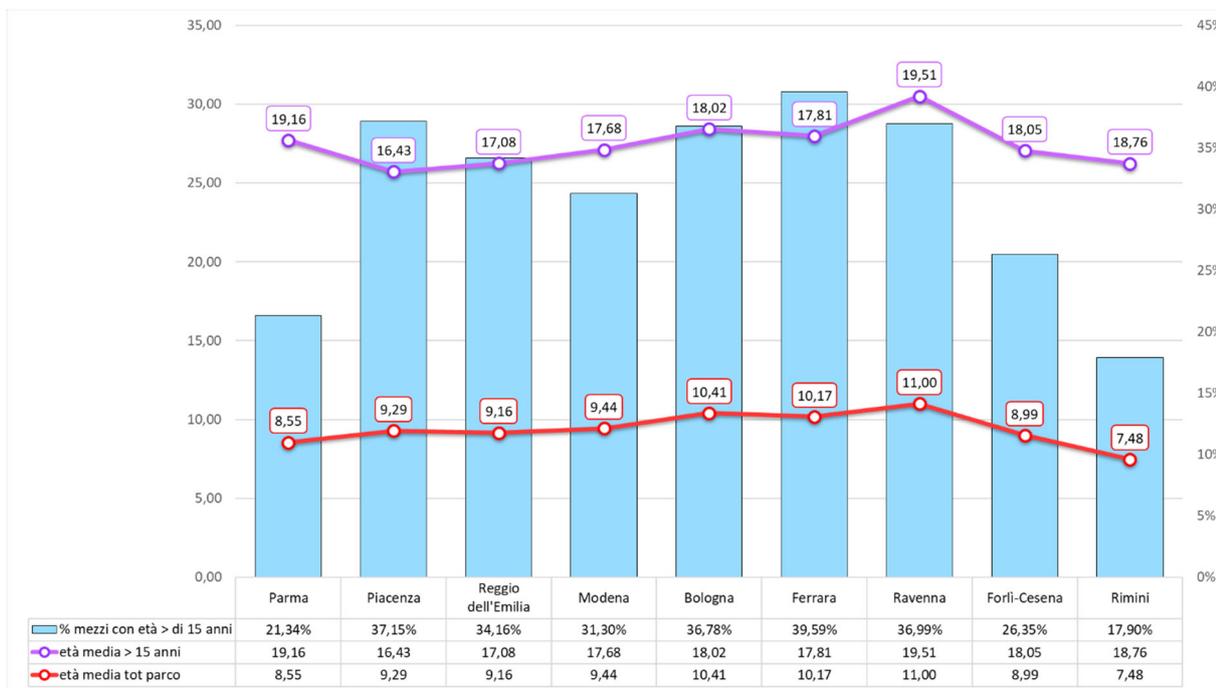
Figura 37  
Evoluzione 2013-2023 dell'età media del parco rotabile e % mezzi con più di 15 anni



**A fine 2023 il 32,63% dei mezzi ha età maggiore di 15 anni, percentuale in calo rispetto al 36,45% del 2022.**

Il dato medio regionale deriva da situazioni lievemente differenziate a livello dei diversi territori, come si vede nei grafici seguenti. **L'età media del parco varia fra i 11 anni di Ravenna e i 7,48 di Rimini.**

**Figura 38**  
**Focus territori anno 2023: età media parco e mezzi con più di 15 anni**



Il Focus sui singoli territori regionali all'anno 2023 evidenzia l'età media dei singoli parchi con raffronto alla consistenza ed età media dei mezzi con più di 15 anni su ciascun bacino.

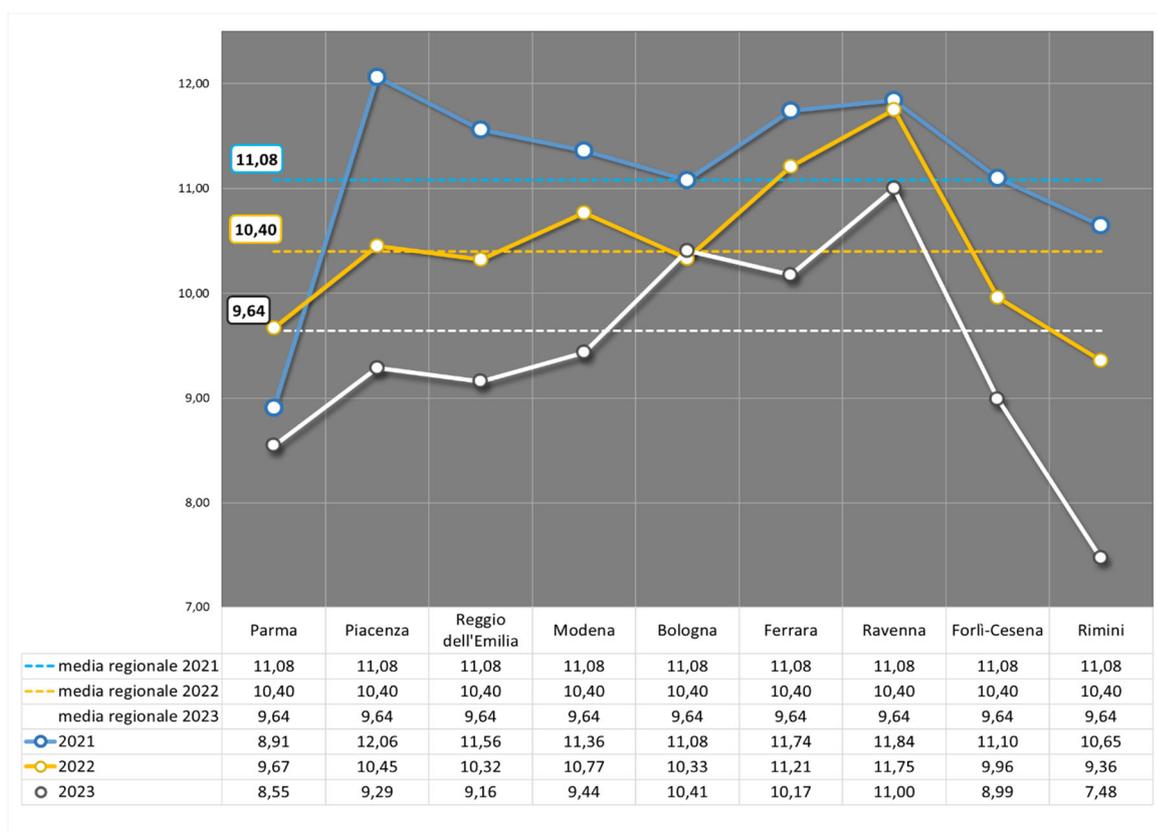
**Quasi tutti i territori presentano una diminuzione dell'età media nel triennio 2021-2023.**

La **dinamica dell'anzianità dei mezzi nelle 3 ultime annualità** sui bacini provinciali evidenzia come si passi da un'età media dei bus adibiti al TPL **inferiore ai 9,64 anni in 6 bacini territoriali (Parma, Piacenza, Reggio Emilia, Modena, Forlì-Cesena e Rimini nell'ordine)**, al valore superiore alla media regionale in particolare a **Ravenna**, con età media pari a 11 anni.

Spicca Rimini, che diminuisce notevolmente l'età media rispetto all'anno 2022 passando da 10,65 anni del 2021 a 7,48 anni nel 2023 con una notevole immissione in servizio di nuovi mezzi.

Il grafico che segue mette a confronto il trend dell'età media del parco nell'ultimo triennio 2021-2023 nel triennio considerato.

**Figura 39**  
**Focus evoluzione 2021-2023 dell'età media del parco rotabile nei territori**



### 3.3.4 Il rinnovo del parco rotabili Tpl su gomma in Emilia-Romagna: risorse e piani di investimento

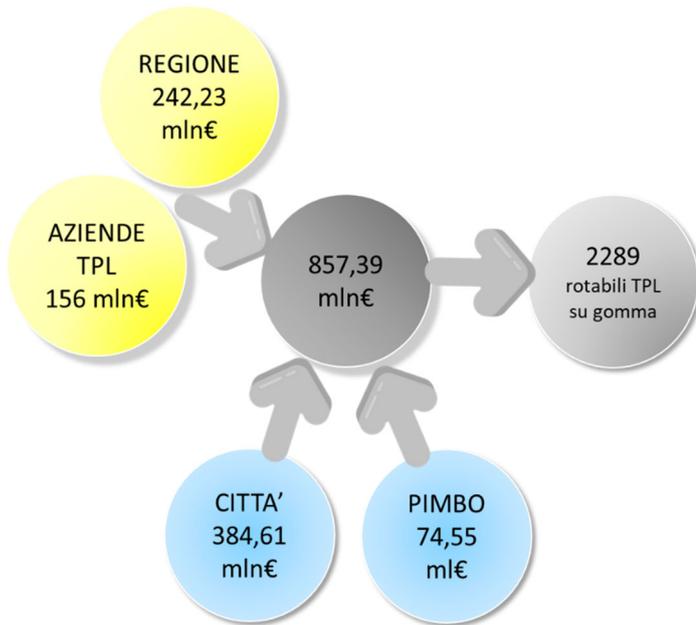
Fino al recente passato le risorse statali per gli investimenti sui parchi rotabili TPL su gomma erano molto frammentate con conseguente impossibilità di una programmazione dei piani di investimento di medio-lungo periodo.

A partire dal Piano Strategico Nazionale della mobilità sostenibile (DPCM del 17 aprile 2019), la politica degli investimenti inizia a delineare una prospettiva di medio-lungo termine per una razionale ed efficace programmazione delle risorse per il rinnovo del parco autobus per il TPL; i nuovi finanziamenti, infatti, sono consistenti e riguardano l'orizzonte temporale del 2033.

Gli obiettivi delle politiche pubbliche sugli investimenti nel settore TPL riguardano le necessità di:

- mettere in campo azioni e risorse per favorire un trasferimento di parte dell'utenza dal mezzo privato al trasporto collettivo;
- intervenire sulla dotazione e sulla qualità del parco veicolare del trasporto pubblico su gomma, inadatto a sostenere la domanda potenziale e caratterizzato da una elevata anzianità media;
- sostenere con urgenza l'acquisto di nuovi mezzi eco-compatibili, caratterizzati da elevati rendimenti energetici e superiore efficienza energetica, con attenzione alla tipologia e taglia dei veicoli in relazione ai servizi da svolgere e alle aree in cui operano.

■ **IL QUADRO DELLE RISORSE IN EMILIA-ROMAGNA IN CAPO A REGIONE E CITTÀ**



Le risorse per il rinnovo del parco autobus per il TPL su gomma in Emilia-Romagna ammontano a **oltre 626,85 milioni di euro** distribuite nelle annualità **dal 2018 al 2033**, a cui si sommano i 74.55 mln€ assegnati al Progetto integrato per la mobilità bolognese (PIMBO).

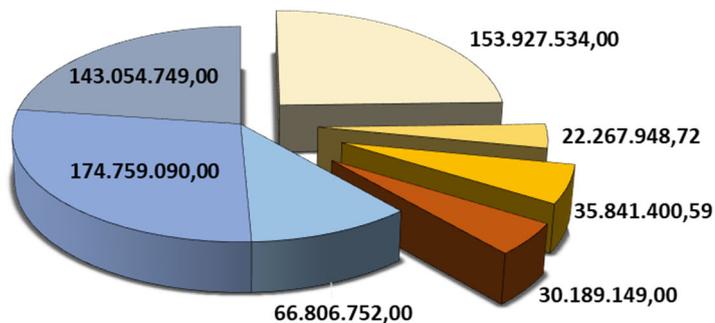
Di questi finanziamenti, **242,23 mln €** sono assegnati alla Regione (38,6% delle risorse complessive) e **384,62 mln €** alle Città dell'Emilia-Romagna (61,4%).

Complessivamente il **piano di investimenti** ha un valore di **oltre 857 mln€** e vede il concorso delle risorse in capo alla Regione, unite al finanziamento da parte delle Aziende TPL e di quelle assegnate alle Città.

L'attuazione di questo piano permetterà un ammodernamento consistente della flotta di autobus attualmente circolante, stimato in oltre **2200 nuovi mezzi**, con un **rinnovo del 65% del numero dei mezzi TPL circolanti al 31.12.2023**, consentendo la riduzione progressiva dal servizio degli autobus con maggiore anzianità e più inquinanti.

■ **LE FONTI DI FINANZIAMENTO (escluse risorse PIMBO)**

**Figura 40**  
**Risorse per linea di finanziamento (a meno delle risorse PIMBO)**



- REGIONE- PIANO STRATEGICO NAZIONALE MOBILITA' SOSTENIBILE - DM MIMS 81/2020
- REGIONE - DM MIMS 223/2020
- REGIONE- AMBIENTE BACINO PADANO DD MASE 207/2019
- REGIONE- PNRR fondo complementare DM MIMS 315/2021
- CITTA' ALTO INQUINAMENTO - PIANO STRATEGICO NAZIONALE MOBILITA' SOSTENIBILE
- CITTA'- superiori 100.000 abitanti - PIANO STRATEGICO NAZIONALE MOBILITA' SOSTENIBILE
- CITTA' -PNRR

I **finanziamenti gestiti dalla Regione** derivano da fondi in capo al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e al Ministero della Transizione Ecologica; le risorse sono assegnate alla Regione da specifici Decreti ministeriali, che recano anche disposizioni per il loro utilizzo.

**Tabella 20**

| FONDO   | Atto ministeriale di assegnazione a Regione | Annualità |
|---|---|-----------|
| Fondo Ministero Ambiente e sicurezza Energetica - Regioni bacino padano - D.P.C.M. 28 novembre 2018                                   | Decreto Dir. MASE n.207 del 27.12.2019      | 2018-2022 |
| Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile – art.5, DPCM del 17.04.2020  | Decreto MIT n.81 del 14.02.2020             | 2019-2033 |
| Fondo Investimenti Ministero Infrastrutture e Trasporti, rifinanziamento fondo ex art. 1, comma 140, L.232/2016                       | Decreto MIT n.223 del 29.05.2020            | 2018-2033 |
| Fondo complementare PNRR - art. 1, comma 2, lettera c), decreto-legge n. 59 del 6 maggio 2021, convertito in legge 01.07.2021, n. 101 | Decreto MIT n.315 del 02.09.2021            | 2021-2026 |

Alle **Città** sono assegnati finanziamenti da fondi in capo al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

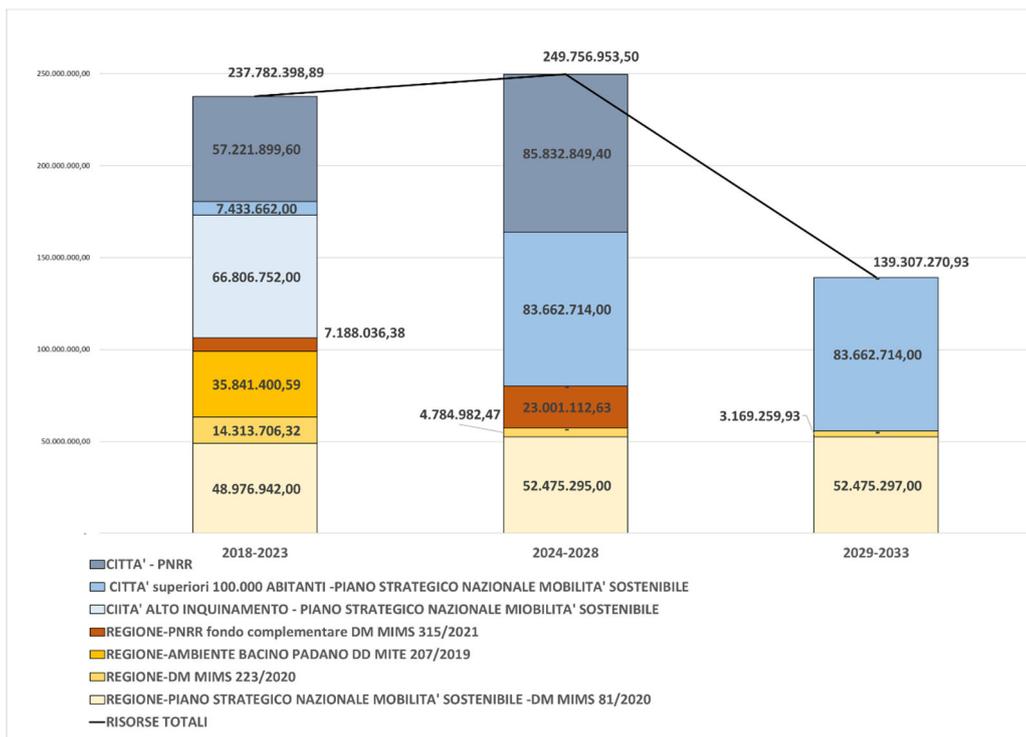
**Tabella 21**

| FONDO  | Atto ministeriale di assegnazione a Città               | Annualità |
|--|---|-----------|
| Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile – art.3, DPCM del 17.04.2020 – Città ad alto inquinamento        | Decreto MIT n.234 del 06.06.2020                        | 2019-2023 |
| Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile – art.4, DPCM del 17.04.2020- Città maggiori di 100.000 abitanti | Decreto MIT n.71. del 09.02.2021                        | 2019-2033 |
| PNRR - misura M2 C2 –4.4 “Rinnovo flotte bus e treni verdi” sub-investimento 4.4.1 “Bus” del PNRR                      | Decreti MIT n.530 del 23.12.2021 e n.134 del 10.05.2022 | 2022-2026 |

#### ■ LA DISTRIBUZIONE TEMPORALE DELLE RISORSE

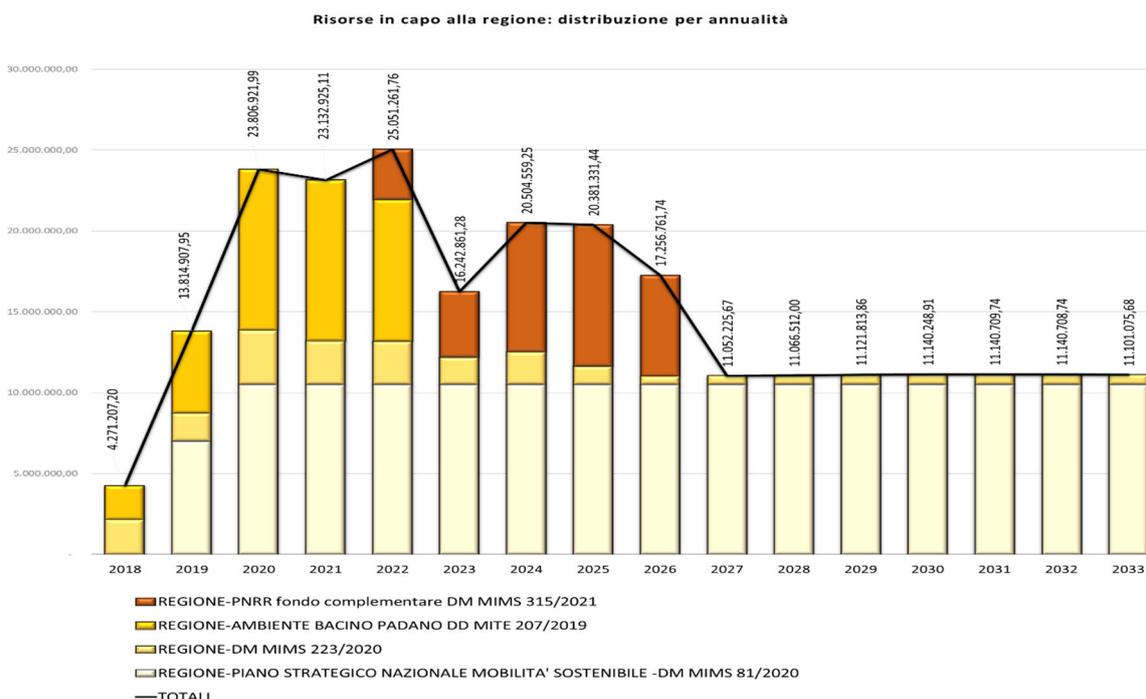
La distribuzione delle risorse per quinquennio per ciascuna linea di finanziamento, in capo **alla Regione e alle Città** è rappresentata nel grafico seguente:

**Figura 41**  
**Risorse Regione e Città per quinquennio e linea finanziamento**



Le sole risorse assegnate alla Regione sono distribuite nelle annualità 2018-2033 e vedono la maggiore concentrazione nel periodo fino al 2026, che comprende i finanziamenti PNRR, MITE e la parte più consistente delle risorse fondo MIMS, mentre le risorse del Piano strategico hanno una distribuzione costante negli anni.

**Figura 42**  
**Risorse in capo alla Regione: distribuzione per annualità**



## LE ASSEGNAZIONI DELLE RISORSE AI TERRITORI

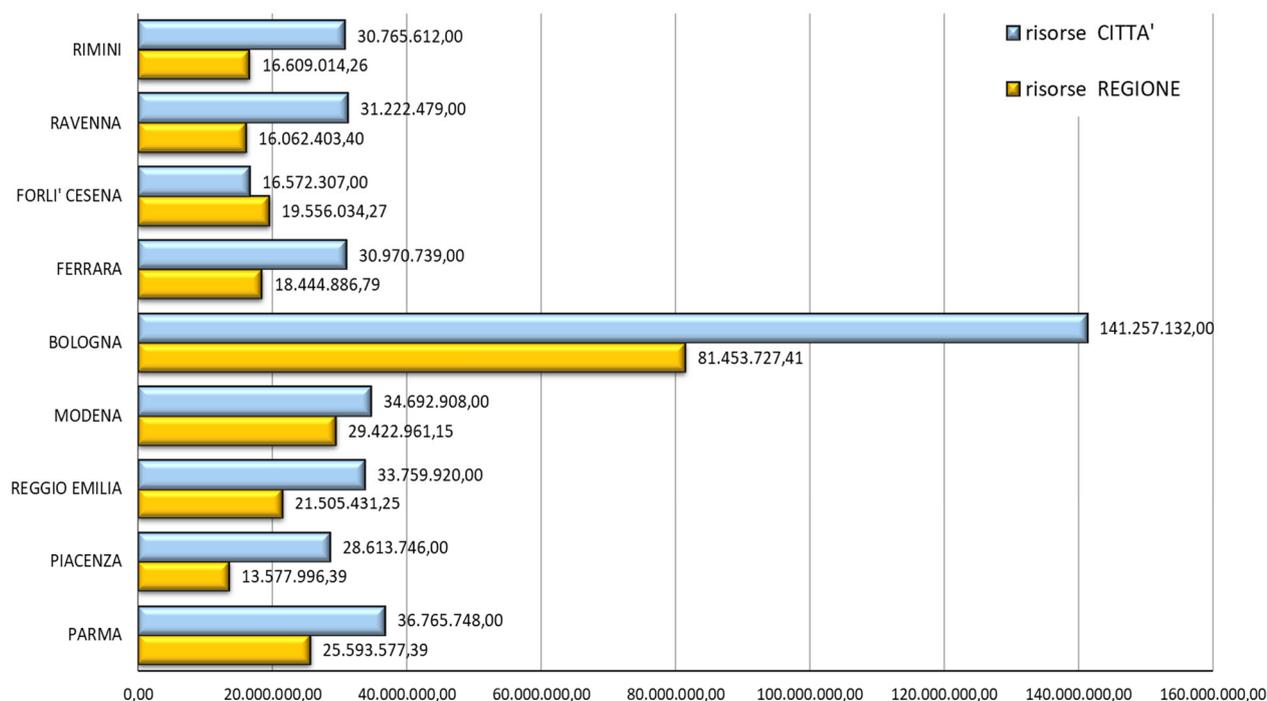
Per ciascuna linea di finanziamento, a valle dei relativi decreti ministeriali di assegnazione delle risorse alle Regione/Province autonome, **la Regione ha assegnato con specifico atto deliberativo i finanziamenti ai territori, attraverso le relative Agenzie per la Mobilità, che programmano i piani di acquisto in funzione degli obiettivi regionali e delle specifiche esigenze dei bacini.**

I piani sono attuati dai soggetti titolari dei Contratti di Servizio per il TPL su gomma.

I finanziamenti complessivi hanno la **distribuzione territoriale**, suddivisa per risorse assegnate a Regione e Città, evidenziata in figura 24. La Regione infatti, a sua volta, assegna ai territori i finanziamenti da utilizzare per il rinnovo del parco rotabile in funzione dei seguenti parametri, che si differenziano nei diversi territori:

- popolazione residente (peso 25%),
- passenger trasportati/anno (peso 25%),
- numero dei mezzi circolanti nel territorio (peso 50%).

**Figura 43**  
Distribuzione risorse per territorio



**Tabella 22**

| FONDO   | Atto regionale di assegnazione risorse ai territori |
|---|---|
| Fondo Ministero Transizione Ecologica - Regioni bacino padano - D.P.C.M. 28 novembre 2018   | DGR n.787 del 29.06.2020                            |
| Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile – art.5, DPCM del 17.04.2020  | DGR n.953 del 28.07.2020                            |
| Fondo Investimenti Ministero Infrastrutture e mobilità sostenibile, rifinanziamento fondo ex art. 1, comma 140, L.232/2016            | DGR n.1465 del 26.10.2020                           |
| Fondo complementare PNRR - art. 1, comma 2, lettera c), decreto-legge n. 59 del 6 maggio 2021, convertito in legge 01.07.2021, n. 101 | DGR n.1405 del 13.09.2021                           |

**L'assegnazione alle Città** ad alto inquinamento e a quelle superiori ai 100.000 abitanti è fatta **direttamente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**, sia per le risorse da Piano Strategico nazionale della mobilità sostenibile sia da PNRR.

Il quadro seguente reca, per ogni territorio, le **risorse 2018-2033** complessivamente destinate ai piani di investimento (mezzi e infrastrutture di supporto), che derivano dalle risorse pubbliche assegnate e dalla quota di autofinanziamento da parte degli attuatori, oltre al numero totale di mezzi di cui è programmato l'acquisto.

**Tabella 23**

|               | risorse pubbliche     | cofinanziamento aziende | Totale investimento   | % finanziamento pubblico | N° mezzi acquistati |
|---------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|--------------------------|---------------------|
| PARMA         | 62.359.325,39         | 15.089.694,88           | 77.449.020,27         | 80,52%                   | 180                 |
| PIACENZA      | 42.191.742,39         | 9.377.126,66            | 51.568.869,05         | 81,82%                   | 173                 |
| REGGIO EMILIA | 55.265.351,25         | 13.936.740,30           | 69.202.091,55         | 79,86%                   | 232                 |
| MODENA        | 64.115.869,15         | 19.588.940,83           | 83.704.809,98         | 76,60%                   | 285                 |
| BOLOGNA       | 222.710.859,41        | 51.631.474,30           | 274.342.333,71        | 81,18%                   | 678                 |
| FERRARA       | 49.415.625,79         | 12.277.104,79           | 61.692.730,58         | 80,10%                   | 203                 |
| RAVENNA       | 47.284.882,40         | 11.711.100,33           | 58.995.982,73         | 80,15%                   | 158                 |
| FORLI-CESENA  | 36.128.341,27         | 12.508.953,58           | 48.637.294,85         | 74,28%                   | 147                 |
| RIMINI        | 47.374.626,26         | 9.732.218,85            | 57.106.845,11         | 82,96%                   | 143                 |
|               | <b>626.846.623,31</b> | <b>155.853.354,52</b>   | <b>782.699.977,83</b> | <b>80,09%</b>            | <b>2.199</b>        |

### 3.3.5 I piani di investimento con risorse in capo alla Regione

**Ad oggi**, sebbene a differenti stati di attuazione, **sono in attuazione tutti i piani di investimento** con le risorse assegnate ai territori dell'Emilia-Romagna.

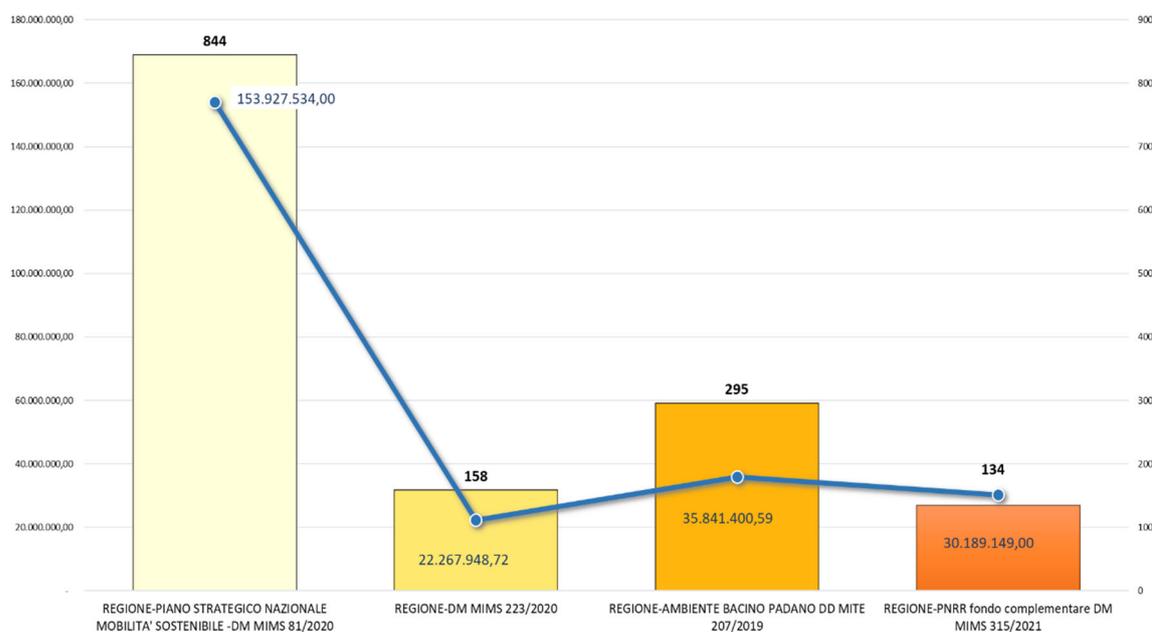
I piani attualmente programmati sono suscettibili di variazioni, soprattutto nel medio/lungo periodo, a fronte degli esiti di gara, delle innovazioni tecnologiche che potranno intervenire e/o di effetti al momento imprevedibili sui costi/sulle forniture a seguito di eventi congiunturali, come quelli in corso attualmente.

**La politica regionale prevede una quota di cofinanziamento da parte degli attuatori** (variabile tra il 20% e il 50% per singolo mezzo, in funzione dell'alimentazione) e la **scelta di mezzi con alimentazioni che consentano anche servizi sui percorsi extraurbani e il servizio di aree periferiche non dotate di infrastrutture di supporto.**

#### ■ I MEZZI IN ACQUISTO

Al momento, anche a seguito delle ultime rimodulazioni di settembre 2024 sulla programmazione delle risorse del PSNMS-DI 81/2020 (DGR 1835/2024), con i complessivi finanziamenti in capo alla Regione e assegnati ai territori, si prefigura l'acquisto di **1431 nuovi mezzi**.

**Figura 44**  
**I mezzi in acquisto con risorse Regione**



Il grafico in figura evidenzia il **numero di autobus** che sono previsti dai piani di investimento **per singola linea di finanziamento** e il **relativo investimento pubblico per l'acquisto**. Con le risorse messe a disposizione dal Piano Strategico Nazionale per la Mobilità Sostenibile, dal PNRR e dal fondo complementare PNRR vengono finanziati anche **infrastrutture di supporto per l'alimentazione** dei nuovi mezzi elettrici, idrogeno e a metano per complessivi **62.450.958,88 €**.

#### ■ TIPOLOGIA E ALIMENTAZIONE DEI MEZZI NEI PIANI DI INVESTIMENTO

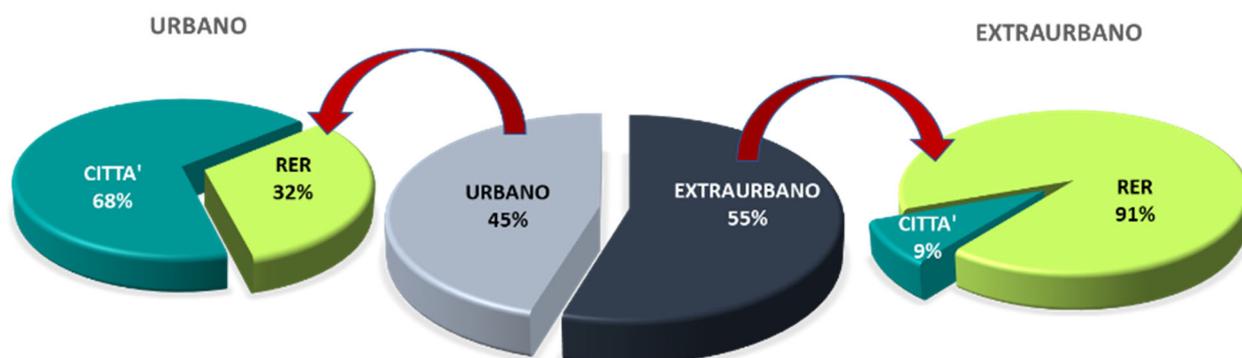
**La Regione, per coordinare i propri piani di investimento a quelli delle Città, che sono orientate alla programmazione di mezzi prevalentemente urbani/suburbani, ha ritenuto opportuno perseguire i seguenti obiettivi:**

- **massimizzare il rinnovo del parco autobus regionale**, che ancora ha un'età media elevata e una alta percentuale di mezzi inquinanti su totale;
- realizzare un **rinnovo che interessi tutte le linee di TPL su gomma**, attraverso acquisti di mezzi con tecnologia differenti a seconda dell'uso urbano/extraurbano e **anche per i territori a domanda più debole e territori di aree fragili**;

e ha fornito tale indirizzo alle Agenzie per la mobilità al fine di redigere i piani di investimento sui rispettivi territori.

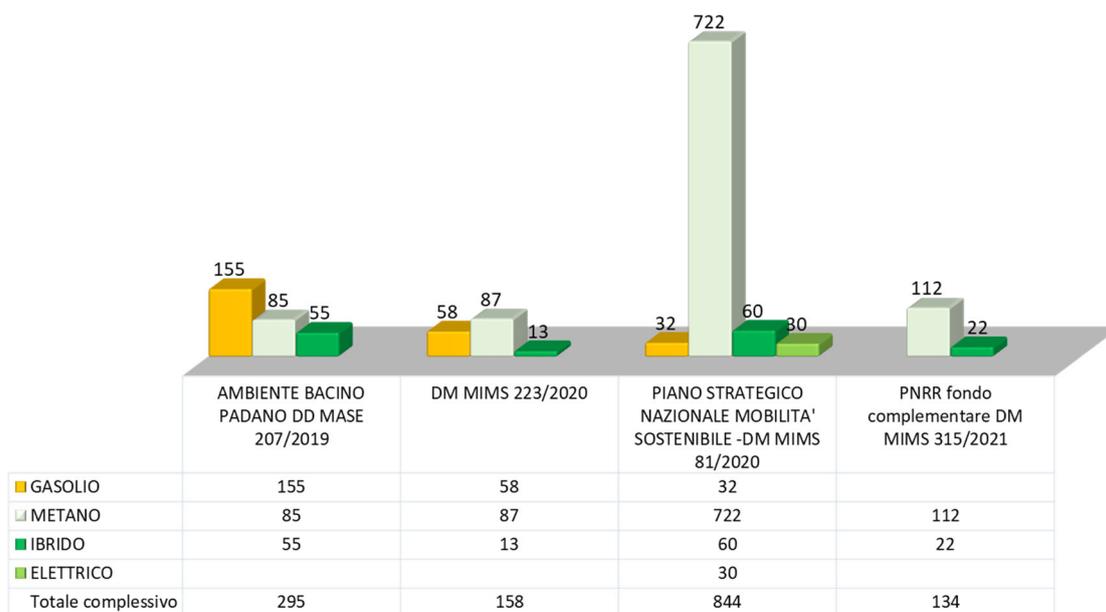
**Le città si sono orientate all'acquisto di mezzi urbani e, in minor misura, extraurbani. E' stimata la seguente distribuzione complessiva dei nuovi mezzi, sotto il profilo della tipologia.**

**Figura 45**  
Distribuzione complessiva dei nuovi mezzi per tipologia



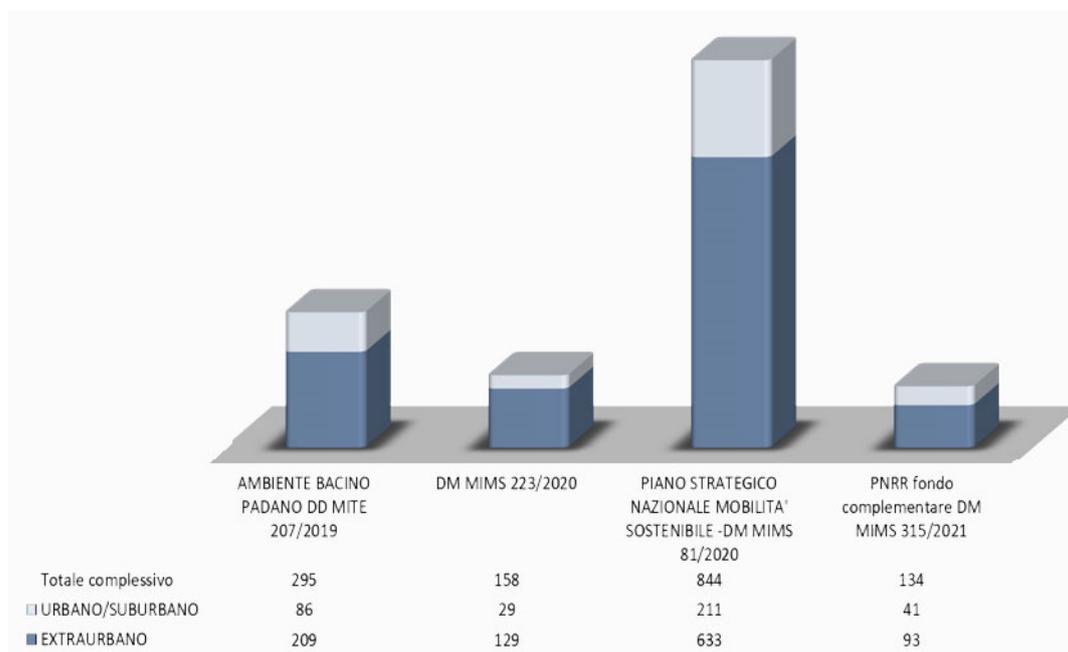
Il Focus seguente mostra come sono composti, sotto il profilo dell'alimentazione, i piani di investimento finanziati con i diversi fondi in capo alla Regione. Queste le consistenze totali: elettrici 30, ibridi 150, metano 1006, gasolio 245.

**Figura 46**  
Alimentazione dei mezzi per linea di finanziamento



Nella figura che segue, analogo Focus per la tipologia di immatricolazione, dove si evince che su un totale di 1431 nuovi mezzi, la tipologia extraurbano si attesta a 1064 mezzi, il suburbano a 41 e l'urbano a 326.

**Figura 47**  
Distribuzione nuovi mezzi per linea di finanziamento e tipologia



#### ■ L'ATTUAZIONE DEL RINNOVO PARCO BUS TPL

La previsione a fine 2024 di immissione in servizio di mezzi finanziati con le nuove risorse in capo alla Regione, come indicata dagli attuatori, consegna un **rinnovo di 794 mezzi** (pari al **24% dell'attuale parco rotabili TPL regionale**).

Le previsioni di immissione in servizio potrebbero variare qualora si presentassero imprevisti nelle tempistiche di fornitura dei mezzi.

**Tabella 24**

| Linea di finanziamento (Ministero/Decreto di assegnazione risorse alla Regione)                                      | Piani di investimento programmati durante la legislatura, a valere su risorse 2018-2033 |   | Attuazione piani investimento nel periodo 2020-2024 |   |                      |  | % attuazione periodo 2020-2024, sul complessivo programmato al 2033 |                    |
|--|---|---|---|---|----------------------|--|---|--------------------|
|  | n° mezzi programmati  | finanziamento in capo alla Regione periodo fino al 2033, già assegnato ai territori | n° mezzi in servizio al 31.12.2023                  | previsione n° mezzi in servizio al 31.12.2024 | tot. Mezzi 2020-2024 | risorse finanziamento in capo a Regione per attuazione periodo 2020-2024 | % attuazione mezzi  | % Utilizzo risorse |
| Ministero Ambiente e sicurezza Energetica - Regioni bacino padano D.P.C.M. 28 novembre 2018 DD 207 del 27.12.2019    | 295   | 35.841.400,59   | 273   | 22  | 295                  | 35.841.400,59  | 100%  | 100%               |
| Ministero Infrastrutture e Trasporti, rifinanziamento fondo ex art. 1, comma 140, L.232/2016 DM n.223 del 29.05.2020 | 158   | 22.267.948,72   | 106   | 9   | 115                  | 16.582.610,29  | 73%   | 74%                |
| Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile art.5, DPCM del 17.04.2020 DI n.81 del 14.02.2020              | 857   | 153.927.532,00  | 185   | 79  | 264                  | 44.774.298,67  | 31%   | 29%                |
| Fondo complementare PNRR DM n.315 del 02.09.2021   | 134   | 30.189.149,00   | 55  | 65  | 120                  | 27.476.532,05  | 90%   | 91%                |
| <b>TOTALE</b>  | <b>1444</b>   | <b>242.226.030,31</b>   | <b>619</b>  | <b>175</b>                                    | <b>794</b>           | <b>124.674.841,60</b>  | <b>55%</b>  | <b>51%</b>         |

**(NOTA:** I dati relativi al rinnovo del parco rotabili TPL su gomma, finanziati con risorse in capo alla Regione, sono desunti dai piani di investimento approvati dalle relative delibere di giunta, per quanto riguarda la loro programmazione; per quanto attiene la loro attuazione, le informazioni sono state comunicate alla Regione dalle Agenzie per la mobilità con note PEC acquisite a protocollo regionale, a seguito di richiesta formale con nota Prot.07.02.2024.0118634.U)

### ■ SIMULAZIONE EVOLUZIONE DELL'ETA' MEDIA AL 2033

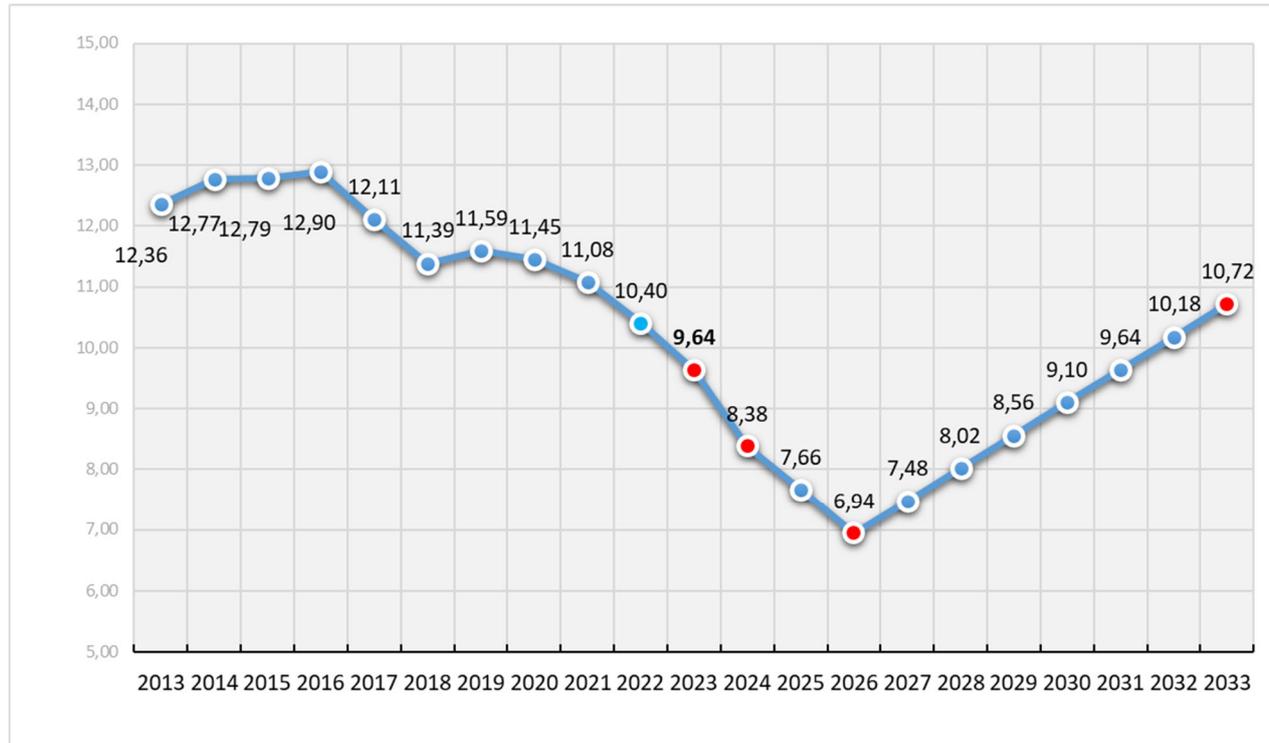
La simulazione dell'andamento tendenziale dell'età media del parco veicolare al 2033 si basa sulle stesse assunzioni della precedente simulazione della composizione dell'alimentazione.

La proiezione dell'evoluzione dell'età media nel tempo mostra il significativo calo fino al 2026, derivante dalle ingenti risorse introdotte a partire dal 2019 per investire sull'acquisto di autobus per il TPL; in controtendenza invece il trend per il periodo successivo, fino al 2033 dovuto alle esigue immissioni di mezzi acquistati con le risorse del lungo periodo.

Infatti, a parte il Piano Strategico Nazionale Mobilità Sostenibile che destina risorse a Regioni e Città ad alto inquinamento e/o superiori ai 100.000 abitanti e riguarda, con costanza di finanziamenti, l'orizzonte temporale del 2033, le altre linee di finanziamento sostanzialmente cessano o riducono drasticamente le risorse al 2026.

**Senza immissione di ulteriori risorse** pubbliche e/o di risorse da parte degli esercenti, **dopo il 2026 l'abbassamento dell'età media**, frutto dei recenti finanziamenti pubblici, **cessa ed inizia una rapida ricrescita**, come evidenziato in figura.

**Figura 48**  
**Proiezione teorica trend dell'età media al 2033 ad esaurimento risorse linee di investimento**



## LE INFRASTRUTTURE DI SUPPORTO NEI PIANI DI INVESTIMENTO

Alcune linee di finanziamento (Piano Strategico Nazionale Mobilità Sostenibile, fondo complementare PNRR e PNRR) permettono la realizzazione di infrastrutture di supporto per i mezzi ad alimentazione a metano, elettrica o ad idrogeno; pertanto, vi sono territori i cui piani di investimento finanziati con risorse a valere su questi fondi, ne prevedono la realizzazione.

Complessivamente le **risorse** utilizzate per **infrastrutture di supporto** sono pari a **62.450.958,88€** e corrispondono al **9,96 % delle risorse complessivamente assegnate** ai territori da Regione e Città.

In particolare, sui territori di competenza le Agenzie hanno identificato risorse per questi interventi indicate nelle tabelle che seguono.

Figura 49

Risorse per infrastrutture di supporto: distribuzione sui territori e % sui finanziamenti complessivi

### Quadro Infrastrutture

Risorse utilizzate per potenziamento infrastrutture di supporto  
(metano- elettrico- idrogeno)

|  | PARMA<br>infrastrutture | PIACENZA<br>infrastrutture | REGGIO EMILIA<br>infrastrutture |
|--|-------------------------|----------------------------|---------------------------------|
| Risorse complessive assegnate (Regione +Città)         | 62.359.325,39           | 42.191.742,39              | 55.265.349,25                   |
| Risorse complessive per infrastruttura                 | 2.958.677,00            | 5.159.245,00               | 5.210.334,00                    |
| Finanziamento Regione da PSNMS                         | -                       | -                          | -                               |
| Finanziamento Regione da PNRR Fondo Complementare PNRR | -                       | -                          | -                               |
| Finanziamento Città da PSNMS alto inquinamento         | 1.000.000,00            | 1.443.142,00               | 1.411.959,00                    |
| Finanziamento Città da PSNMS 100.000 abitanti          | -                       | 1.800.000,00               | 1.820.755,00                    |
| Finanziamento Città da PNRR                            | 1.958.677,00            | 1.916.103,00               | 1.977.620,00                    |
| Percentuale risorse utilizzate per infrastrutture      | 5%                      | 12%                        | 9%                              |



## Quadro Infrastrutture

Risorse utilizzate per potenziamento infrastrutture di supporto  
(metano- elettrico- idrogeno)

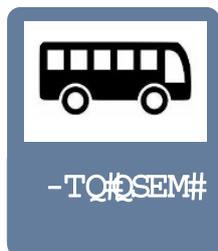
|  | MODENA<br><i>infrastrutture</i> | BOLOGNA<br><i>infrastrutture</i> | FERRARA<br><i>infrastrutture</i> |
|--|---------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Risorse complessive assegnate (Regione +Città)         | 64.115.909,15                   | 222.710.859,41                   | 47.284.882,40                    |
| Risorse complessive per infrastruttura                 | 2.068.488,00                    | 35.514.598,00                    | 6.125.780,00                     |
| Finanziamento Regione da PSNMS                         | -                               | 3.680.000,00                     | -                                |
| Finanziamento Regione da PNRR Fondo Complementare PNRR | -                               | -                                | -                                |
| Finanziamento Città da PSNMS alto inquinamento         | 400.000,00                      | 3.400.000,00                     | 2.140.000,00                     |
| Finanziamento Città da PSNMS 100.000 abitanti          | -                               | 8.119.511,00                     | 2.440.000,00                     |
| Finanziamento Città da PNRR                            | 1.668.488,00                    | 20.315.087,00                    | 1.545.780,00                     |
| Percentuale risorse utilizzate per infrastrutture      | 3%                              | 16%                              | 13%                              |



|  | RAVENNA<br><i>infrastrutture</i> | FORLÌ-CESENA<br><i>infrastrutture</i> | RIMINI<br><i>infrastrutture</i> |
|--|----------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|
| Risorse complessive assegnate (Regione +Città)         | 47.284.882,40                    | 36.128.341,27                         | 47.374.626,26                   |
| Risorse complessive per infrastruttura                 | 3.349.247,03                     | 974.110,68                            | 1.090.479,17                    |
| Finanziamento Regione da PSNMS                         | -                                | -                                     | -                               |
| Finanziamento Regione da PNRR Fondo Complementare PNRR | -                                | -                                     | -                               |
| Finanziamento Città da PSNMS alto inquinamento         | 561.857,63                       | -                                     | 513.824,17                      |
| Finanziamento Città da PSNMS 100.000 abitanti          | 2.441.010,40                     | 974.110,68                            | -                               |
| Finanziamento Città da PNRR                            | 346.379,00                       | -                                     | 576.655,00                      |
| Percentuale risorse utilizzate per infrastrutture      | 7%                               | 3%                                    | 2%                              |



## TERRITORIO REGIONALE



Totale n° mezzi del parco TPL regionale al 2023: **3371 veicoli** con età media **9,64 anni**

**Risorse complessive** a Emilia-Romagna: **626,85 mln€** al 2033

Risorse in capo a **Regione 242,23 mln€ (38,6%)** - Risorse in capo a **Città 384,62 mln€ (61,4%)**

Risorse delle **aziende** a completamento del contributo **155,85 mln€** al 2033

**Investimento complessivo** sul territorio **784,69 mln €**

**Piani acquisto** per complessivi **2199 mezzi** al 2033

**1431** nuovi veicoli con risorse regione e stimati **768** con risorse Città

### PARMA

#### Parco TPL gomma 2023

- 314 mezzi
- età media 9,31 anni

#### Investimenti

- risorse assegnate 62,36 mln€
- piani acquisto per 180 mezzi

### PIACENZA

#### Parco TPL gomma 2023

- 253 mezzi
- età media 9,29 anni

#### Investimenti

- risorse assegnate 42,19 mln€
- piani acquisto per 173 mezzi

### REGGIO EMILIA

#### Parco TPL gomma 2023

- 281 mezzi
- età media 8,34 anni

#### Investimenti

- risorse assegnate 55,26 mln€
- piani acquisto per 232 mezzi

### MODENA

#### Parco TPL gomma 2023

- 393 mezzi
- età media 9,44 anni

#### Investimenti

- risorse assegnate 64,11 mln€
- piani acquisto per 285 mezzi

### BOLOGNA

#### Parco TPL gomma 2023

- 1112 mezzi
- età media 10,41 anni

#### Investimenti

- risorse assegnate 222,71 mln€
- piani acquisto per 678 mezzi

### FERRARA

#### Parco TPL gomma 2023

- 293 mezzi
- età media 10,17 anni

#### Investimenti

- risorse assegnate 49,41 mln€
- piani acquisto per 203 mezzi

### RAVENNA

#### Parco TPL gomma 2023

- 219 mezzi
- età media 11,00 anni

#### Investimenti

- risorse assegnate 47,28 mln€
- piani acquisto per 158 mezzi

### FORLI'-CESENA

#### Parco TPL gomma 2023

- 277 mezzi
- età media 8,99 anni

#### Investimenti

- risorse assegnate 36,13 mln€
- piani acquisto per 147 mezzi

### RIMINI

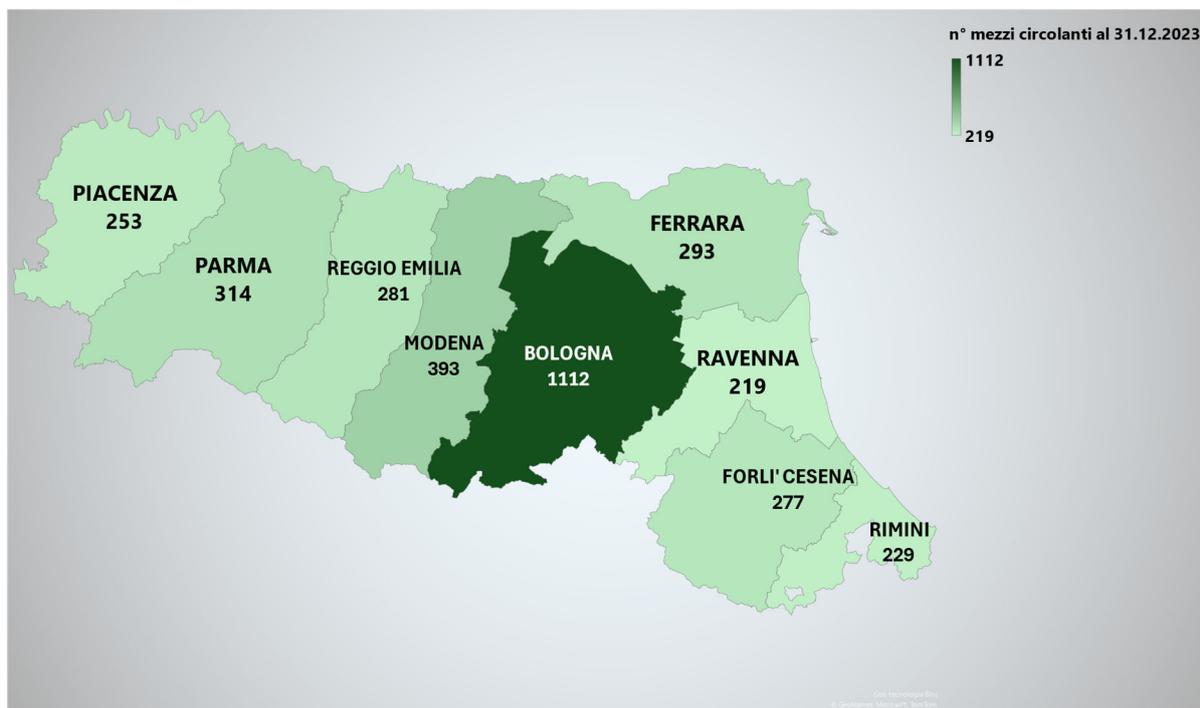
#### Parco TPL gomma 2023

- 229 mezzi
- età media 7,48 anni

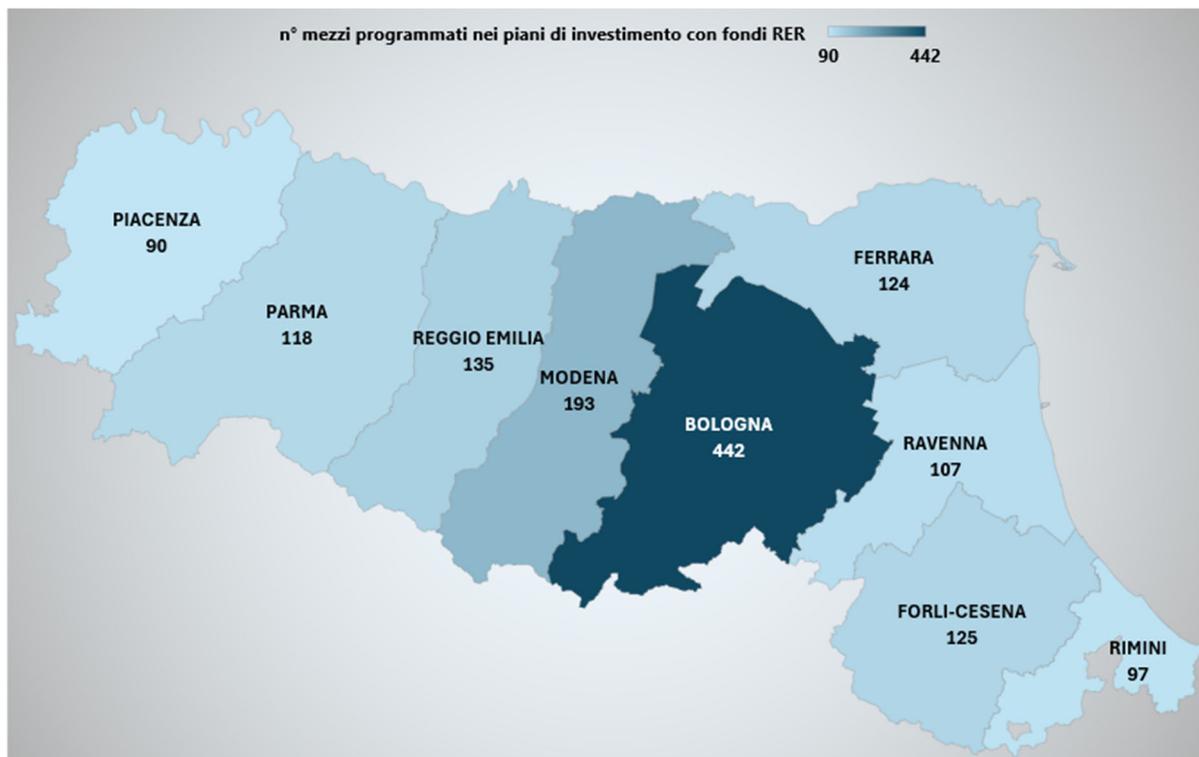
#### Investimenti

- risorse assegnate 47,37 mln€
- piani acquisto per 143 mezzi

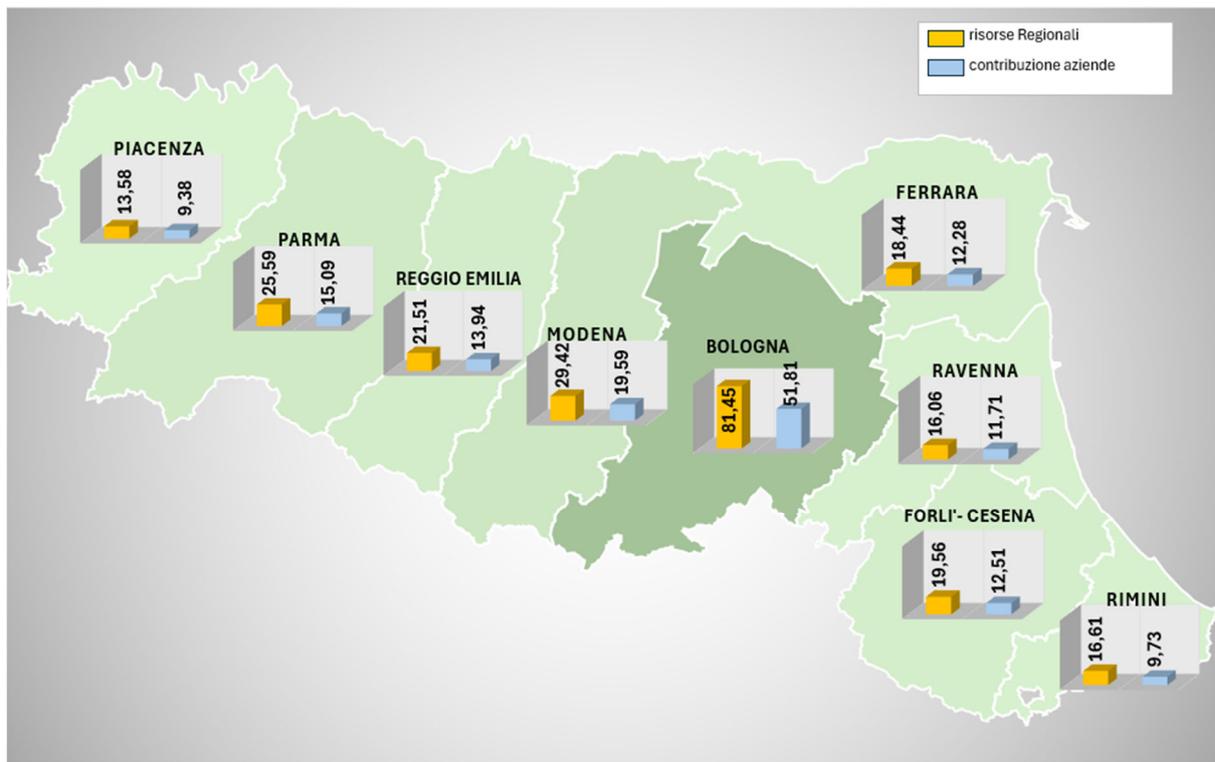
**Figura 50**  
**Consistenza per territorio del PARCO ROTABILE CIRCOLANTE al 31.12.2023**  
 (totale regionale 3371 rotabili su gomma)



**Figura 51**  
**Distribuzione territoriale dei mezzi programmati nei piani di investimento finanziati con fondi in capo alla Regione (totale regionale 1431 rotabili su gomma)**



**Figura 52**  
**Distribuzione territoriale di RISORSE in capo alla REGIONE e degli ATTUATORI (in mln€)**



■ **PARMA**

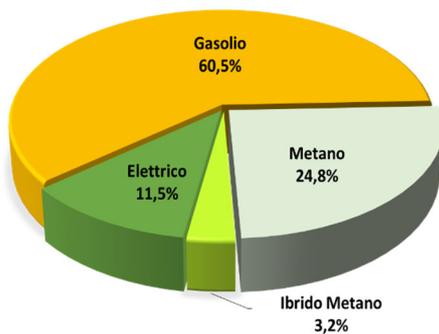


**LA SITUAZIONE ATTUALE DEL PARCO MEZZI**

Il parco rotabili TPL del territorio di Parma al **31.12.2023** conta **314 mezzi (9,31% del totale regionale)**.

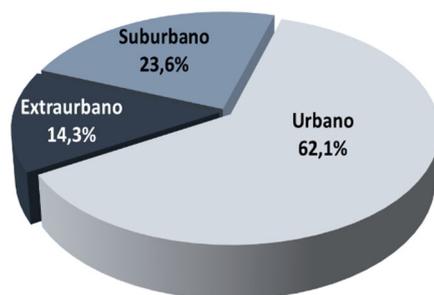
La maggioranza dei mezzi ha alimentazione a gasolio e la categoria urbana riveste oltre la metà del parco rotabili.

**Figura 54**  
**PARMA alimentazione al 31.12.2023**



|                           |            |
|---------------------------|------------|
| GASOLIO                   | 190        |
| METANO                    | 78         |
| IBRIDO METANO             | 10         |
| ELETTRICO                 | 36         |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>314</b> |

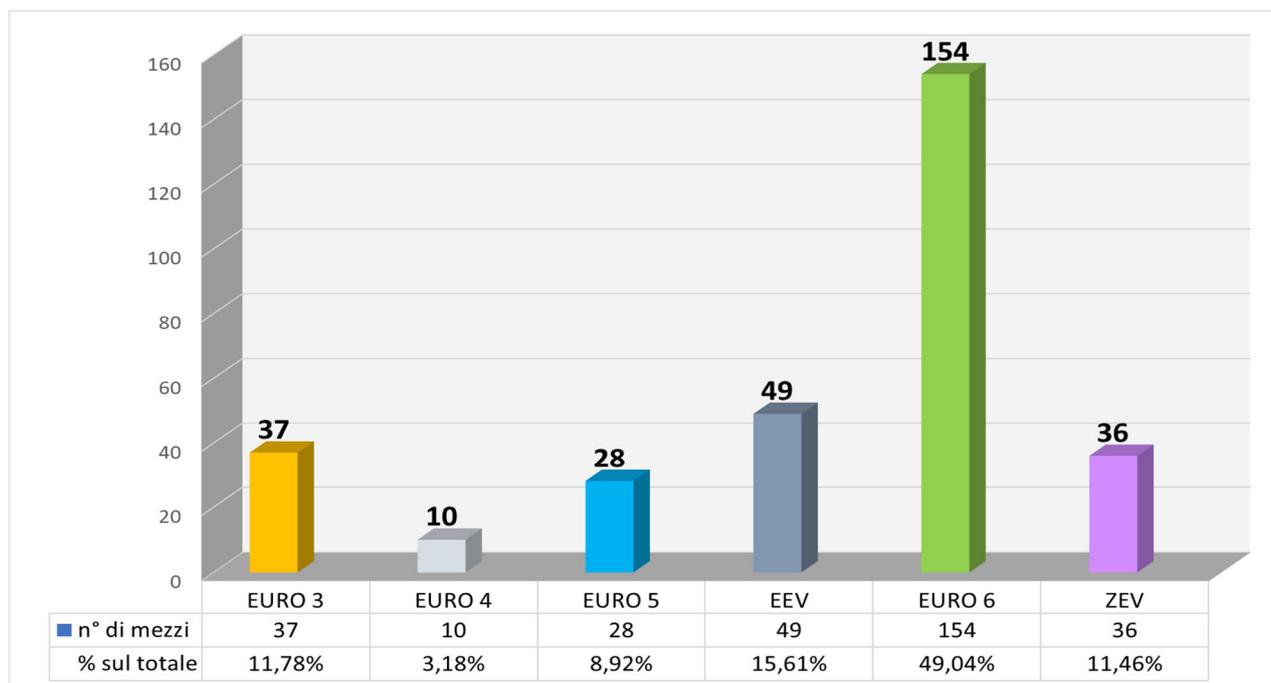
**Figura 53**  
**PARMA tipologia al 31.12.2023**



|                           |            |
|---------------------------|------------|
| EXTRAURBANO               | 45         |
| SUBURBANO                 | 74         |
| URBANO                    | 195        |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>314</b> |

La distribuzione per **classe ambientale** evidenzia il seguente quadro, in cui la percentuale significativamente maggiore di mezzi è costituita da veicoli **EURO 6** (quasi il **49% dell'intero parco**). L' **anzianità media a fine 2023** è di **8,55 anni**, inferiore alla media regionale che si attesta a 9,64 anni.

**Figura 55**  
**PARMA: distribuzione mezzi per classe ambientale al 31.12.2023**



Al 31.12.2023, il **78,66% dei mezzi ha meno di 15 anni**, con età media di 5,67 anni; il restante **21,34% ha età superiore a 15 anni** (inferiore alla percentuale regionale dei mezzi più vecchi di 15 anni, che si attesta al 32,63 %), con una età media di 17,95 anni.

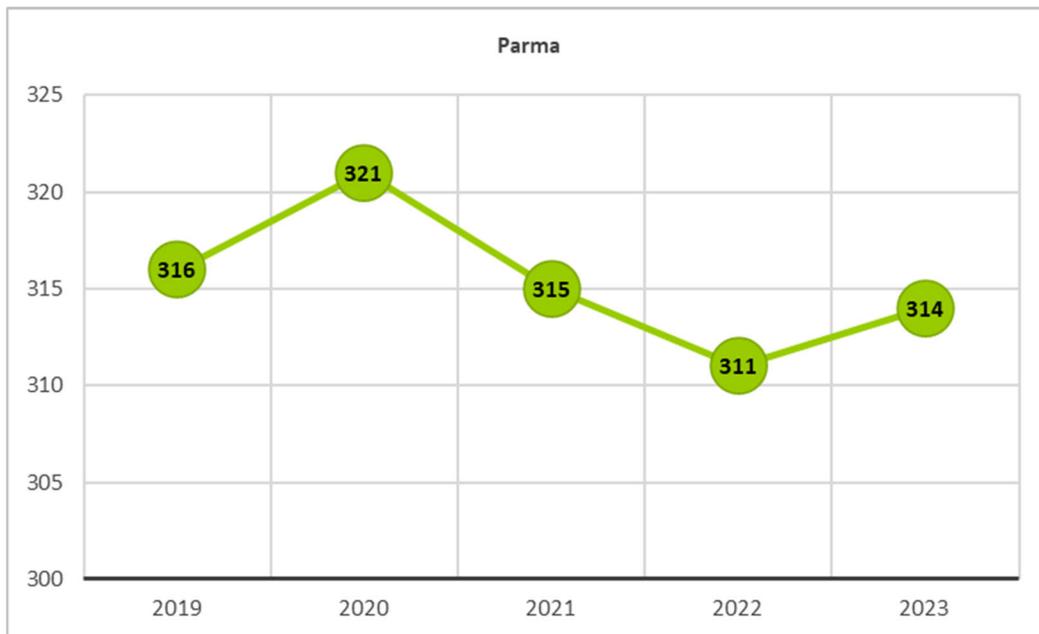
**Tabella 25**

| N° mezzi | Età media | % mezzi sul totale regionale | N° mezzi < 15 anni | Età media mezzi <15 anni | % mezzi <15 anni | N° mezzi > = 15 anni | Età media mezzi età >= 15 anni | % mezzi età >= 15 anni |
|----------|-----------|------------------------------|--------------------|--------------------------|------------------|----------------------|--------------------------------|------------------------|
| 314      | 8,55      | 9,31%                        | 247                | 5,67                     | 78,66%           | 67                   | 19,16                          | 21,34%                 |

### CONFRONTO ANNI 2019-2023

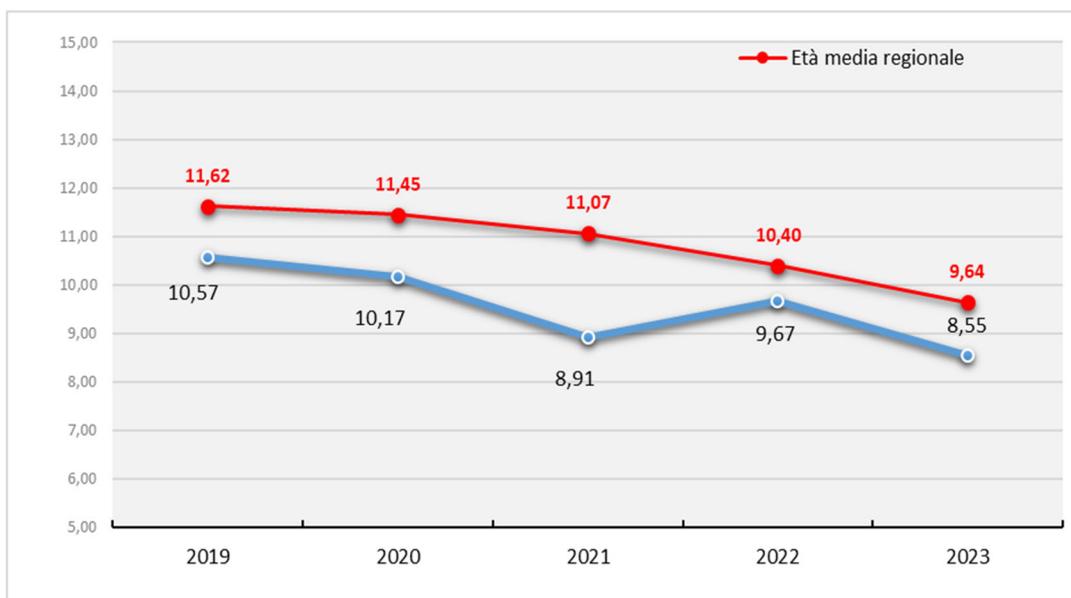
La consistenza numerica del parco rotabili mostra una **sostanziale stabilità negli ultimi 5 anni**, nei quali si evidenzia però un ricambio di mezzi dovuto alla dismissione di autobus più obsoleti (in prevalenza EURO 2) a fronte di una immissione di EURO 6, frutto degli investimenti pubblici avviati.

**Figura 56**  
**PARMA: consistenza del parco mezzi 2019-2023**



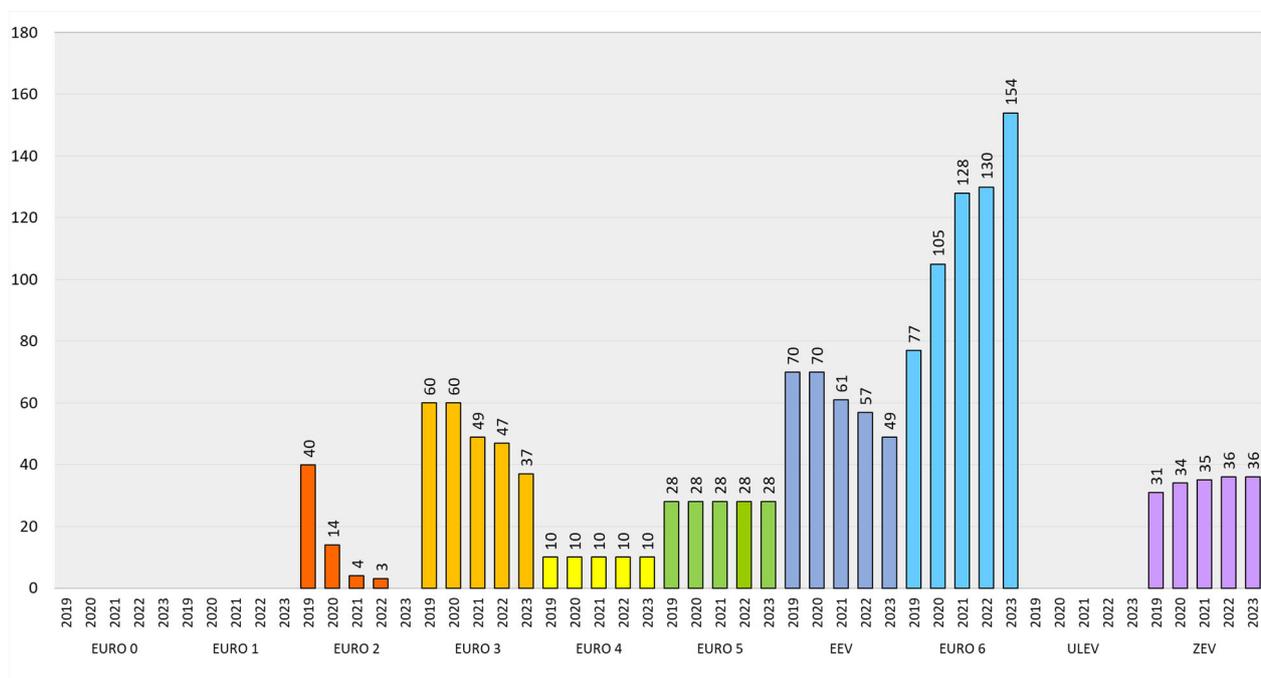
A questo corrisponde, come si vede in figura, il seguente andamento dell'età media nel periodo.

**Figura 57**  
**PARMA: trend 2019-2023 età media parco mezzi territorio e regionale**



Nello periodo 2019-2023 si è realizzato un forte incremento di EURO 6, a fronte di un calo di mezzi EURO 2 ed EURO 3.

**Figura 58**  
**PARMA: andamento della classe ambientale anni 2109-2023**



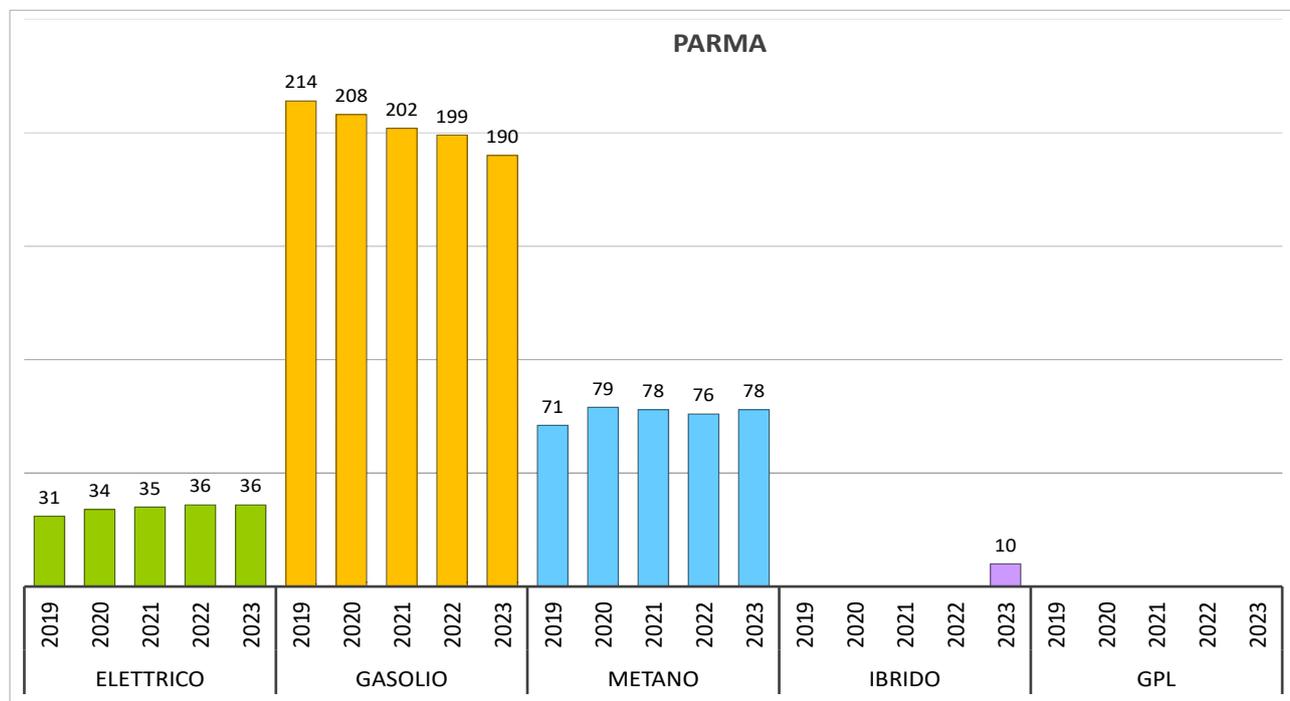
In sintesi, il confronto tra i due anni 2022 e 2023 si può così riassumere:

**Tabella 26**

| PARCO AUTOBUS IN SERVIZIO AL 31.12.2022 |             |     | PARCO AUTOBUS IN SERVIZIO AL 31.12.2023 |               |     |
|---|-------------|-----|---|---------------|-----|
| <b>N° MEZZI</b>                         | <b>311</b>  |     | <b>N° MEZZI</b>                         | <b>314</b>    |     |
| <b>ETÀ MEDIA</b>                        | <b>9,67</b> |     | <b>ETÀ MEDIA</b>                        | <b>8,55</b>   |     |
| ALIMENTAZIONE                           | Gasolio     | 199 | ALIMENTAZIONE                           | Gasolio       | 190 |
|   | Metano      | 76  |   | Metano        | 78  |
|   | Elettrico   | 36  |   | Elettrico     | 36  |
|   |             |     |   | Ibrido Metano | 10  |
| TIPOLOGIA                               | Urbano      | 194 | TIPOLOGIA                               | Urbano        | 195 |
|   | Suburbano   | 72  |   | Suburbano     | 74  |
|   | Extraurbano | 45  |   | Extraurbano   | 45  |

Negli ultimi 5 anni, nel territorio parmense si è registrato un leggero calo dei mezzi a gasolio e nel 2023 l'introduzione di nuovi mezzi ibridi.

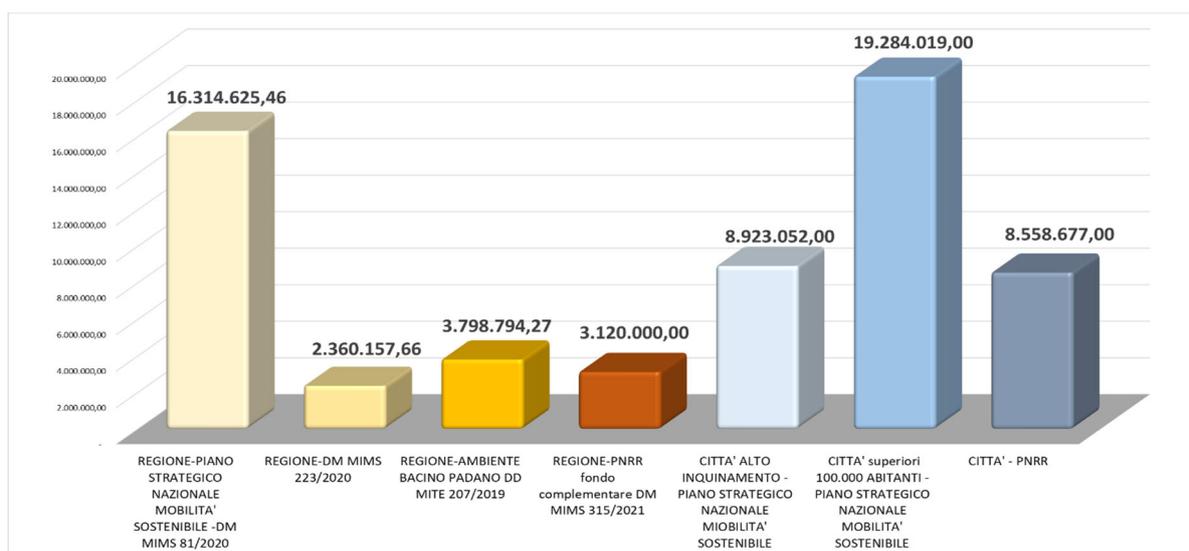
**Figura 59**  
**PARMA: andamento della tipologia di alimentazione anni 2109-2023**



## RISORSE PUBBLICHE COMPLESSIVE A DISPOSIZIONE DEL TERRITORIO

Le risorse assegnate al territorio dalla Regione e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono complessivamente pari a **62.359.325,39 €**, distribuite in annualità fino al 2033 (**9,95% del totale** di investimenti pubblici nella Regione per il rinnovo del parco TPL).

**Figura 60**  
**PARMA: la distribuzione delle risorse per linea di finanziamento**



I piani di investimento per complessivi 77,44 mln€, sono finanziati prevalentemente da risorse pubbliche (80,54%) in capo a regione e città e da risorse messe a disposizione dall'Azienda per 15,09 mln€.

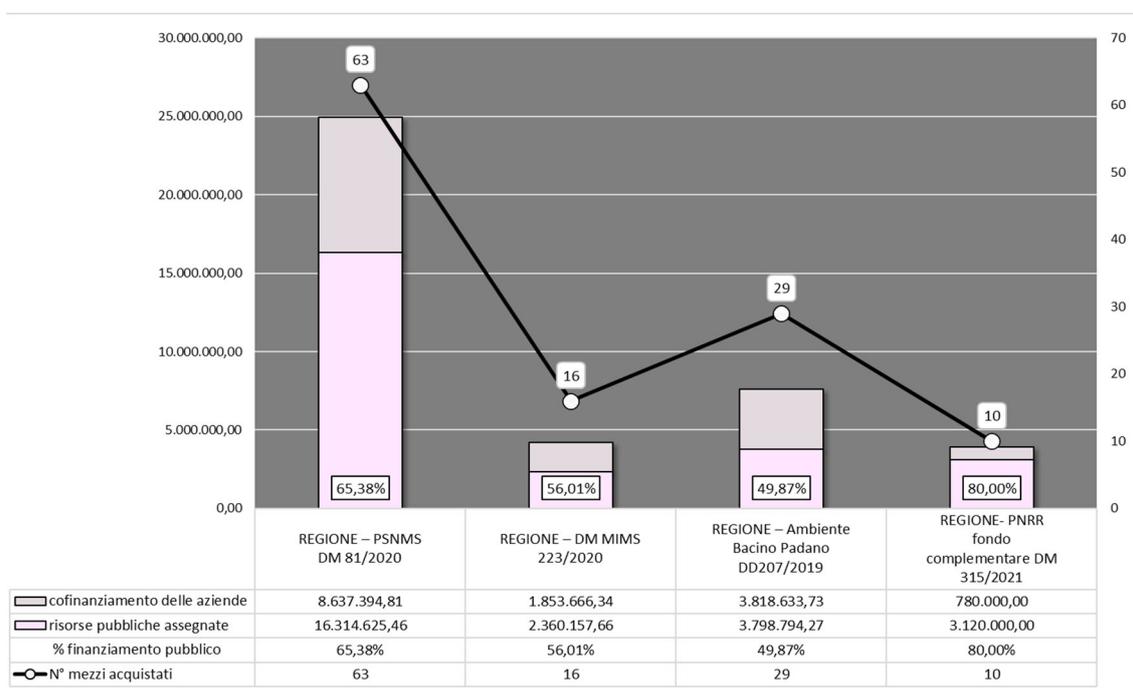
Tabella 27

| linea di finanziamento                        | risorse pubbliche    | cofinanziamento aziende | totale investimento  | % finanziamento pubblico |
|---|----------------------|-------------------------|----------------------|--------------------------|
| REGIONE – PSNMS DM 81/2020                    | 16.314.625,46        | 8.637.394,81            | 24.952.020,27        | 65,38%                   |
| REGIONE – DM MIMS 223/2020                    | 2.360.157,66         | 1.853.666,34            | 4.213.824,00         | 56,01%                   |
| REGIONE – Ambiente Bacino Padano DD207/2019   | 3.798.794,27         | 3.818.633,73            | 7.617.428,00         | 49,87%                   |
| REGIONE- PNRR fondo complementare DM 315/2021 | 3.120.000,00         | 780.000,00              | 3.900.000,00         | 80,00%                   |
| <b>Totale RER</b>                             | <b>25.593.577,39</b> | <b>15.089.694,88</b>    | <b>40.683.272,27</b> | <b>62,91%</b>            |
| RISORSE CITTA' - alto inquinamento            | 8.923.052,00         |                         | 8.923.052,00         | 100,00%                  |
| RISORSE CITTA' - 100.000 abitanti             | 19.284.019,00        |                         | 19.284.019,00        | 100,00%                  |
| RISORSE CITTA' - PNRR                         | 8.558.677,00         |                         | 8.558.677,00         | 100,00%                  |
| <b>Totale CITTA'</b>                          | <b>36.765.748,00</b> |                         | <b>36.765.748,00</b> | <b>100,00%</b>           |
| <b>Totale RER + CITTA'</b>                    | <b>62.359.325,39</b> | <b>15.089.694,88</b>    | <b>77.449.420,27</b> | <b>80,54%</b>            |

#### I PIANI DI INVESTIMENTO CON RISORSE IN CAPO ALLA REGIONE

I piani di investimento relativi a finanziamenti in capo alla Regione sono finanziati da risorse pubbliche e da risorse messe a disposizione dall'Azienda, per complessivi 40,68 mln€ .

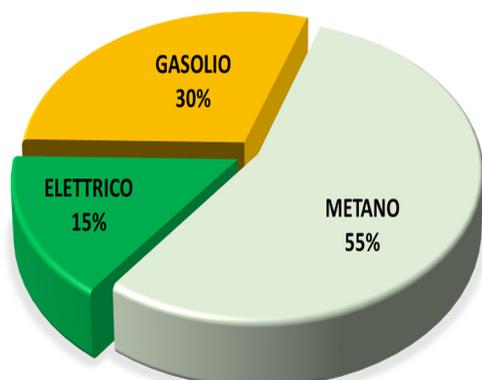
**Figura 61**  
**PARMA: risorse in capo a Regione/attuatori e n° mezzi acquistati per linea di finanziamento**



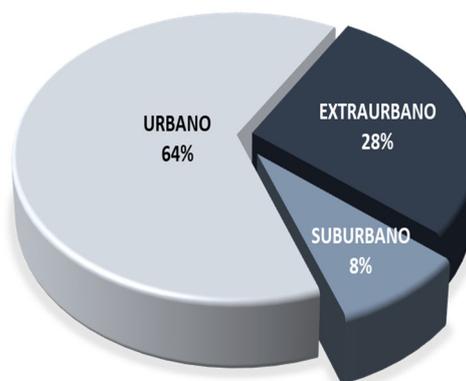
Per ciascuna linea di finanziamento è differente la percentuale di risorse pubbliche rese disponibili dalla Regione, così come il rapporto risorse/n° mezzi acquistati (dipendenti dalla tipologia di mezzi previsti).

Con le risorse in capo alla regione a disposizione del territorio è previsto l'acquisto di **118 nuovi autobus**, con le seguenti caratteristiche: il 55% dei nuovi mezzi sarà alimentato a metano, il 15 % avrà alimentazione elettrica e il 30 % a gasolio; risulta maggioritaria la quota dei mezzi urbani (pari al 64%).

**Figura 63**  
**PARMA: % nuovi mezzi per alimentazione**

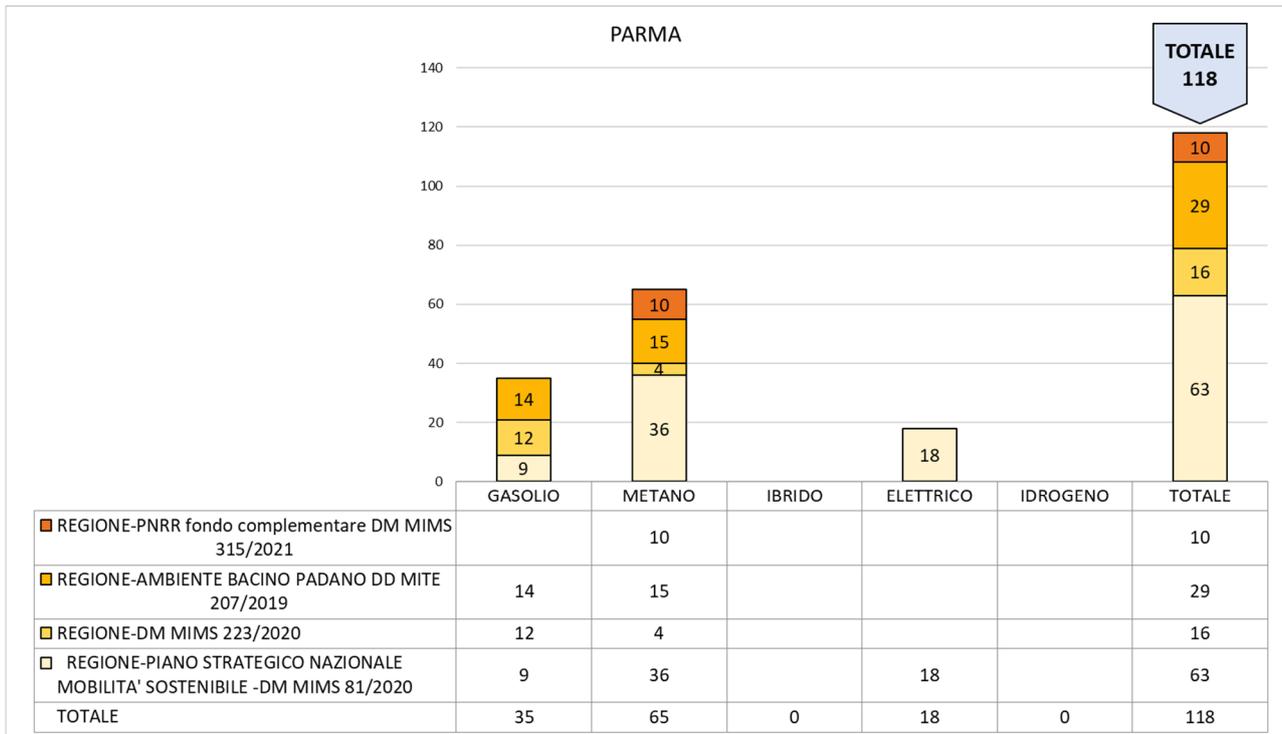


**Figura 62**  
**PARMA: % nuovi mezzi per tipologia**



Nel dettaglio, il grafico che segue riporta le caratteristiche dei mezzi in acquisto per linea di finanziamento:

**Figura 64**  
**PARMA- n° di nuovi mezzi e alimentazione per linea di finanziamento**



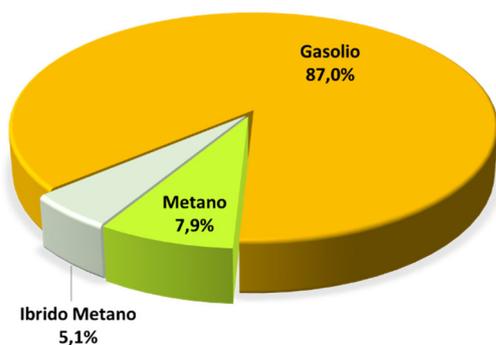
■ PIACENZA



**LA SITUAZIONE ATTUALE DEL PARCO MEZZI**

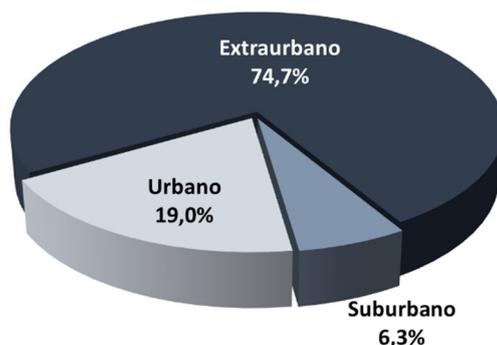
Con un parco rotabili TPL che conta **253 mezzi**, Piacenza ha il **7,51% dei mezzi TPL della Regione**. L'**87%** dei mezzi è alimentato a **gasolio** (ben oltre la media regionale del 59,5%) e la **categoria extraurbana** riveste oltre **circa il 74,7% del parco** rotabili.

**Figura 65**  
**PIACENZA alimentazione al 31.12.2023**



|                           |            |
|---------------------------|------------|
| GASOLIO                   | 220        |
| METANO                    | 20         |
| IBRIDO METANO             | 13         |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>253</b> |

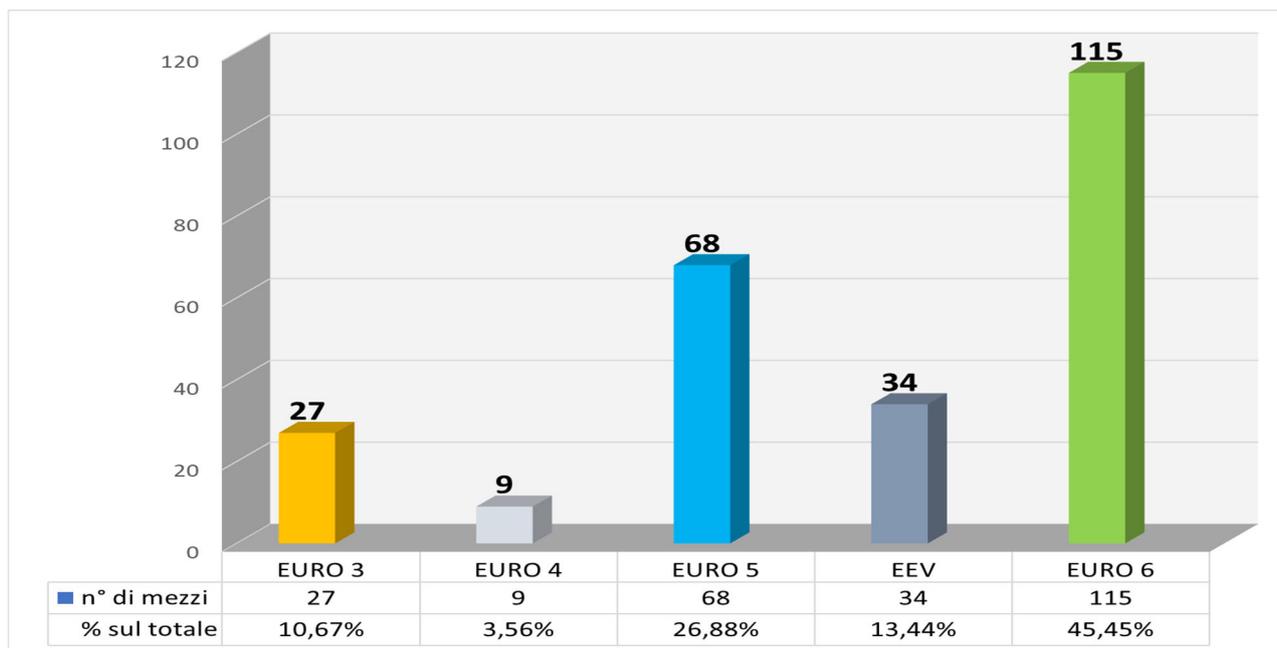
**Figura 66**  
**PIACENZA tipologia al 31.12.2023**



|                           |            |
|---------------------------|------------|
| EXTRAURBANO               | 189        |
| SUBURBANO                 | 16         |
| URBANO                    | 48         |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>253</b> |

La distribuzione per classe ambientale evidenzia il seguente quadro, in cui **la percentuale maggiore di mezzi è costituita da veicoli EURO 6**, che rappresentano il 45,45% del parco; i **mezzi più obsoleti (EURO 2 ed EURO 3)** calano sensibilmente passando dal 18,08% del 2022 al **10,67%** del 2023 con la presenza di **solli EURO 3**.

**Figura 67**  
**PIACENZA: distribuzione mezzi per classe ambientale al 31.12.2023**



L'**anzianità media è di 9,29 anni**, in calo rispetto ai 10,45 del 2022 e ora in linea alla media regionale di 9,64 anni.

Al 31.12.2023, il **62,85% dei mezzi ha età inferiore a 15 anni** (contro il 66,5% del 2022) ed età media di 5,07 anni (in calo rispetto ai 6,62 anni l'anno precedente); il restante 37,15% ha età superiore a 15 anni, attestandosi ad una età media di 16,43 anni (era 18,59 anni a fine 2021).

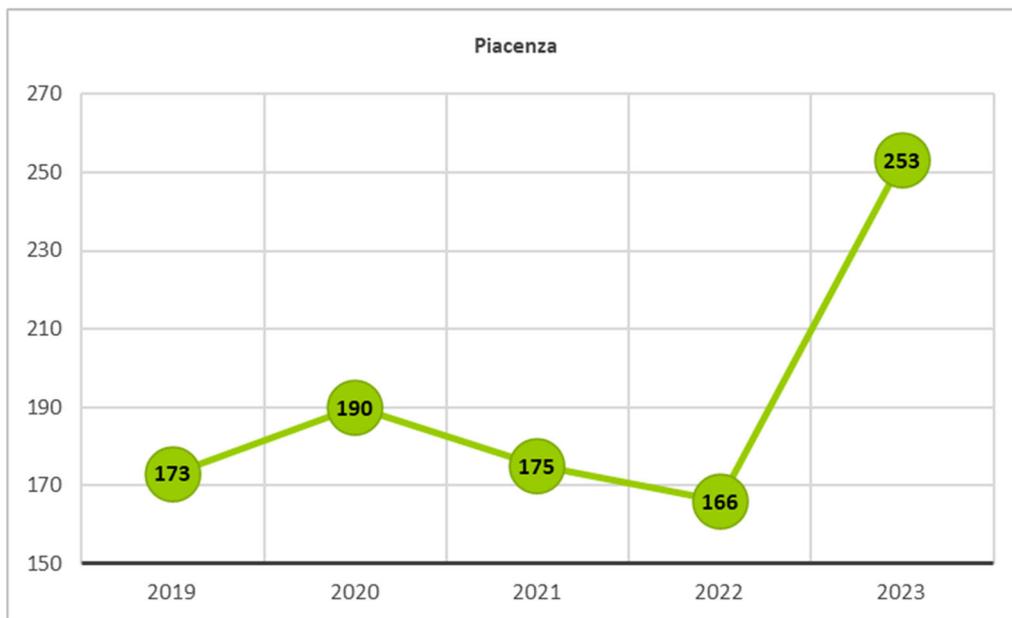
**Tabella 28**

| N° mezzi | Età media | % mezzi sul totale | N° mezzi < 15 anni | Età media mezzi <15 anni | % mezzi <15 anni | N° mezzi > = 15 anni | Età media mezzi età >= 15 anni |
|----------|-----------|--------------------|--------------------|--------------------------|------------------|----------------------|--------------------------------|
| 253      | 9,29      | 7,51%              | 159                | 5,07                     | 62,85%           | 94                   | 16,43                          |

## CONFRONTO ANNI 2019-2023

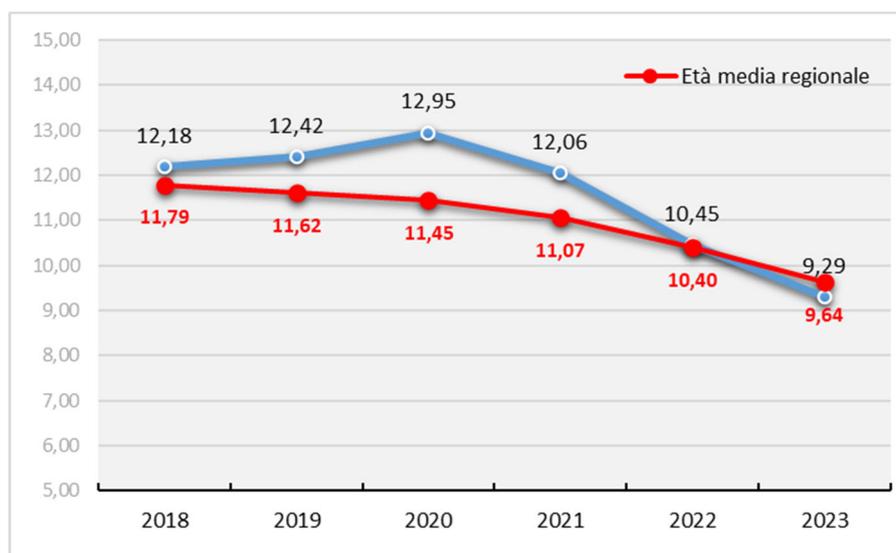
Il parco rotabili mostra nel triennio 2020-2022 un **trend in calo del numero di mezzi**, in parte effetto del periodo emergenziale, portandosi comunque al di sotto del dato al 2019. Per il 2023 si vede un **aumento dovuto all'inserimento nel monitoraggio del parco veicolare su gomma di mezzi di sub-affidatari** che svolgono prevalente servizio di TPL.

Figura 68  
PIACENZA: consistenza del parco mezzi



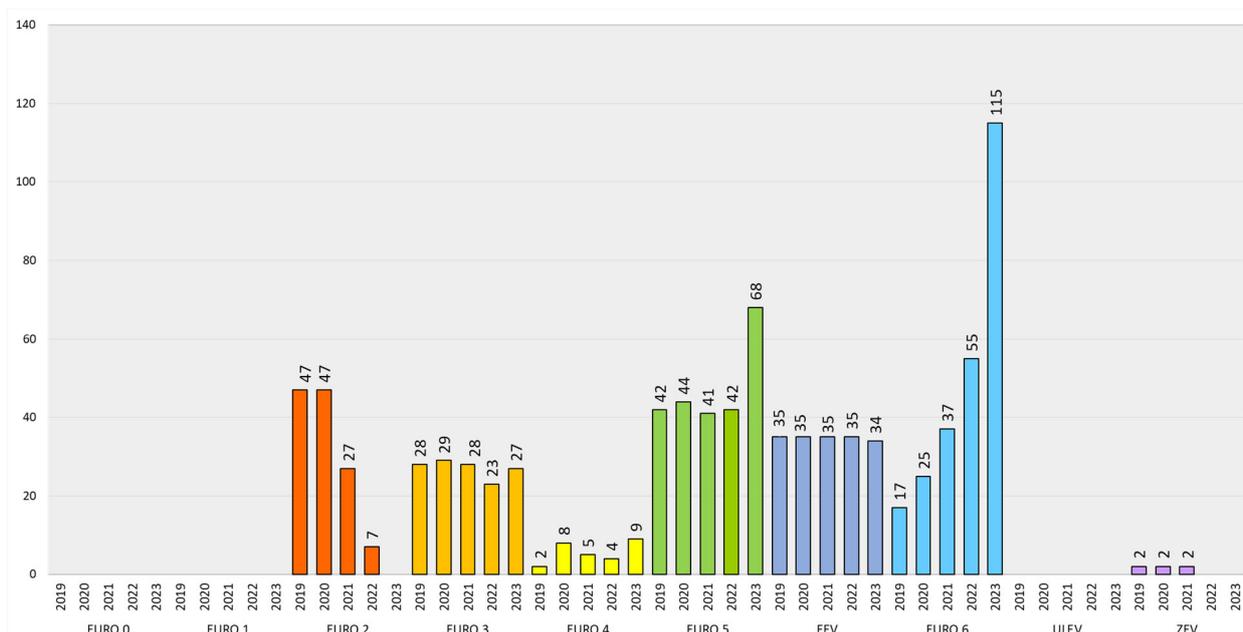
Il grafico dell'**età media** mostrato in figura evidenzia nel periodo un **trend in diminuzione, più marcata nell'ultimo anno**, che porta il dato del 2023 in linea con la media regionale.

Figura 69  
PIACENZA: trend età media parco mezzi del territorio e regionale



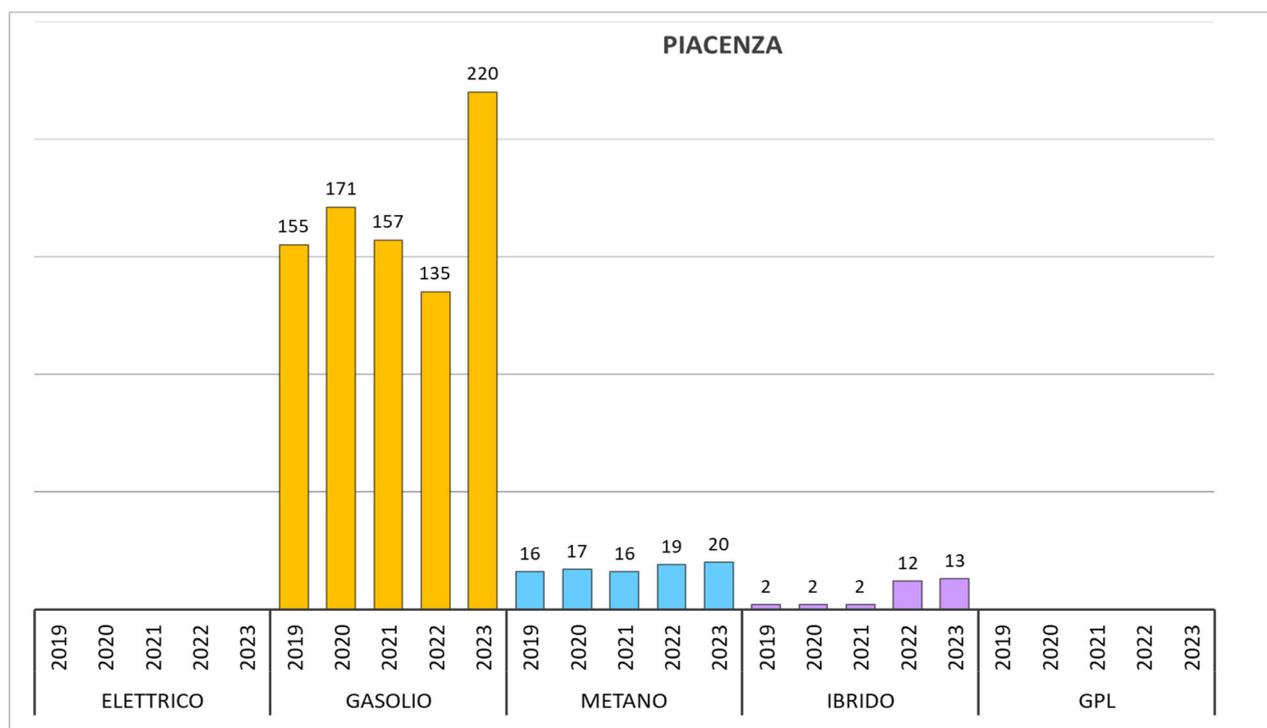
Nello stesso periodo 2019-2023 si nota una **marcata riduzione degli EURO 2** a fronte di un **notevole incremento di EURO 6**, il cui trend è consolidato negli ultimi 3 anni.

**Figura 70**  
**PIACENZA: andamento della classe ambientale anni 2109-2023**



Negli ultimi 3 anni, nel territorio piacentino si registra un **aumento dei veicoli ibridi**, mentre nel 2023 si evidenzia un aumento **dell'alimentazione a gasolio**, dovuto all'inserimento dei mezzi dei sub-affidatari nel monitoraggio di quest'anno.

**Figura 71**  
**PIACENZA andamento della tipologia di alimentazione anni 2019-2023**



In sintesi, il confronto tra i due anni 2022 e 2023 si può così riassumere:

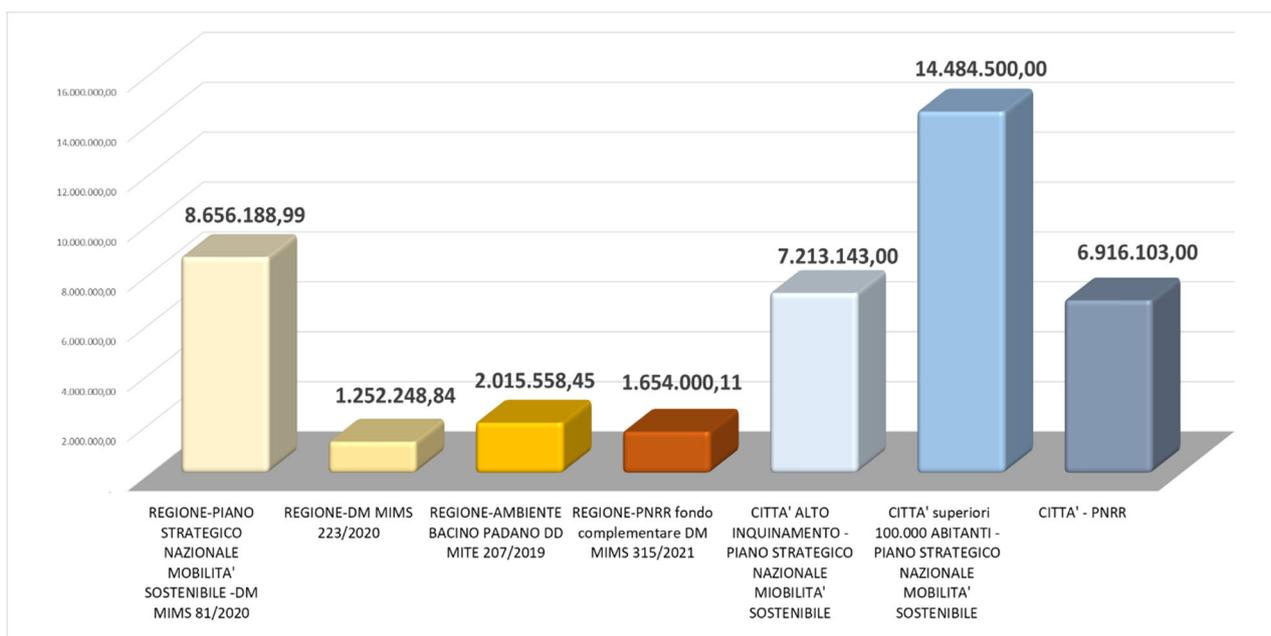
Tabella 29

| PARCO AUTOBUS IN SERVIZIO AL 31.12.2022 |               |     | PARCO AUTOBUS IN SERVIZIO AL 31.12.2023 |               |     |
|---|---------------|-----|---|---------------|-----|
| <b>N° MEZZI</b>                         | <b>166</b>    |     | <b>N° MEZZI</b>                         | <b>253</b>    |     |
| <b>ETÀ MEDIA</b>                        | <b>10,45</b>  |     | <b>ETÀ MEDIA</b>                        | <b>9,29</b>   |     |
| ALIMENTAZIONE                           | Gasolio       | 135 | ALIMENTAZIONE                           | Gasolio       | 220 |
|   | Metano        | 19  |   | Metano        | 20  |
|   | Ibrido Metano | 12  |   | Ibrido Metano | 13  |
| TIPOLOGIA                               | Urbano        | 52  | TIPOLOGIA                               | Urbano        | 48  |
|   | Suburbano     | 15  |   | Suburbano     | 16  |
|   | Extraurbano   | 99  |   | Extraurbano   | 189 |

## RISORSE PUBBLICHE COMPLESSIVE A DISPOSIZIONE DEL TERRITORIO

Le risorse assegnate al territorio dalla Regione e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono complessivamente pari a **42.191.742,39 €**.

Figura 72  
PIACENZA: la distribuzione delle risorse per linea di finanziamento



I piani di investimento per complessivi 51,57 mln€, sono finanziati prevalentemente da risorse pubbliche per 42,19 mln€ e da risorse messe a disposizione dall’Azienda per 9,38 mln€.

Tabella 30

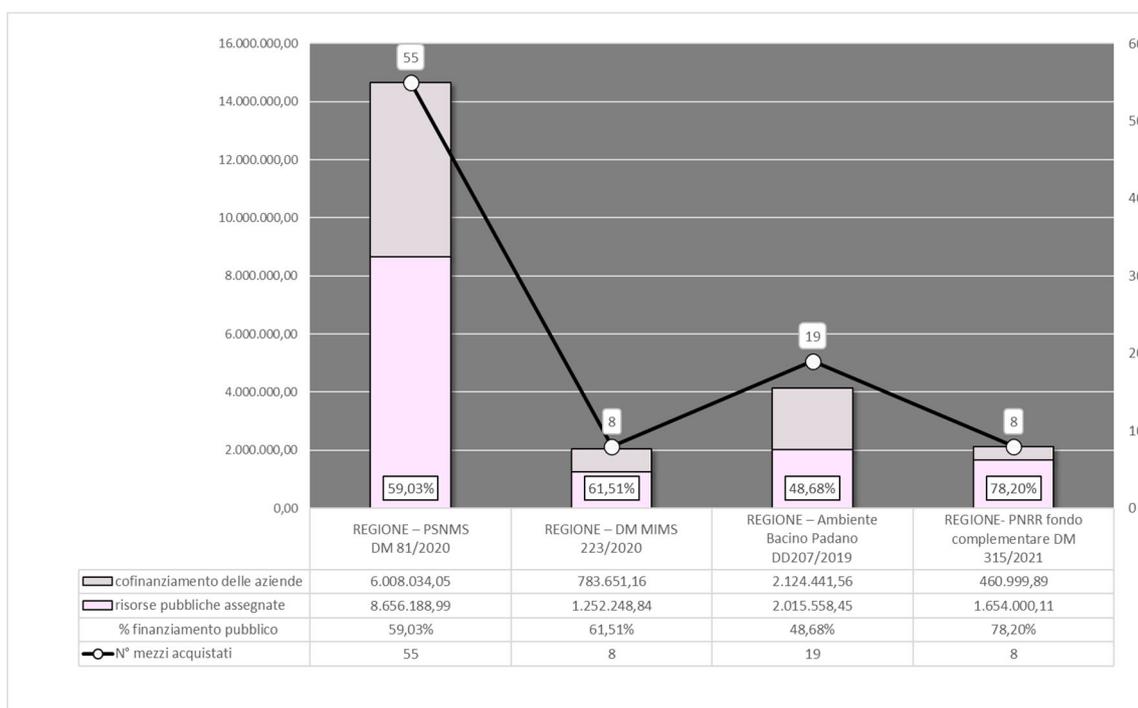
| linea di finanziamento                        | risorse pubbliche assegnate | cofinanziamento delle aziende | totale investimento  | % finanziamento pubblico |
|---|-----------------------------|-------------------------------|----------------------|--------------------------|
| REGIONE – PSNMS DM 81/2020                    | 8.656.188,99                | 6.008.034,05                  | 14.664.223,04        | 59,03%                   |
| REGIONE – DM MIMS 223/2020                    | 1.252.248,84                | 783.651,16                    | 2.035.900,00         | 61,51%                   |
| REGIONE – Ambiente Bacino Padano DD207/2019   | 2.015.558,45                | 2.124.441,56                  | 4.140.000,00         | 48,68%                   |
| REGIONE- PNRR fondo complementare DM 315/2021 | 1.654.000,11                | 460.999,89                    | 2.115.000,00         | 78,20%                   |
| <b>Totale RER</b>                             | <b>13.577.996,39</b>        | <b>9.377.126,66</b>           | <b>22.955.123,05</b> | <b>59,15%</b>            |
| RISORSE CITTA' - alto inquinamento            | 7.213.143,00                |                               | 7.213.143,00         | 100,00%                  |
| RISORSE CITTA' - 100.000 abitanti             | 14.484.500,00               |                               | 14.484.500,00        | 100,00%                  |
| RISORSE CITTA' - PNRR                         | 6.916.103,00                |                               | 6.916.103,00         | 100,00%                  |
| <b>Totale CITTA'</b>                          | <b>28.613.746,00</b>        |                               | <b>28.613.746,00</b> | <b>100,00%</b>           |
| <b>Totale RER + CITTA'</b>                    | <b>42.191.742,39</b>        | <b>9.377.126,66</b>           | <b>51.568.869,05</b> | <b>81,82%</b>            |

## I PIANI DI INVESTIMENTO CON RISORSE IN CAPO ALLA REGIONE

I piani di investimento relativi a finanziamenti in capo alla Regione sono finanziati da risorse pubbliche e da risorse messe a disposizione dall’Azienda, per complessivi 22,95 mln € .

Figura 73

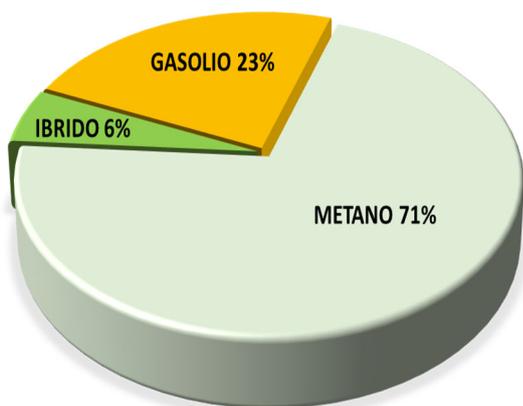
PIACENZA: risorse in capo a Regione /attuatori e n° mezzi acquistati per linea di finanziamento



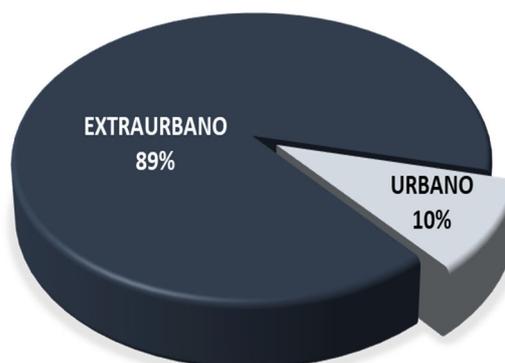
Per ciascuna linea di finanziamento è differente la percentuale di risorse pubbliche rese disponibili dalla Regione, così come il rapporto risorse/n° mezzi acquistati (dipendenti dalla tipologia di mezzi previsti).

Con le risorse a disposizione del territorio è **previsto l'acquisto di 90 nuovi autobus**, con le seguenti caratteristiche: il 71% dei nuovi mezzi sarà alimentato a metano, il 6% avrà alimentazione ibrida e il 23% a gasolio; i mezzi extraurbani con l'89% sono nettamente prevalenti rispetto agli urbani.

**Figura 75**  
**PIACENZA: % nuovi mezzi per alimentazione**

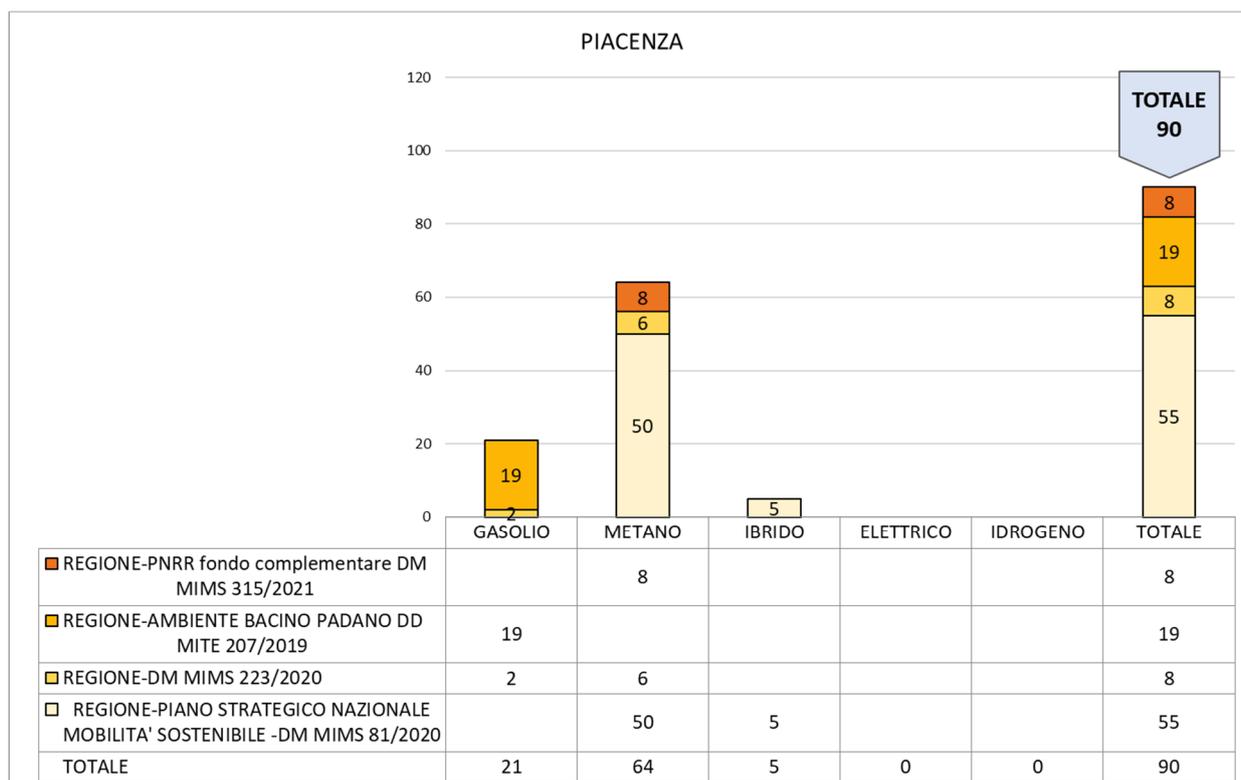


**Figura 74**  
**PIACENZA: % nuovi mezzi per tipologia**



Per una lettura di dettaglio, il grafico che segue riporta la distribuzione delle caratteristiche dei mezzi per linea di finanziamento.

**Figura 76**  
**PIACENZA: n° di mezzi e alimentazione per linea di finanziamento**



■ REGGIO EMILIA

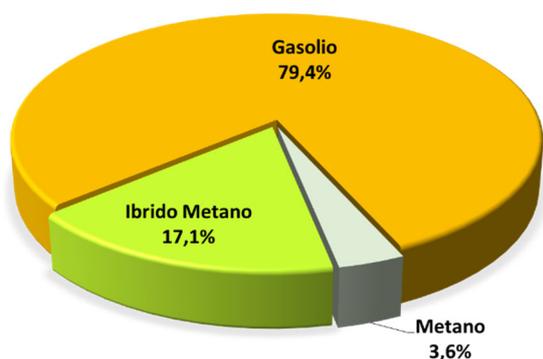


**LA SITUAZIONE ATTUALE DEL PARCO MEZZI**

Al **31.12.2023** il territorio conta un parco rotabili TPL di **281 mezzi** (8,34% del totale regionale).

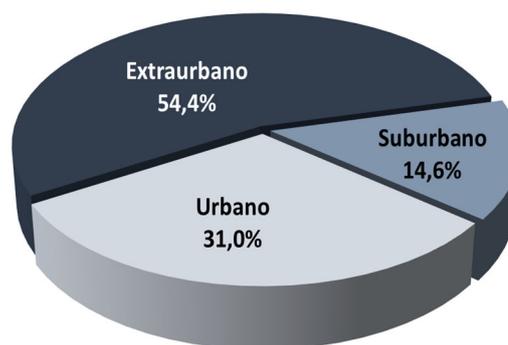
Il **79,4%** dei mezzi è ad **alimentazione a gasolio**; il 2023 vede l’inserimento nel parco di 48 veicoli ibridi-metano. Con il 54,4% del 2023, la categoria **extraurbana** riveste circa la **metà del parco rotabili**.

**Figura 78**  
REGGIO EMILIA: alimentazione al 31.12.2023



|                           |            |
|---------------------------|------------|
| GASOLIO                   | 223        |
| METANO                    | 10         |
| IBRIDO METANO             | 48         |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>281</b> |

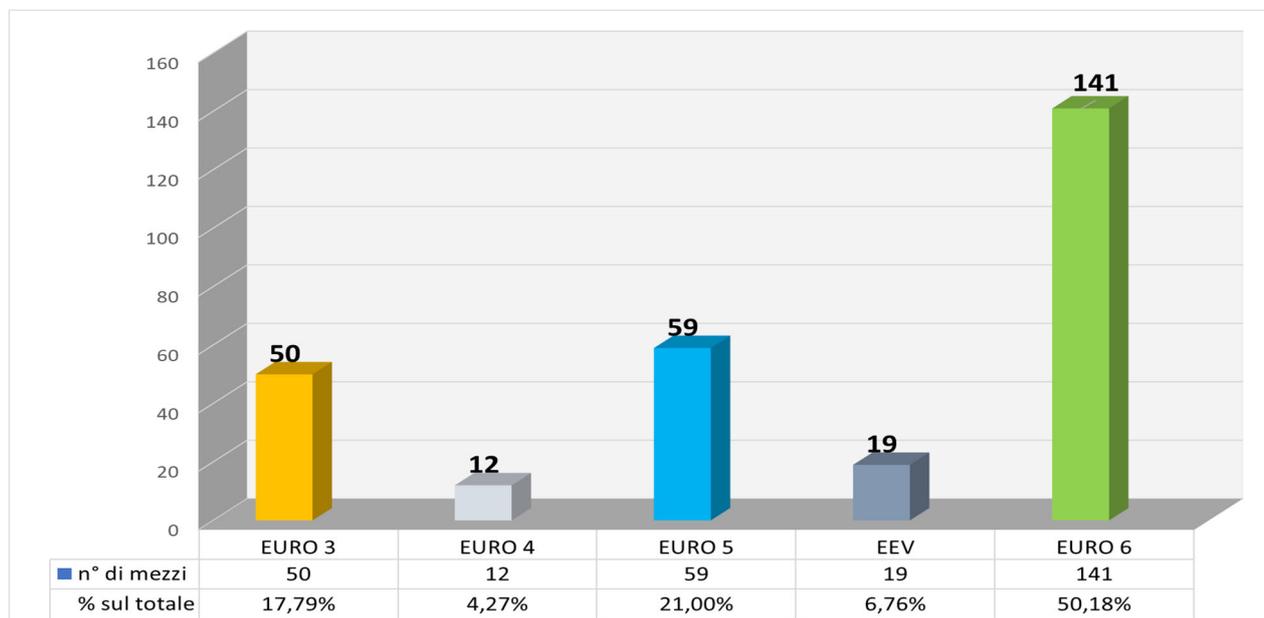
**Figura 77**  
REGGIO EMILIA: tipologia al 31.12.2023



|                           |            |
|---------------------------|------------|
| EXTRAURBANO               | 153        |
| SUBURBANO                 | 41         |
| URBANO                    | 87         |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>281</b> |

La distribuzione per classe ambientale evidenzia a fine 2023 una **percentuale maggiore di veicoli EURO 6**, con il 50,18% del parco; il 17,79% dei mezzi è ancora costituito da veicoli EURO 3.

**Figura 79**  
**REGGIO EMILIA: distribuzione mezzi per classe ambientale al 31.12.2023**



L' **anzianità media** è di **9,16 anni**, in calo rispetto agli 10,32 del 2022 e lievemente inferiore alla media regionale che si attesta a 9,64 anni.

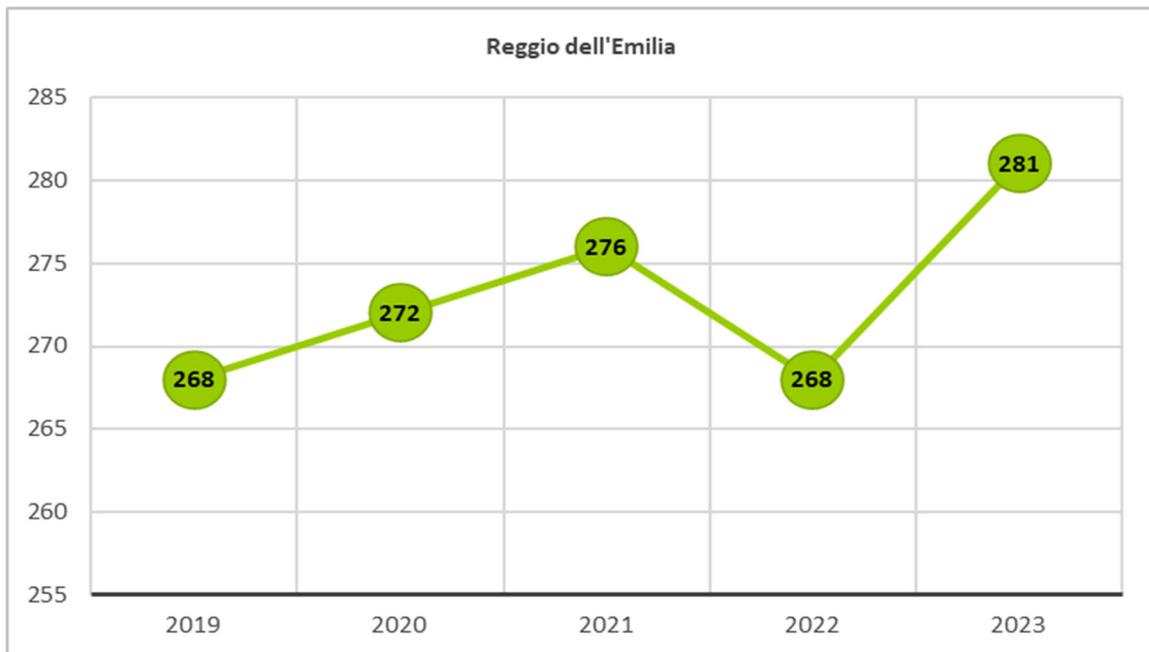
Al 31.12.2023 il **65,84% dei mezzi ha età inferiore a 15 anni** (era il 60,45% nel 2021), con età media di 5,05 anni (contro 5,9 anni dell'anno precedente); il restante 34,16% ha età superiore a 15 anni, attestandosi ad una media di 17,08 anni.

| N° mezzi | Età media | % mezzi sul totale | N° mezzi < 15 anni | Età media mezzi <15 anni | % mezzi <15 anni | N° mezzi > = 15 anni | Età media mezzi età >= 15 anni |
|----------|-----------|--------------------|--------------------|--------------------------|------------------|----------------------|--------------------------------|
| 281      | 9,16      | 8,34%              | 185                | 5,05                     | 65,84%           | 96                   | 17,08                          |

## CONFRONTO ANNI 2019-2023

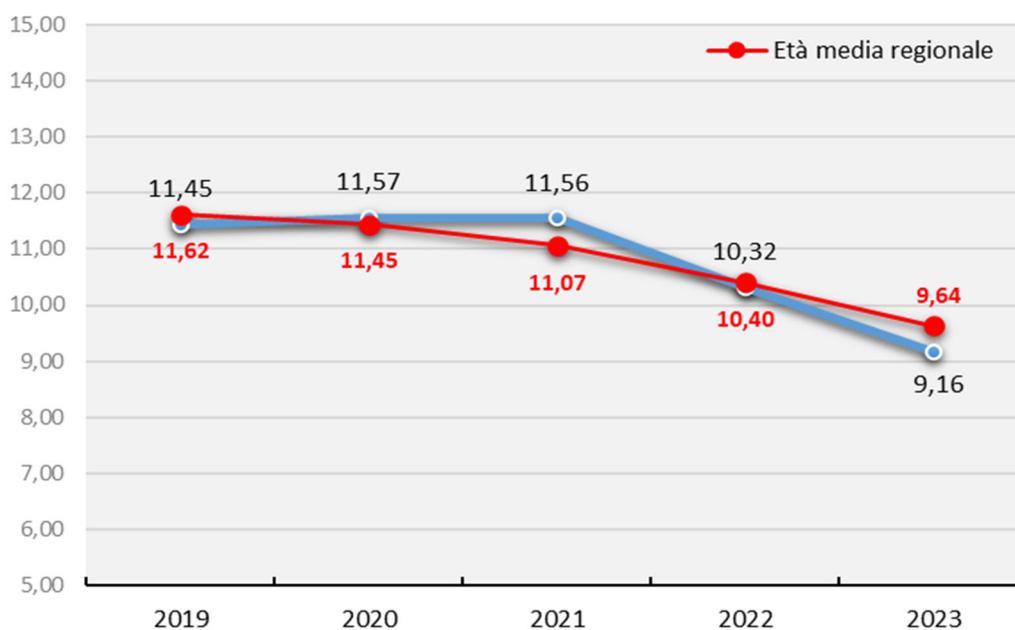
Il parco rotabili mostra un **numero di mezzi in aumento**, con un incremento di +13 unità rispetto al 2022.

Figura 80  
REGGIO-EMILIA. consistenza del parco mezzi



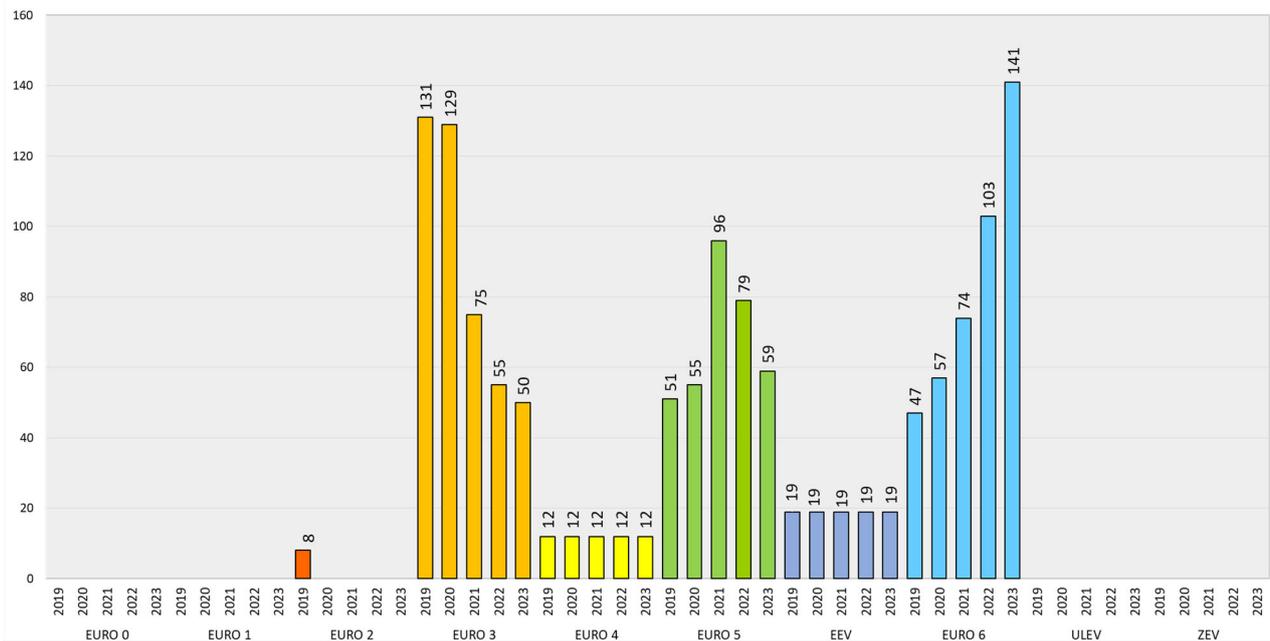
Come si evince dalla figura, l'andamento dell'**età media** mostra una **diminuzione sensibile nell'ultimo anno**, riportando il dato **in linea con media regionale**.

Figura 81  
REGGIO EMILIA: Età parco mezzi del territorio ed età media Regionale



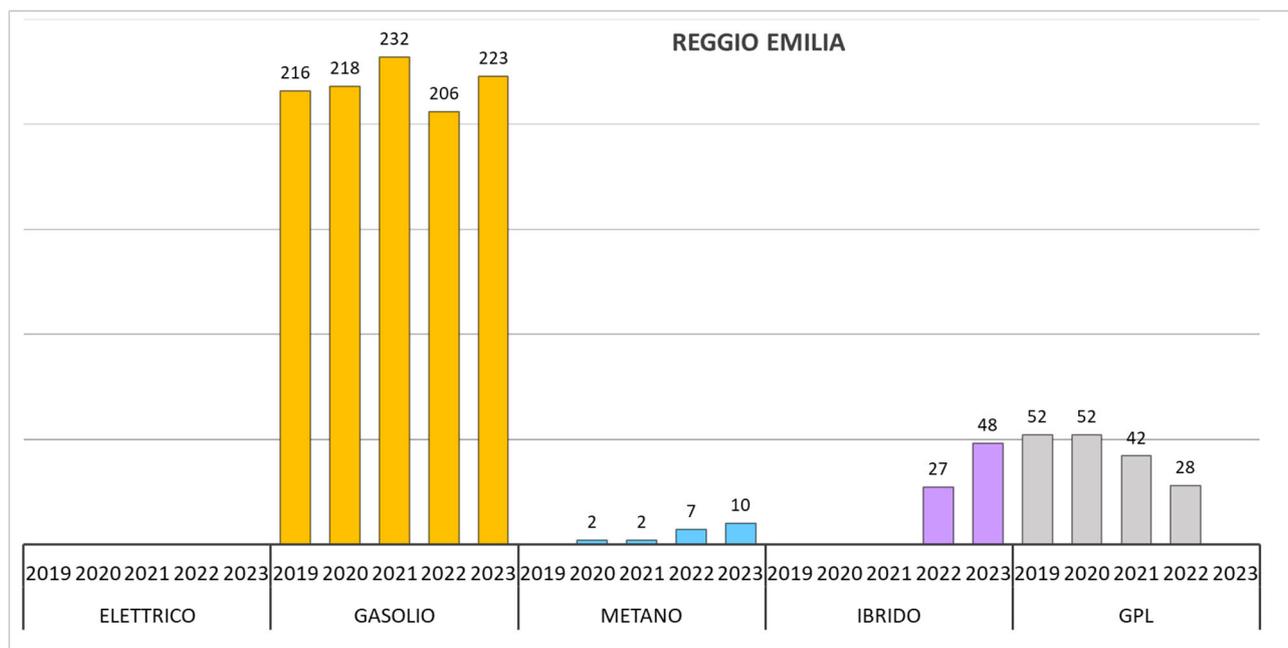
Nello stesso periodo 2019-2023 si nota una riduzione dei veicoli EURO 3, a fronte di un notevole incremento di veicoli EURO 6. Si evidenzia inoltre la **totale assenza di EURO 2 già dal 2020**.

**Figura 82**  
**REGGIO EMILIA: andamento della classe ambientale dal 2019 al 2023**



Dall'analisi degli ultimi 4 anni sull'alimentazione del parco mezzi del territorio di Reggio Emilia, si nota la **diminuzione dei mezzi GPL**, a fronte di un **aumento di mezzi a metano e ibridi gasolio**.

**Figura 83**  
**REGGIO EMILIA: andamento della tipologia di alimentazione dal 2019 al 2023**



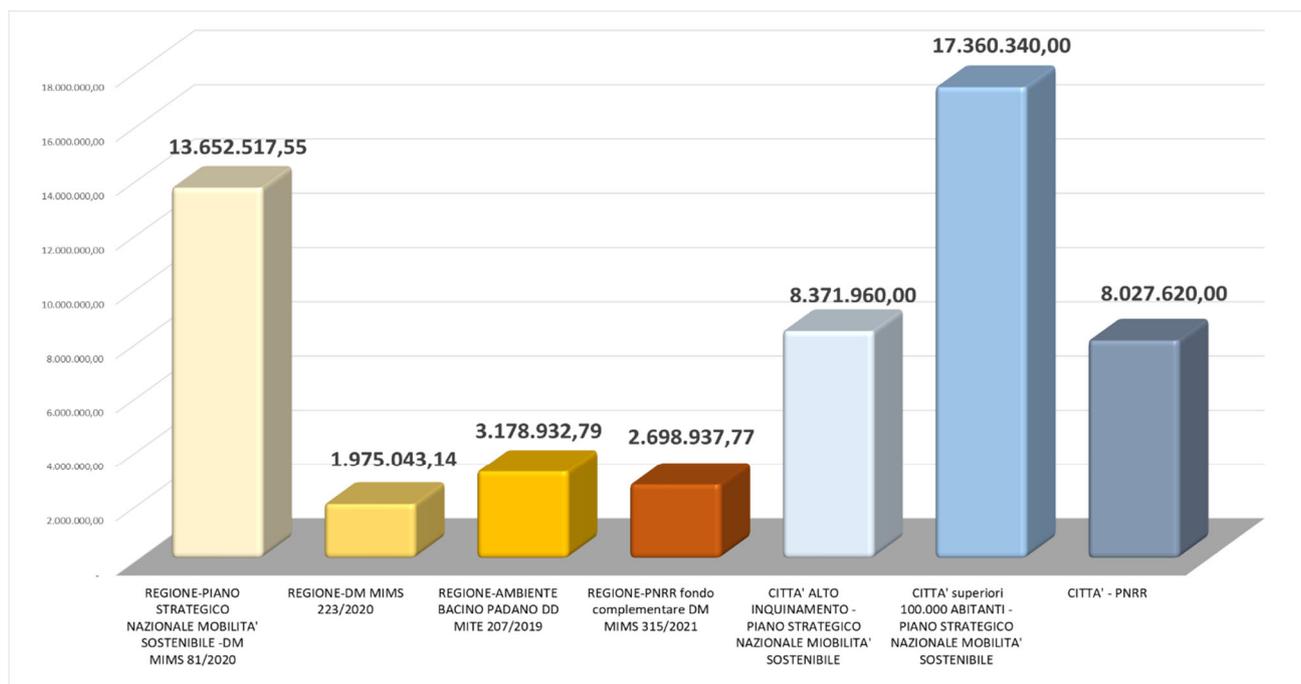
In sintesi, il confronto tra i due anni 2022 e 2023 si può così riassumere:

| PARCO AUTOBUS IN SERVIZIO AL 31.12.2022 |               |     | PARCO AUTOBUS IN SERVIZIO AL 31.12.2023 |               |     |
|---|---------------|-----|---|---------------|-----|
| N° MEZZI                                | 268           |     | N° MEZZI                                | 281           |     |
| ETÀ MEDIA                               | 10,32         |     | ETÀ MEDIA                               | 9,16          |     |
| ALIMENTAZIONE                           | Gasolio       | 206 | ALIMENTAZIONE                           | Gasolio       | 223 |
|   | Metano        | 7   |   | Metano        | 10  |
|   | Ibrido Metano | 27  |   | Ibrido Metano | 48  |
|   | GPL           | 28  |   |               |     |
| TIPOLOGIA                               | Urbano        | 89  | TIPOLOGIA                               | Urbano        | 87  |
|   | Suburbano     | 39  |   | Suburbano     | 41  |
|   | Extraurbano   | 140 |   | Extraurbano   | 153 |

## RISORSE PUBBLICHE COMPLESSIVE A DISPOSIZIONE DEL TERRITORIO

Le risorse assegnate al territorio dalla Regione e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono complessivamente pari a **55.265.351,25 €**.

**Figura 84**  
REGGIO EMILIA: la distribuzione delle risorse per linea di finanziamento



I piani di investimento per complessivi 69,2 mln€, sono finanziati prevalentemente da risorse pubbliche per 55,26 mln€ e da risorse messe a disposizione dall’Azienda per 13,94 mln€.

Tabella 31

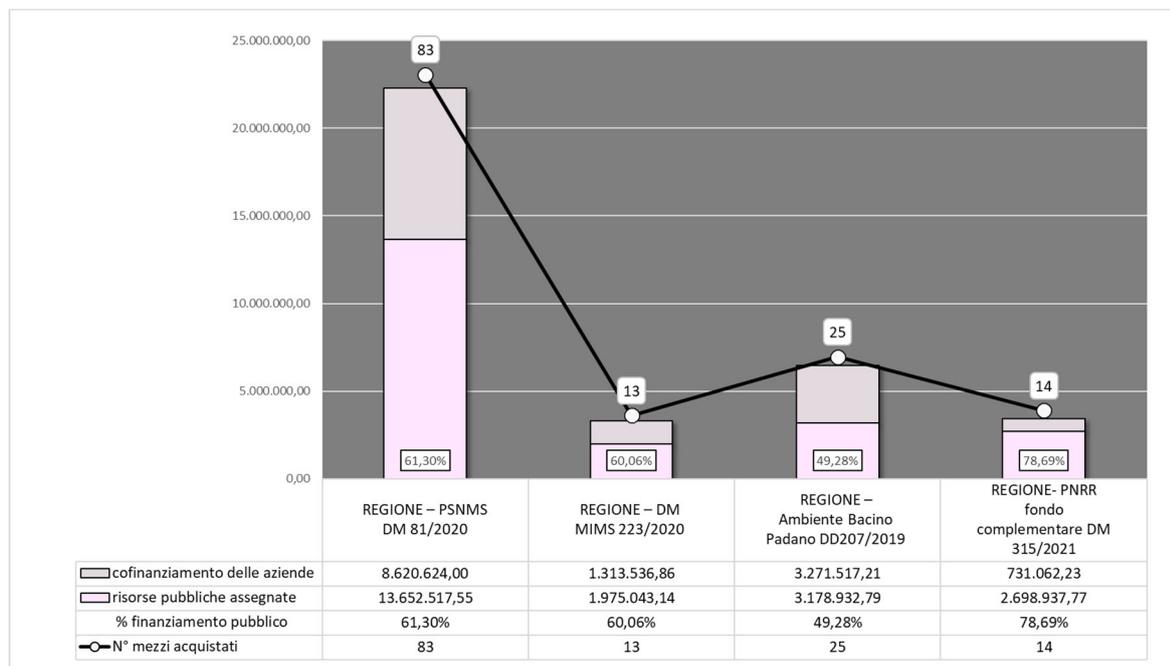
| linea di finanziamento                        | risorse pubbliche assegnate | cofinanziamento delle aziende | totale investimento  | % finanziamento pubblico |
|---|-----------------------------|-------------------------------|----------------------|--------------------------|
| REGIONE – PSNMS DM 81/2020                    | 13.652.517,55               | 8.620.624,00                  | 22.273.141,55        | 61,30%                   |
| REGIONE – DM MIMS 223/2020                    | 1.975.043,14                | 1.313.536,86                  | 3.288.580,00         | 60,06%                   |
| REGIONE – Ambiente Bacino Padano DD207/2019   | 3.178.932,79                | 3.271.517,21                  | 6.450.450,00         | 49,28%                   |
| REGIONE- PNRR fondo complementare DM 315/2021 | 2.698.937,77                | 731.062,23                    | 3.430.000,00         | 78,69%                   |
| <b>Totale RER</b>                             | <b>21.505.431,25</b>        | <b>13.936.740,30</b>          | <b>35.442.171,55</b> | <b>60,68%</b>            |
| RISORSE CITTA' - alto inquinamento            | 8.371.960,00                |                               | 8.371.960,00         | 100,00%                  |
| RISORSE CITTA' - 100.000 abitanti             | 17.360.340,00               |                               | 17.360.340,00        | 100,00%                  |
| RISORSE CITTA' - PNRR                         | 8.027.620,00                |                               | 8.027.620,00         | 100,00%                  |
| <b>Totale CITTA'</b>                          | <b>33.759.920,00</b>        |                               | <b>33.759.920,00</b> | <b>100,00%</b>           |
| <b>Totale RER + CITTA'</b>                    | <b>55.265.351,25</b>        | <b>13.936.740,30</b>          | <b>69.202.091,55</b> | <b>79,86%</b>            |

## I PIANI DI INVESTIMENTO CON RISORSE IN CAPO ALLA REGIONE

I piani di investimento relativi a finanziamenti in capo alla Regione sono finanziati da risorse pubbliche e da risorse messe a disposizione dall’Azienda, per complessivi 35,44 mln € .

Figura 85

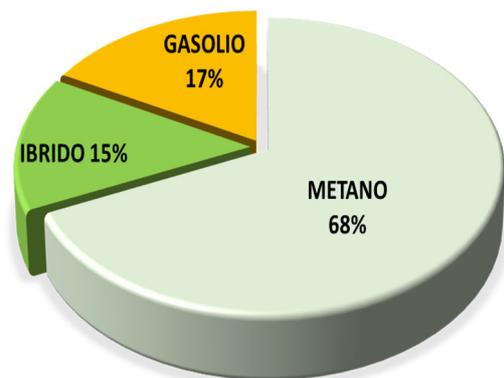
REGGIO EMILIA: risorse in capo a Regione /attuatori e n° mezzi acquistati per linea di finanziamento



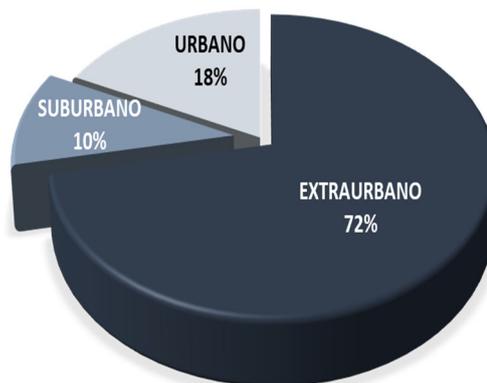
Per ciascuna linea di finanziamento è differente la percentuale di risorse pubbliche rese disponibili dalla Regione, così come il rapporto risorse/n° mezzi acquistati (dipendenti dalla tipologia di mezzi previsti).

Con le risorse a disposizione del territorio è previsto l'acquisto di **135 bus**, con le seguenti caratteristiche: il 68% dei nuovi bus sarà alimentato a metano, il 15 % avrà alimentazione ibrida e il 17% a gasolio; nettamente prevalente la quota dei mezzi extraurbani (pari al 72%) rispetto agli urbani.

**Figura 87**  
REGGIO EMILIA: % nuovi mezzi per alimentazione

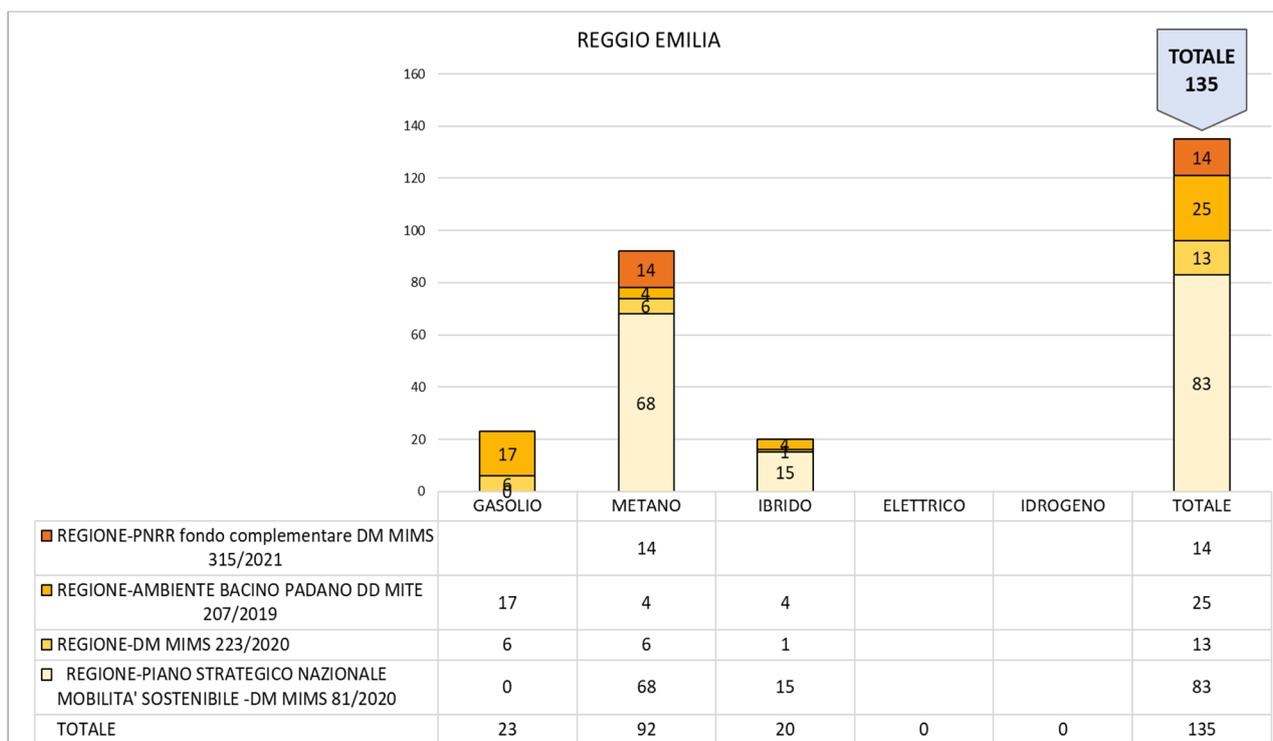


**Figura 86**  
REGGIO EMILIA: % nuovi mezzi per tipologia



Nel dettaglio, il grafico che segue riporta la distribuzione delle caratteristiche dei mezzi per linea di finanziamento.

**Figura 88**  
REGGIO EMILIA: n° di mezzi per alimentazione per linea di finanziamento



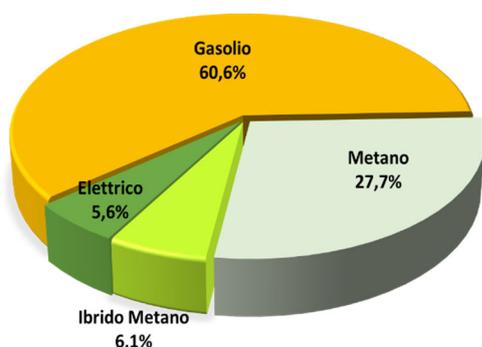
■ MODENA

LA SITUAZIONE ATTUALE DEL PARCO MEZZI



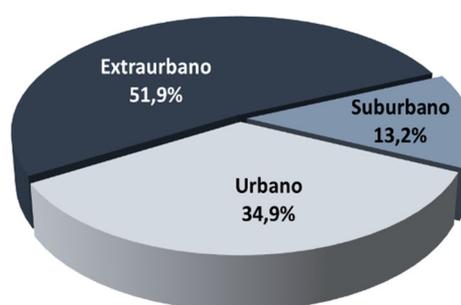
Il parco rotabili TPL del territorio al **31.12.2023** conta **393 mezzi (11,66% dell'intero parco regionale)**; la maggioranza dei mezzi ha alimentazione a gasolio e alla categoria extraurbana appartiene oltre la metà dei rotabili.

**Figura 90**  
MODENA: alimentazione al 31.12.2023



|                           |            |
|---------------------------|------------|
| GASOLIO                   | 238        |
| METANO                    | 109        |
| IBRIDO METANO             | 24         |
| ELETTRICO                 | 22         |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>393</b> |

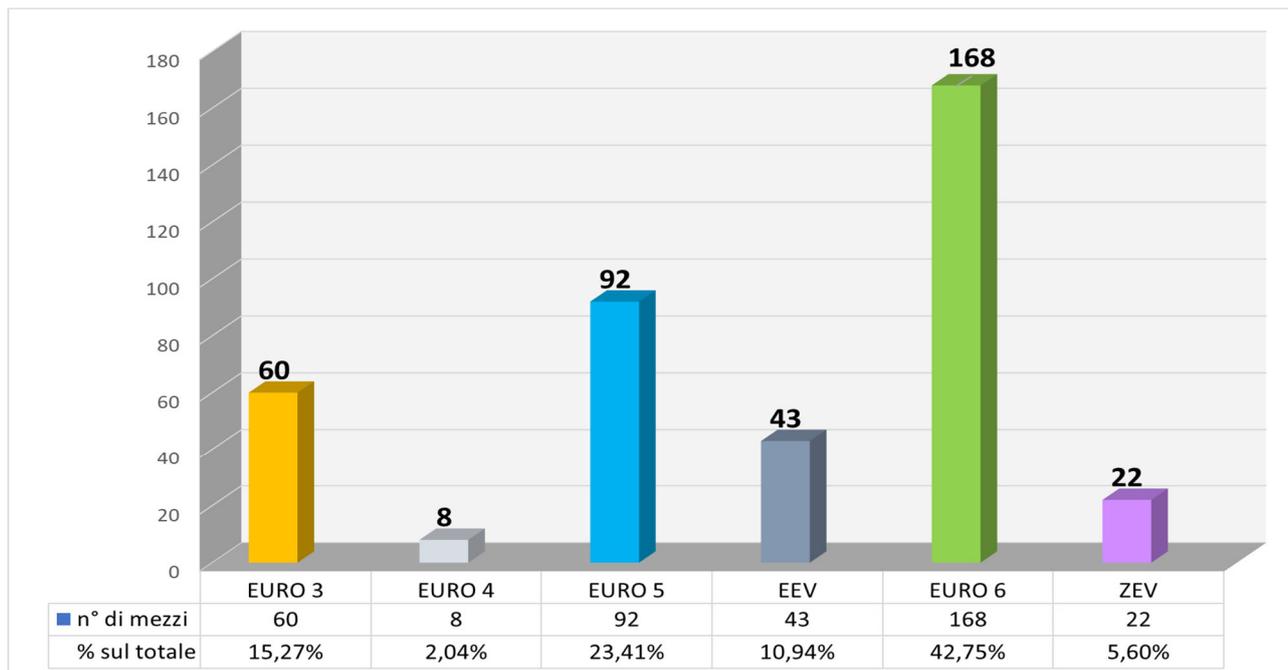
**Figura 89**  
MODENA: tipologia al 31.12.2023



|                           |            |
|---------------------------|------------|
| EXTRAURBANO               | 204        |
| SUBURBANO                 | 52         |
| URBANO                    | 137        |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>393</b> |

La distribuzione per classe ambientale evidenzia come la percentuale maggiore di mezzi sia costituita da veicoli EURO 6 (42,75 % del parco) e il 15,27% da veicoli più obsoleti (EURO 3), la classe ambientale EURO 2 invece è stata completamente eliminata.

**Figura 91**  
**MODENA: distribuzione mezzi per classe ambientale al 31.12.2023**



L'anzianità media è di **9,44 anni** a fine 2022, e lievemente inferiore alla media regionale che si attesta a 9,64 anni.

Il **68,70%** dei mezzi ha età inferiore a 15 anni, con età media di 5,68 anni; il restante **31,3%** ha età superiore a 15 anni, attestandosi ad una età media di 17,68 anni.

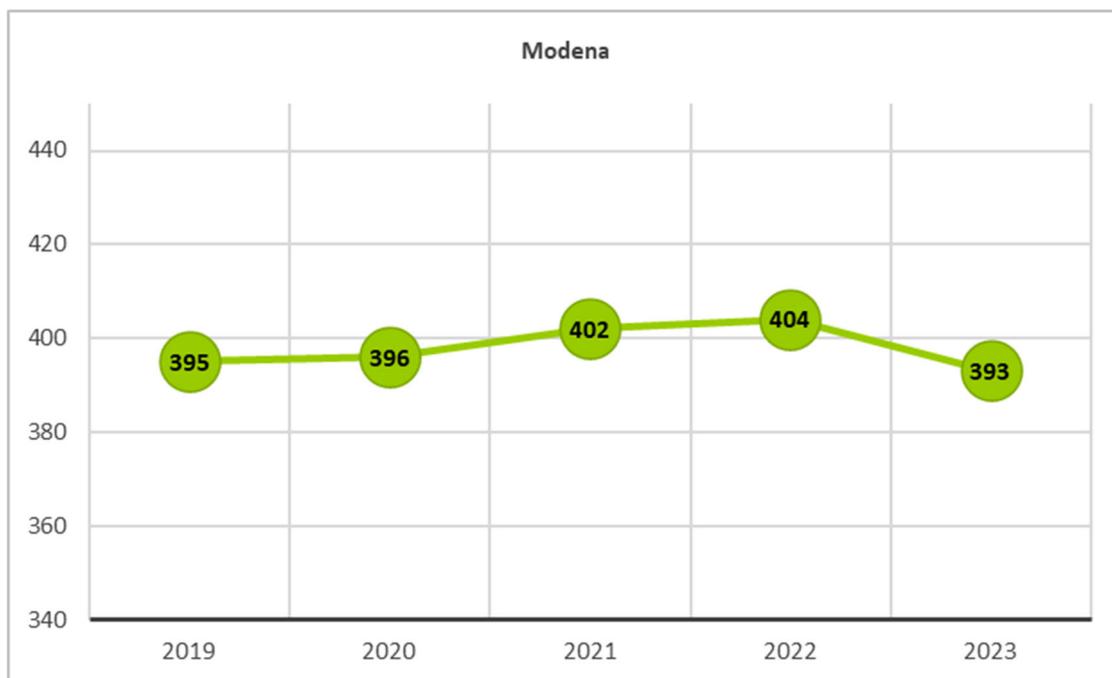
**Tabella 32**

| N° mezzi | Età media | % mezzi sul totale | N° mezzi < 15 anni | Età media mezzi <15 anni | % mezzi <15 anni | N° mezzi > = 15 anni | Età media mezzi età >= 15 anni |
|----------|-----------|--------------------|--------------------|--------------------------|------------------|----------------------|--------------------------------|
| 393      | 9,44      | 11,66%             | 270                | 5,68                     | 68,70%           | 123                  | 17,68                          |

## CONFRONTO ANNI 2019-2023

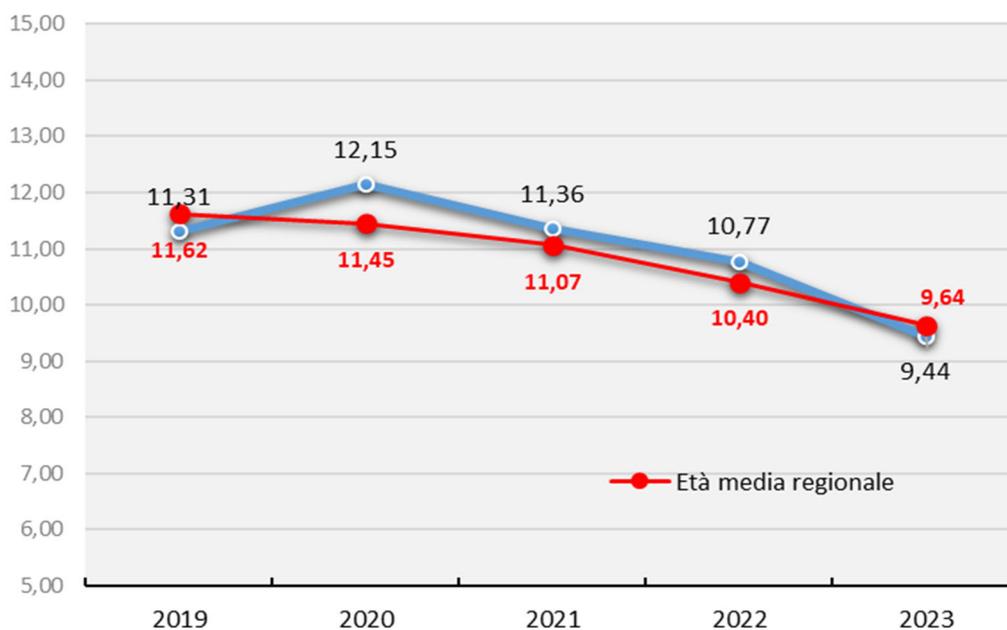
Il parco rotabili mostra un numero di mezzi sostanzialmente stabile nel quinquennio, con una lieve inflessione che riporta i dati ai valori pre-Covid.

**Figura 92**  
**MODENA consistenza del parco mezzi**



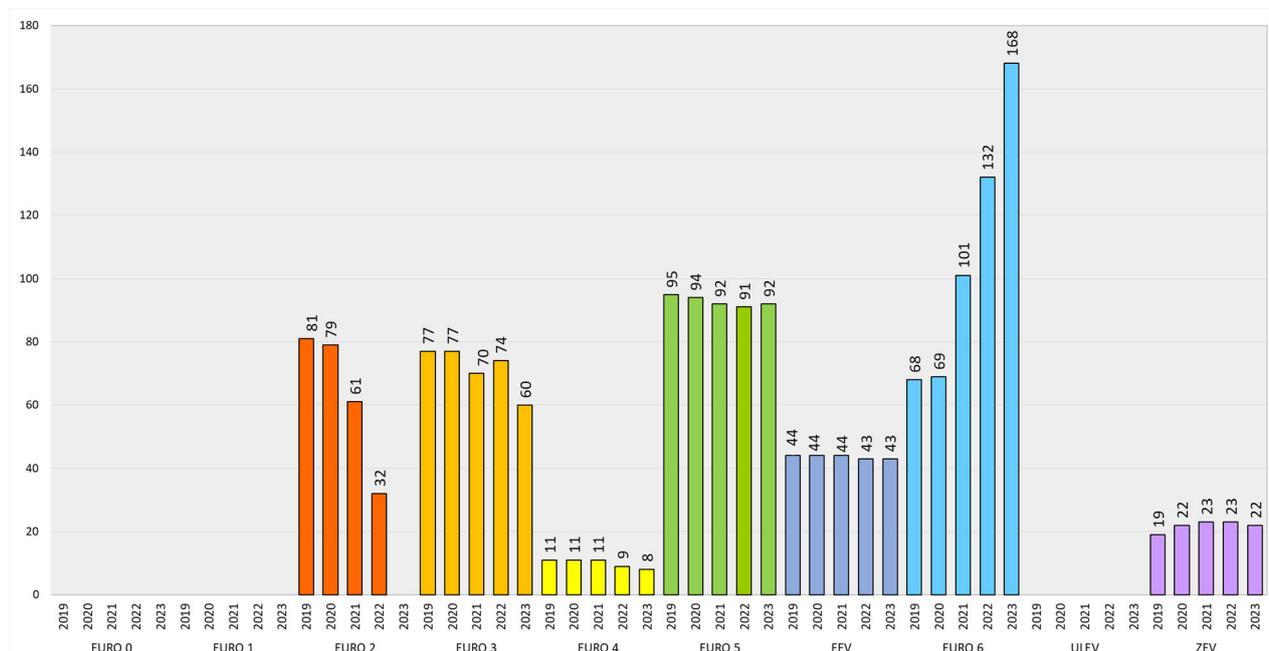
Il trend dell'età media mostrato in figura evidenzia nel periodo una diminuzione, più marcata nell'ultimo anno, con un valore di 9,44 anni che si attesta, al di sotto della media regionale.

**Figura 93**  
**MODENA: Età parco mezzi del territorio di Modena ed età media Regionale**



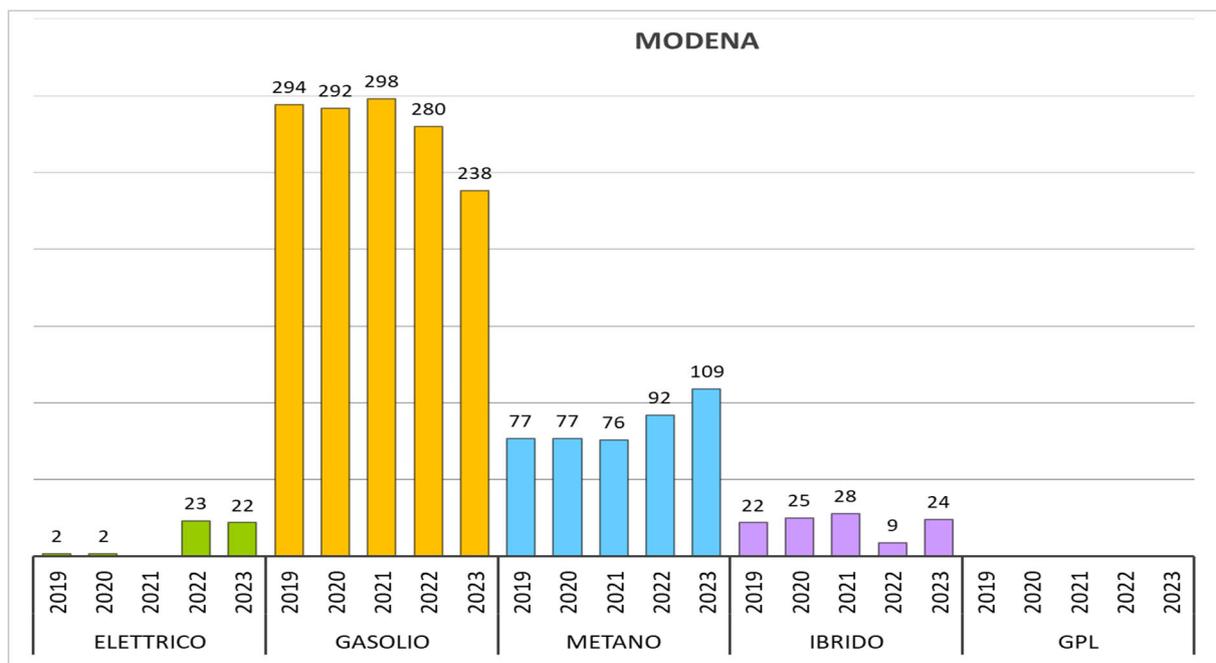
Nello stesso periodo 2019-2023 si evidenzia una riduzione degli EURO 2 ed EURO 3, a fronte di un notevole incremento di EURO 6.

**Figura 94**  
**MODENA: andamento della classe ambientale dal 2019 al 2023**



Dall'analisi dell'alimentazione del parco mezzi nel territorio modenese degli ultimi cinque anni, si nota nell'ultimo anno un lieve incremento dei mezzi ad alimentazione a metano e dei veicoli ibridi.

**Figura 95**  
**MODENA: andamento della tipologia di alimentazione dal 2019 al 2023**



In sintesi, il confronto tra i due anni 2022 e 2023 si può così riassumere:

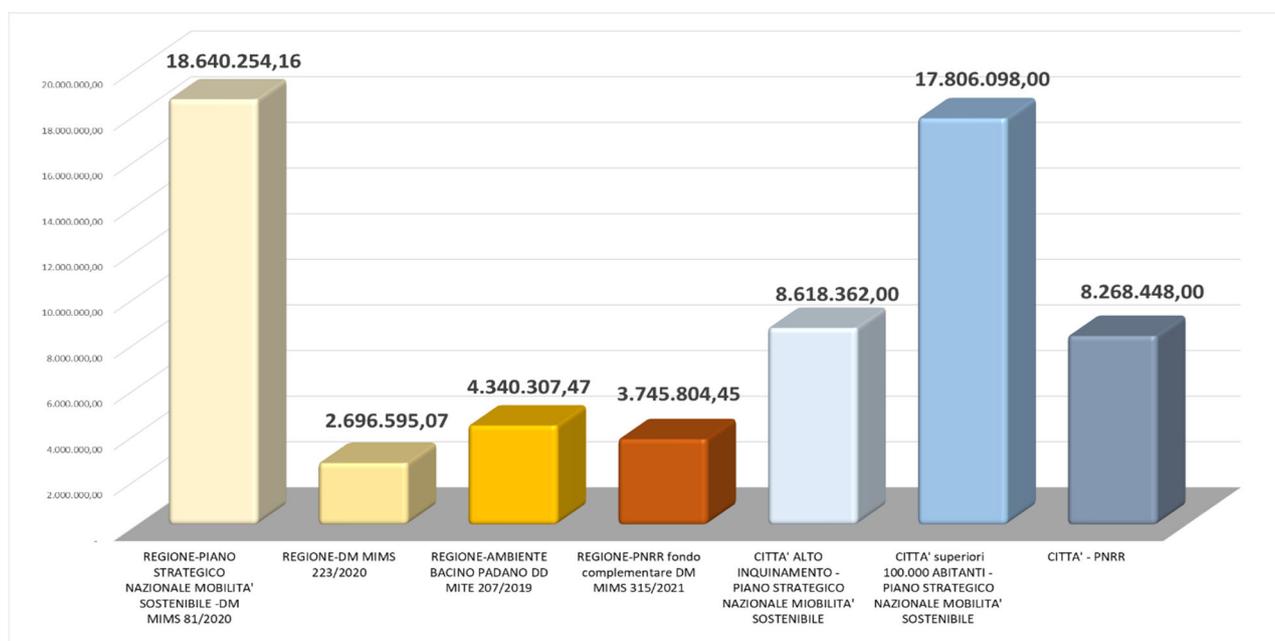
Tabella 33

| PARCO AUTOBUS IN SERVIZIO AL 31.12.2022 |                |     | PARCO AUTOBUS IN SERVIZIO AL 31.12.2023 |                |     |
|---|----------------|-----|---|----------------|-----|
| <b>N° MEZZI</b>                         | <b>404</b>     |     | <b>N° MEZZI</b>                         | <b>393</b>     |     |
| <b>ETÀ MEDIA</b>                        | <b>10,77</b>   |     | <b>ETÀ MEDIA</b>                        | <b>9,44</b>    |     |
| ALIMENTAZIONE                           | Gasolio        | 280 | ALIMENTAZIONE                           | Gasolio        | 238 |
|   | Ibrido Gasolio | 1   |   | Ibrido Gasolio | 0   |
|   | Metano         | 92  |   | Metano         | 109 |
|   | Ibrido Metano  | 8   |   | Ibrido Metano  | 24  |
|   | Elettrico      | 23  |   | Elettrico      | 22  |
| TIPOLOGIA                               | Urbano         | 116 | TIPOLOGIA                               | Urbano         | 137 |
|   | Suburbano      | 65  |   | Suburbano      | 52  |
|   | Extraurbano    | 223 |   | Extraurbano    | 204 |

## RISORSE PUBBLICHE COMPLESSIVE A DISPOSIZIONE DEL TERRITORIO

Le risorse assegnate al territorio dalla Regione e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono complessivamente pari a **64.115.869,15. €**.

Figura 96  
MODENA: la distribuzione delle risorse per linea di finanziamento



I piani di investimento per complessivi 83,70 mln€, sono finanziati prevalentemente da risorse pubbliche per 64,11 mln€ e da risorse messe a disposizione dall'Azienda per 19,59 mln€.

Tabella 34

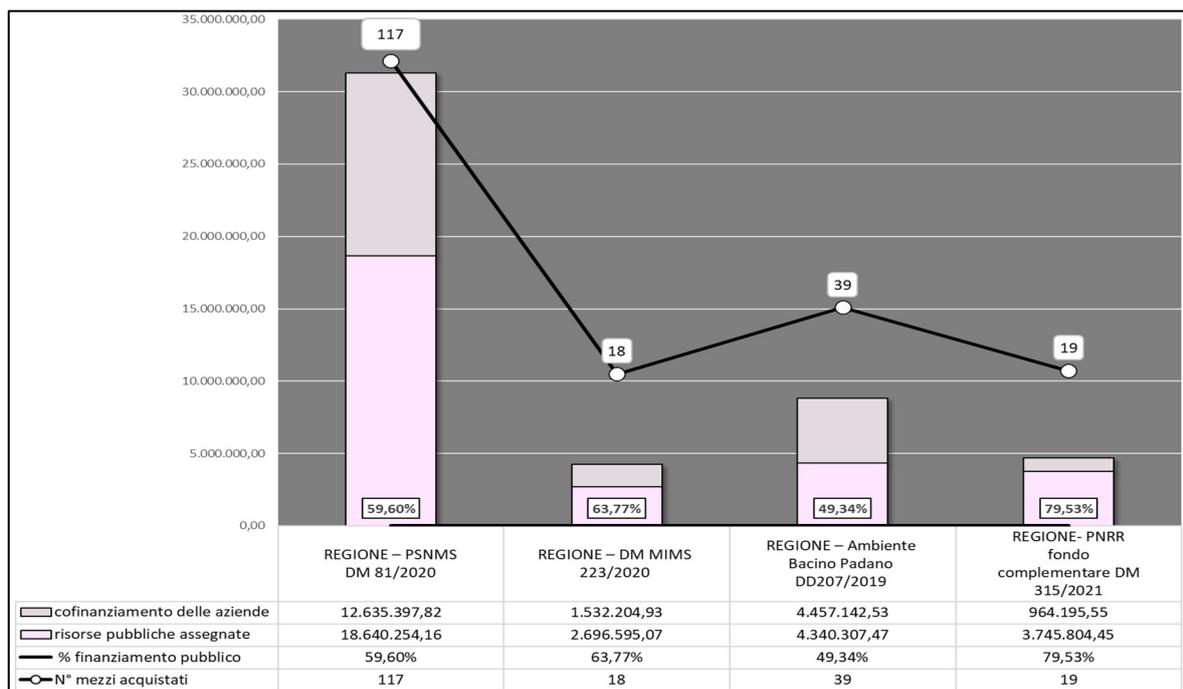
| linea di finanziamento                        | risorse pubbliche assegnate | cofinanziamento delle aziende | totale investimento  | % finanziamento pubblico |
|---|-----------------------------|-------------------------------|----------------------|--------------------------|
| REGIONE – PSNMS DM 81/2020                    | 18.640.254,16               | 12.635.397,82                 | 31.275.651,98        | 59,60%                   |
| REGIONE – DM MIMS 223/2020                    | 2.696.595,07                | 1.532.204,93                  | 4.228.800,00         | 63,77%                   |
| REGIONE – Ambiente Bacino Padano DD207/2019   | 4.340.307,47                | 4.457.142,53                  | 8.797.450,00         | 49,34%                   |
| REGIONE- PNRR fondo complementare DM 315/2021 | 3.745.804,45                | 964.195,55                    | 4.710.000,00         | 79,53%                   |
| <b>Totale RER</b>                             | <b>29.422.961,15</b>        | <b>19.588.940,83</b>          | <b>49.011.901,98</b> | <b>60,03%</b>            |
| RISORSE CITTA' - alto inquinamento            | 8.618.362,00                | 0                             | 8.618.362,00         | 100,00%                  |
| RISORSE CITTA' - 100.000 abitanti             | 17.806.098,00               | 0                             | 17.806.098,00        | 100,00%                  |
| RISORSE CITTA' - PNRR                         | 8.268.448,00                | 0                             | 8.268.448,00         | 100,00%                  |
| <b>Totale CITTA'</b>                          | <b>34.692.908,00</b>        | <b>0</b>                      | <b>34.692.908,00</b> | <b>100,00%</b>           |
| <b>Totale RER + CITTA'</b>                    | <b>64.115.869,15</b>        | <b>19.588.940,83</b>          | <b>83.704.809,98</b> | <b>76,60%</b>            |

## I PIANI DI INVESTIMENTO CON RISORSE IN CAPO ALLA REGIONE

I piani di investimento relativi a finanziamenti in capo alla Regione sono finanziati da risorse pubbliche e da risorse messe a disposizione dall'Azienda, per complessivi 49,01mln € .

Figura 97

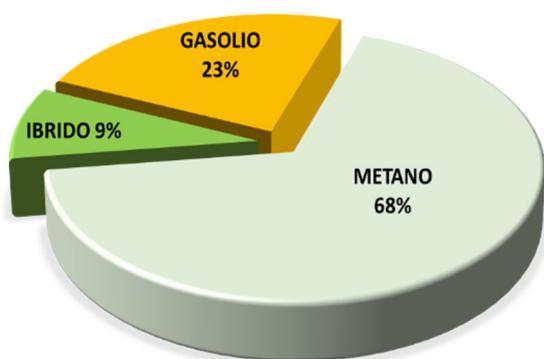
MODENA: risorse in capo a Regione /attuatori e n° mezzi acquistati per linea di finanziamento



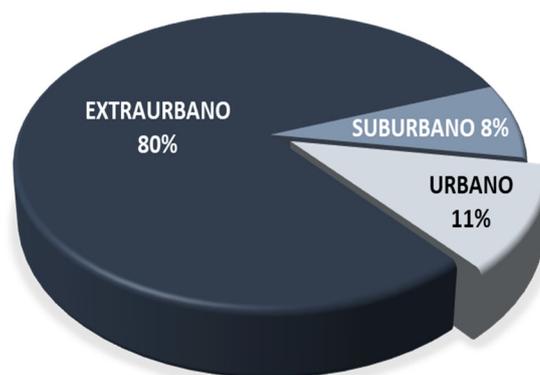
Per ciascuna linea di finanziamento è differente la percentuale di risorse pubbliche rese disponibili dalla Regione, così come il rapporto risorse/n° mezzi acquistati (dipendenti dalla tipologia di mezzi previsti).

Con le risorse a disposizione del territorio è previsto l'acquisto di **193 nuovi autobus**, con le seguenti caratteristiche: oltre il 68% dei nuovi mezzi sarà alimentato a metano, il 9 % avrà alimentazione ibrida, il 23 % a gasolio; risulta maggioritaria la quota dei mezzi extraurbani (pari all'80%).

**Figura 99**  
MODENA: % nuovi mezzi per alimentazione

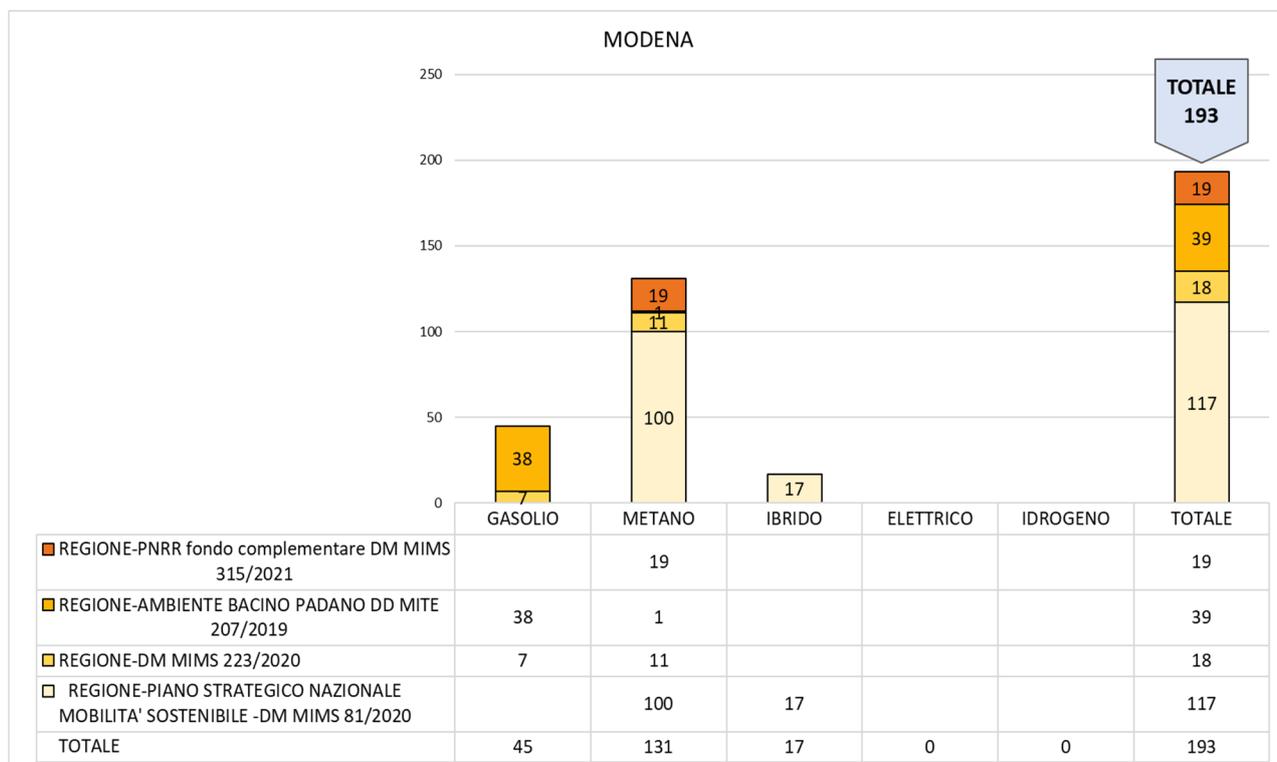


**Figura 98**  
MODENA: % nuovi mezzi per tipologia

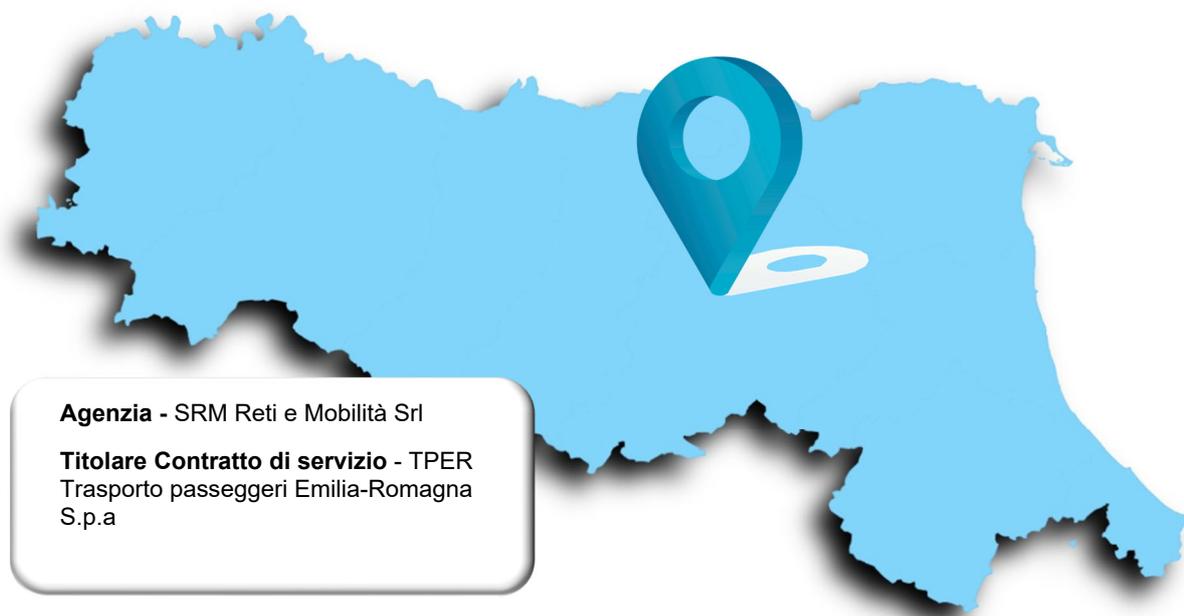


Nel dettaglio, i grafici che seguono riportano la distribuzione delle caratteristiche dei mezzi per linea di finanziamento:

**Figura 100**  
MODENA: n° di mezzi per alimentazione per linea di finanziamento



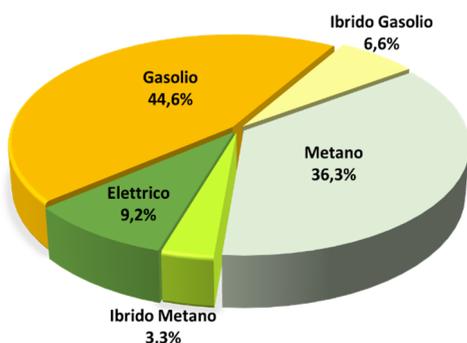
■ BOLOGNA



**LA SITUAZIONE ATTUALE DEL PARCO MEZZI**

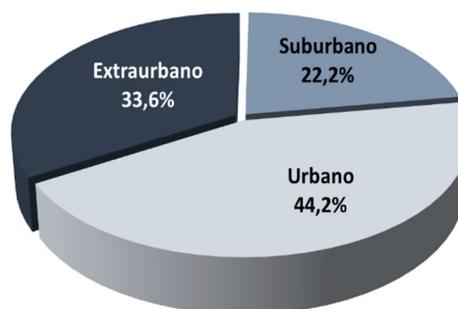
Al **31.12.2023** il parco rotabili TPL del territorio contra **1112 mezzi (33% del totale regionale)**; l'alimentazione a **gasolio è ancora prevalente**, anche se ben al di sotto della media regionale del 59,5%, e la categoria urbana riveste ben quasi il 44% del totale.

**Figura 102**  
**BOLOGNA: alimentazione al 31.12.2023**



|                           |             |
|---------------------------|-------------|
| GASOLIO                   | 496         |
| IBRIDO GASOLIO            | 73          |
| METANO                    | 404         |
| IBRIDO METANO             | 37          |
| ELETTRICO                 | 102         |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>1112</b> |

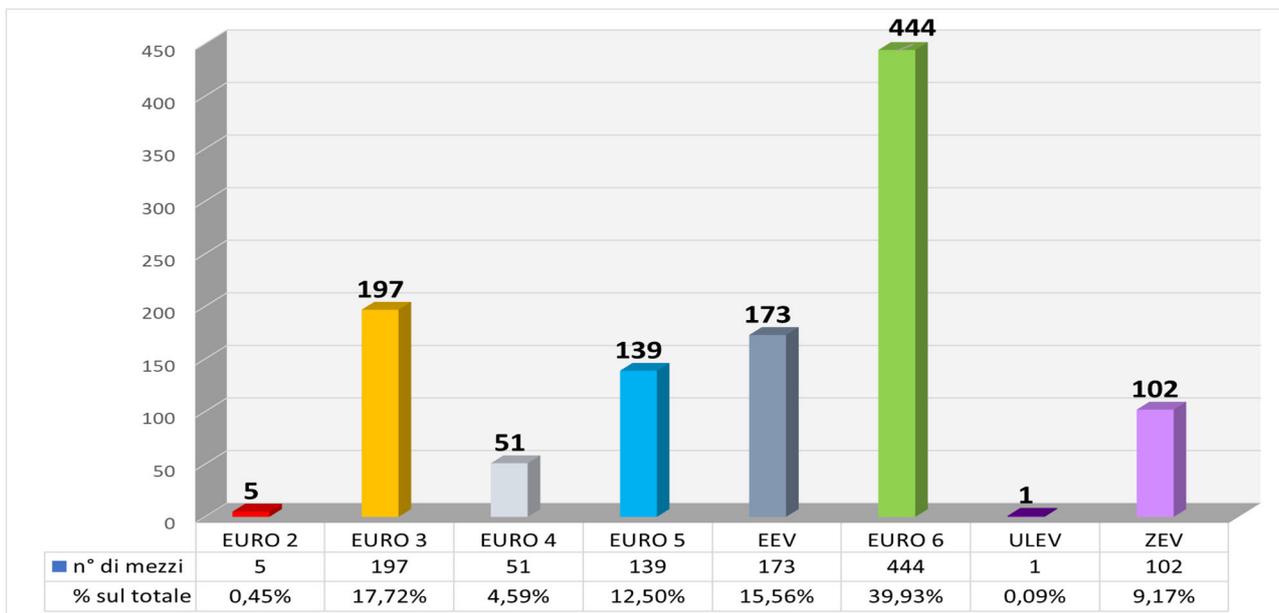
**Figura 101**  
**BOLOGNA: tipologia al 31.12.2023**



|                           |             |
|---------------------------|-------------|
| EXTRAURBANO               | 374         |
| SUBURBANO                 | 247         |
| URBANO                    | 491         |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>1112</b> |

La distribuzione per classe ambientale evidenzia il seguente quadro: i **veicoli EURO 6, rappresentano il 39,93% del parco**; il 18,17% dei mezzi è costituito di mezzi più obsoleti (EURO 2 e EURO 3).

**Figura 103**  
**BOLOGNA: distribuzione mezzi per classe ambientale al 31.12.2023**



A fine 2023 l'**anzianità media è di 10,41** anni in lieve aumento rispetto agli 10,33 del 2022, e lievemente superiore alla media regionale di 9,64 anni.

Il 63,22 % dei mezzi ha età inferiore a 15 anni, con età media di 5,98 anni; il restante 36,78% ha età superiore a 15 anni, attestandosi ad una età media di 18,02 anni.

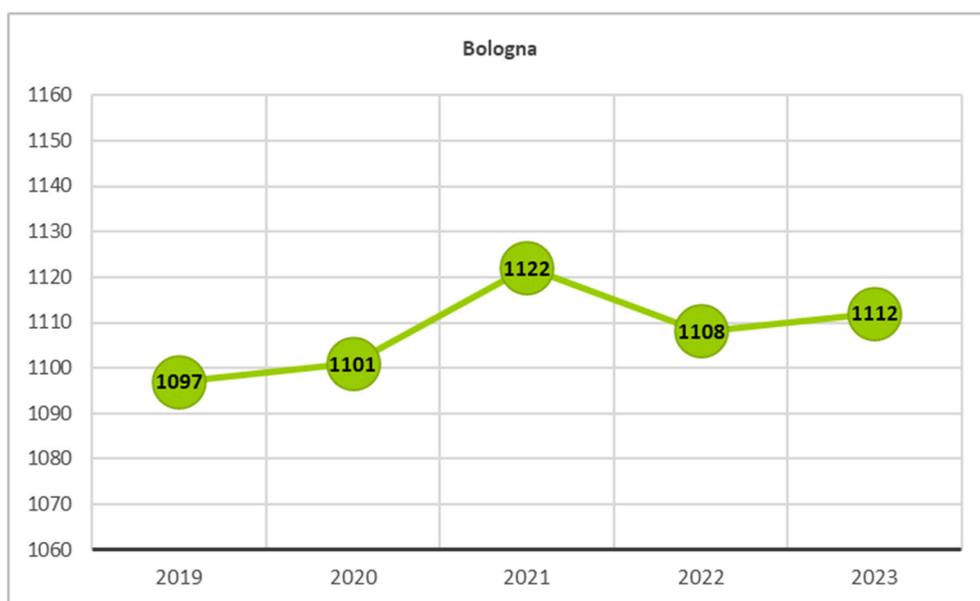
**Tabella 35**

| N° mezzi | Età media | % mezzi sul totale | N° mezzi < 15 anni | Età media mezzi <15 anni | % mezzi <15 anni | N° mezzi > = 15 anni | Età media mezzi età >= 15 anni |
|----------|-----------|--------------------|--------------------|--------------------------|------------------|----------------------|--------------------------------|
| 1112     | 10,41     | 32,99%             | 703                | 5,98                     | 63,22%           | 409                  | 18,02                          |

## CONFRONTO ANNI 2019-2023

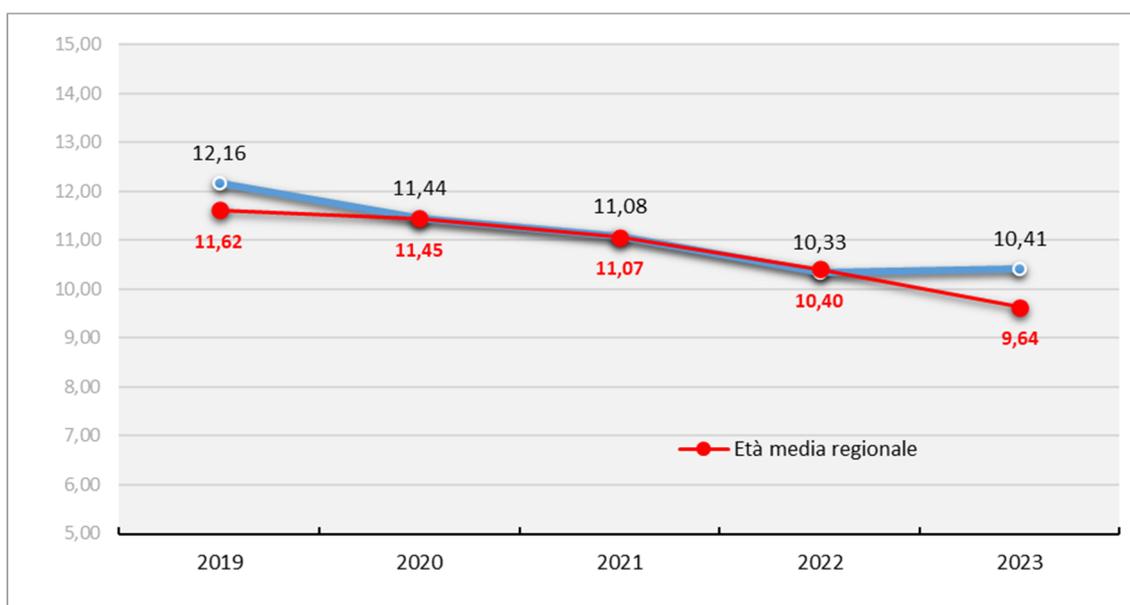
Il parco rotabili, fatto salvo il periodo di emergenza pandemica, mostra un **numero di mezzi sostanzialmente stabile nel quadriennio**.

**Figura 104**  
**BOLOGNA consistenza del parco mezzi**



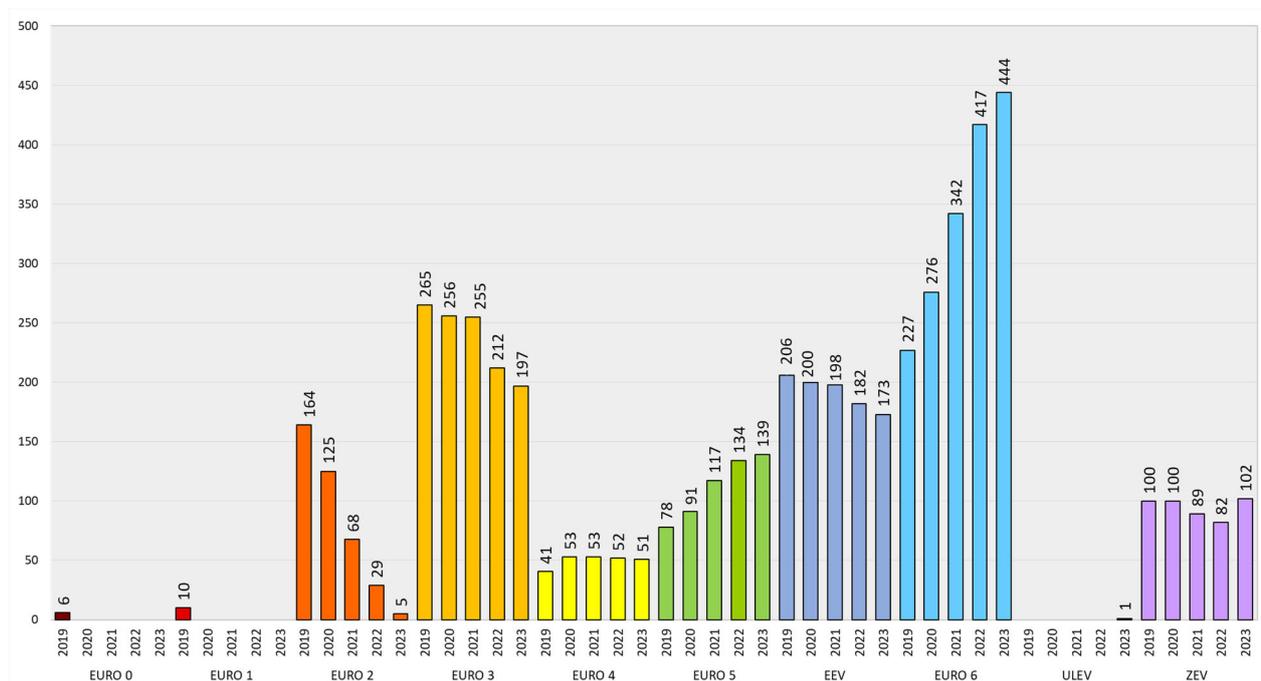
Il trend dell'età media mostrato in figura evidenzia nel periodo un lieve rialzo dell'età, di poco superiore alla media regionale.

**Figura 105**  
**BOLOGNA: Età parco mezzi del territorio di Bologna ed età media Regionale**



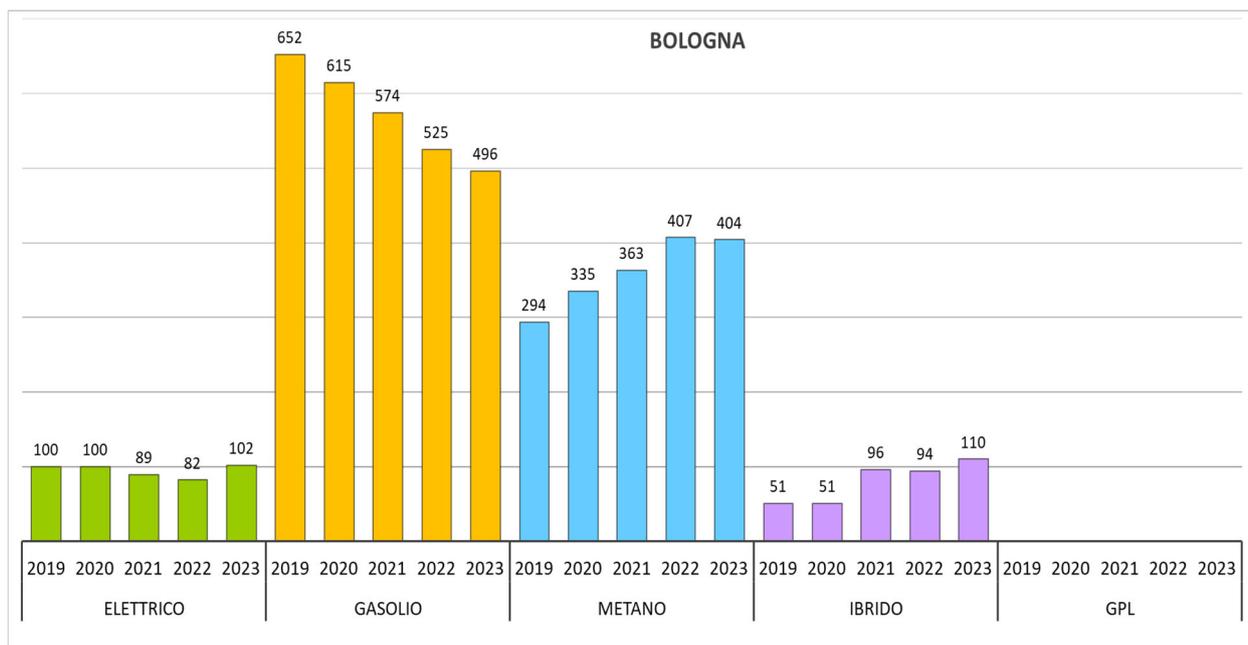
Nello stesso periodo 2019-2023 si vede una riduzione degli EURO 2 ed EURO 3 a fronte di un notevole incremento di EURO 6 e un aumento di EURO 5.

**Figura 106**  
**BOLOGNA: andamento della classe ambientale dal 2019 al 2023**



Dall'analisi della tendenza dell'alimentazione del parco mezzi nel territorio bolognese degli ultimi cinque anni, si nota una diminuzione progressiva dei mezzi a gasolio e un aumento di metano ed ibridi.

**Figura 107**  
**BOLOGNA: andamento della tipologia di alimentazione dal 2019 al 2023**



In sintesi, il confronto tra gli ultimi due anni 2022 e 2023 si può così riassumere:

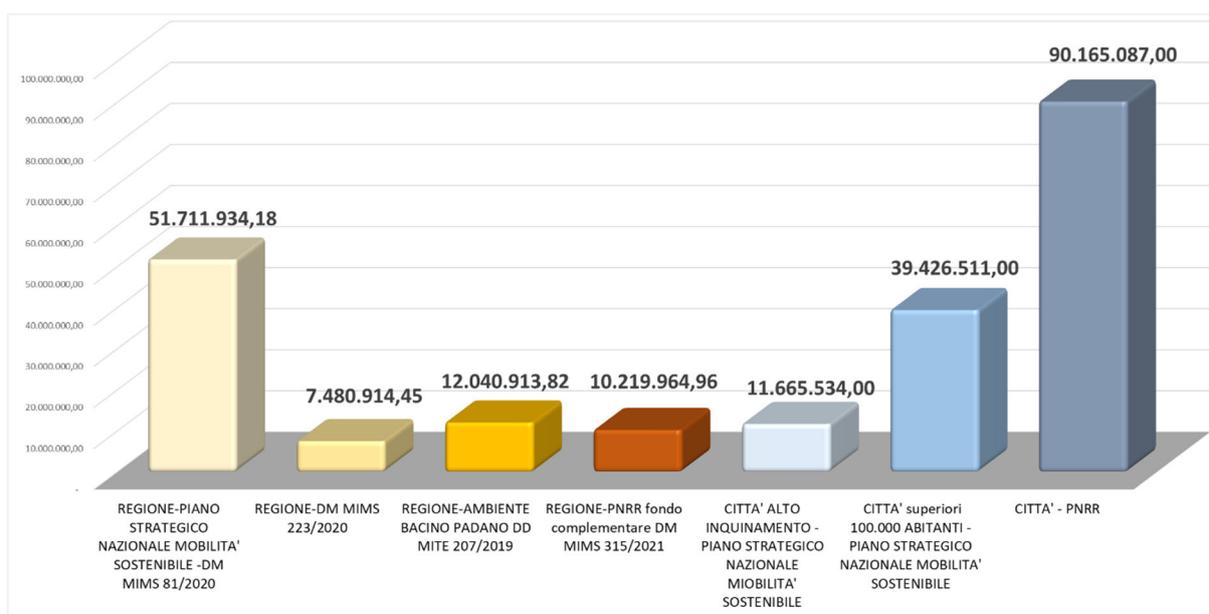
Tabella 36

| PARCO AUTOBUS IN SERVIZIO AL 31.12.2022 |                |     | PARCO AUTOBUS IN SERVIZIO AL 31.12.2023 |                |     |
|---|----------------|-----|---|----------------|-----|
| N° MEZZI                                | 1108           |     | N° MEZZI                                | 1112           |     |
| ETÀ MEDIA                               | 10,33          |     | ETÀ MEDIA                               | 10,41          |     |
| ALIMENTAZIONE                           | Gasolio        | 525 | ALIMENTAZIONE                           | Gasolio        | 496 |
|   | Ibrido Gasolio | 69  |   | Ibrido Gasolio | 73  |
|   | Metano         | 407 |   | Metano         | 404 |
|   | Ibrido Metano  | 25  |   | Ibrido Metano  | 37  |
|   | Elettrico      | 82  |   | Elettrico      | 102 |
| TIPOLOGIA                               | Urbano         | 465 | TIPOLOGIA                               | Urbano         | 491 |
|   | Suburbano      | 265 |   | Suburbano      | 247 |
|   | Extraurbano    | 378 |   | Extraurbano    | 374 |

## RISORSE PUBBLICHE COMPLESSIVE A DISPOSIZIONE DEL TERRITORIO

Le risorse assegnate al territorio dalla Regione e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono complessivamente pari a **222.710.859,41€**.

Figura 108  
BOLOGNA: la distribuzione delle risorse per linea di finanziamento



I piani di investimento per complessivi 274,34 mln€, sono finanziati prevalentemente da risorse pubbliche per 222,7 mln€ e da risorse messe a disposizione dall'Azienda per 51,63 mln€.

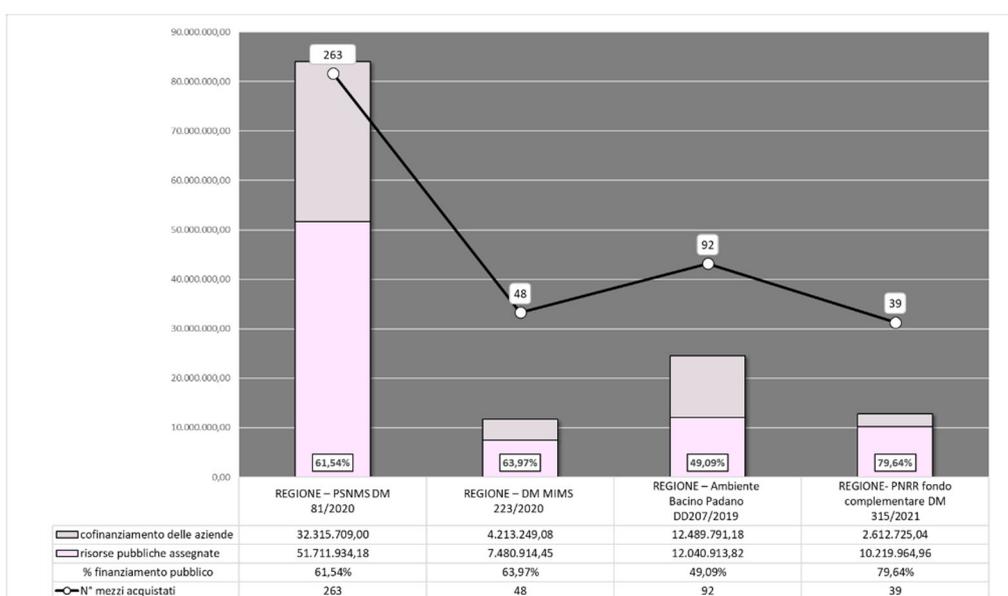
Tabella 37

| linea di finanziamento                        | risorse pubbliche assegnate | cofinanziamento delle aziende | totale investimento   | % finanziamento pubblico |
|---|-----------------------------|-------------------------------|-----------------------|--------------------------|
| REGIONE – PSNMS DM 81/2020                    | 51.711.934,18               | 32.315.709,00                 | 84.027.643,18         | 61,54%                   |
| REGIONE – DM MIMS 223/2020                    | 7.480.914,45                | 4.213.249,08                  | 11.694.163,53         | 63,97%                   |
| REGIONE – Ambiente Bacino Padano DD207/2019   | 12.040.913,82               | 12.489.791,18                 | 24.530.705,00         | 49,09%                   |
| REGIONE- PNRR fondo complementare DM 315/2021 | 10.219.964,96               | 2.612.725,04                  | 12.832.690,00         | 79,64%                   |
| <b>Totale RER</b>                             | <b>81.453.727,41</b>        | <b>51.631.474,30</b>          | <b>133.085.201,71</b> | <b>61,20%</b>            |
| RISORSE CITTA' - alto inquinamento            | 11.665.534,00               |                               | 11.665.534,00         | 100,00%                  |
| RISORSE CITTA' - 100.000 abitanti             | 39.426.511,00               |                               | 39.426.511,00         | 100,00%                  |
| RISORSE CITTA' - PNRR                         | 90.165.087,00               |                               | 90.165.087,00         | 100,00%                  |
| <b>Totale CITTA'</b>                          | <b>141.257.132,00</b>       |                               | <b>141.257.132,00</b> | <b>100,00%</b>           |
| <b>Totale RER + CITTA'</b>                    | <b>222.710.859,41</b>       | <b>51.631.474,30</b>          | <b>274.342.333,71</b> | <b>81,18%</b>            |

## I PIANI DI INVESTIMENTO CON RISORSE IN CAPO ALLA REGIONE

I piani di investimento relativi a finanziamenti in capo alla Regione sono finanziati da risorse pubbliche e da risorse messe a disposizione dall'Azienda, per complessivi 133,08 mln € .

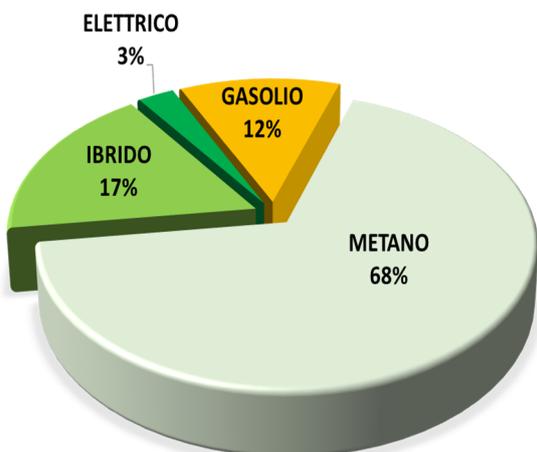
Figura 109  
BOLOGNA: risorse in capo a Regione /attuatori e n° mezzi acquistati per linea di finanziamento



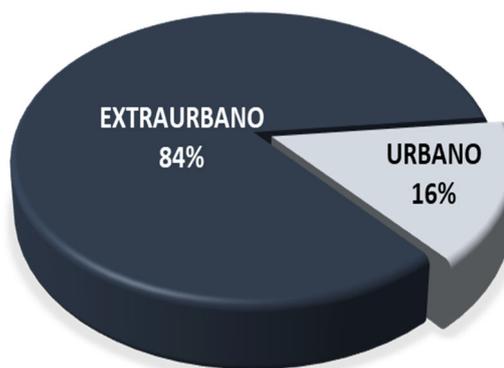
Per ciascuna linea di finanziamento è differente la percentuale di risorse pubbliche rese disponibili dalla Regione, così come il rapporto risorse/n° mezzi acquistati (dipendenti dalla tipologia di mezzi previsti).

Con le risorse in capo alla Regione a disposizione del territorio è previsto l'acquisto di **442 nuovi autobus**, con le seguenti caratteristiche: oltre il 68% dei nuovi mezzi sarà alimentato a metano, il 12 % avrà alimentazione a gasolio il 20% ibrida ed elettrico; la quota dei mezzi extraurbani si attesta al 84%.

**Figura 111**  
BOLOGNA: % nuovi mezzi per alimentazione

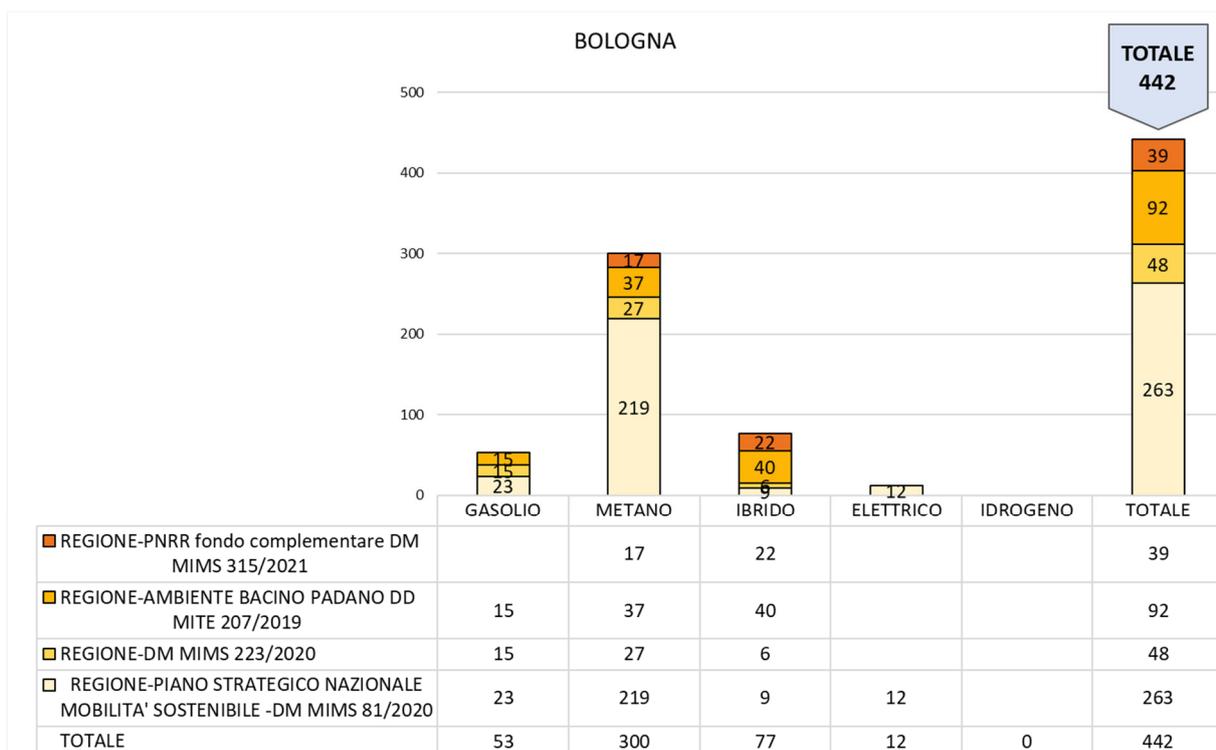


**Figura 110**  
BOLOGNA: % nuovi mezzi per tipologia



Per una lettura di dettaglio, il grafico che segue riporta la distribuzione delle caratteristiche dei mezzi per linea di finanziamento

**Figura 112**  
BOLOGNA: n° di mezzi per alimentazione per linea di finanziamento



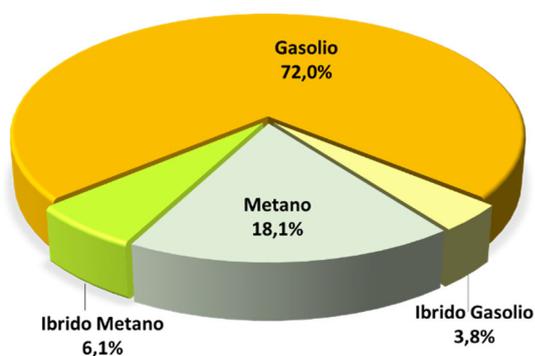
## FERRARA



### LA SITUAZIONE ATTUALE DEL PARCO MEZZI

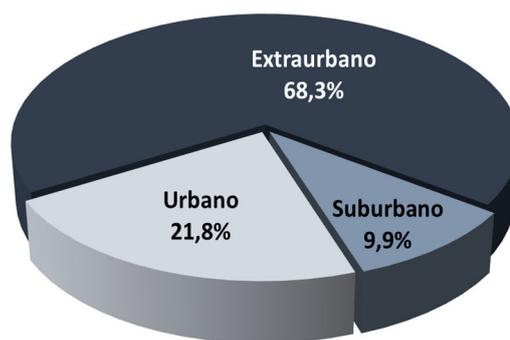
Il parco rotabili TPL del territorio al 31.12.2023 contra **293 mezzi (8,7% del totale regionale)**; la parte prevalente del parco ha **alimentazione a gasolio (72% superiore alla media regionale del 59,5%)**.

**Figura 114**  
**FERRARA: alimentazione al 31.12.2023**



|                           |            |
|---------------------------|------------|
| GASOLIO                   | 211        |
| IBRIDO GASOLIO            | 11         |
| METANO                    | 53         |
| IBRIDO METANO             | 18         |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>293</b> |

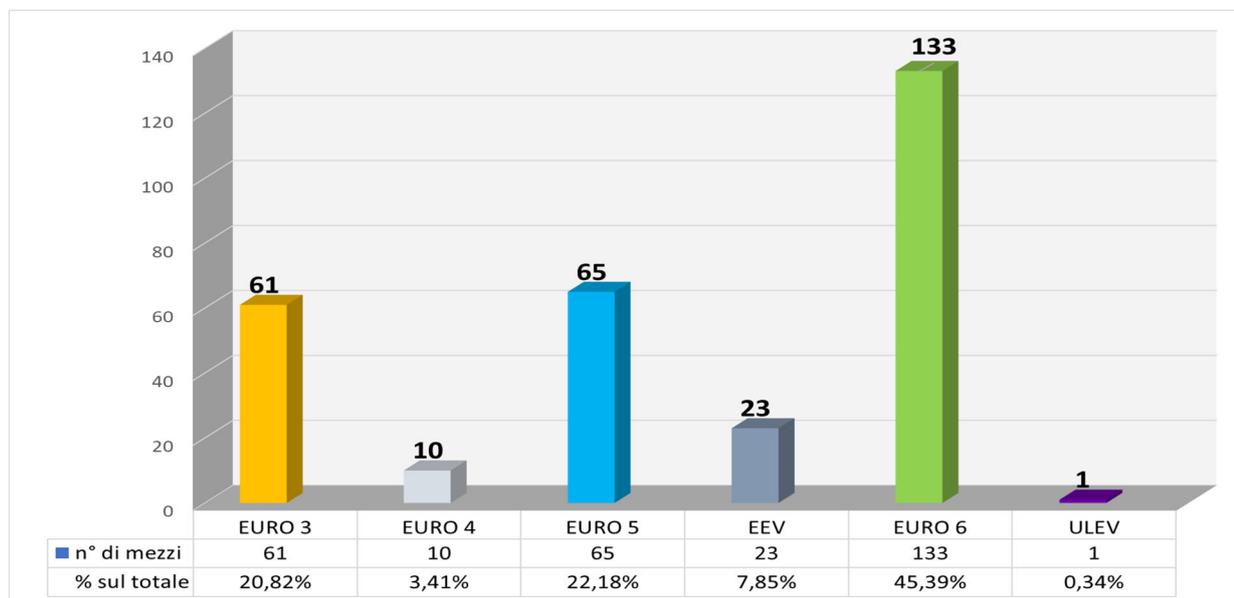
**Figura 113**  
**FERRARA: tipologia al 31.12.2023**



|                           |            |
|---------------------------|------------|
| EXTRAURBANO               | 200        |
| SUBURBANO                 | 29         |
| URBANO                    | 64         |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>293</b> |

La distribuzione per classe ambientale evidenzia come la percentuale maggiore di mezzi è rappresentata da **veicoli EURO 6**, che rappresentano il **45,39 % del parco**; il **20,82% dei veicoli è costituito di mezzi più obsoleti (EURO 3)**, si segnala la scomparsa della classe ambientale EURO 2.

**Figura 115**  
**FERRARA: distribuzione mezzi per classe ambientale al 31.12.2023**



L' **anzianità media è di 10,17 anni**, lievemente più alta rispetto alla media regionale di 9,64 anni.

Il **60,41 % dei mezzi ha età inferiore a 15 anni**, con età media di 5,71 anni; il restante **39,59% ha età superiore a 15 anni**, attestandosi ad una età media di 17,81 anni

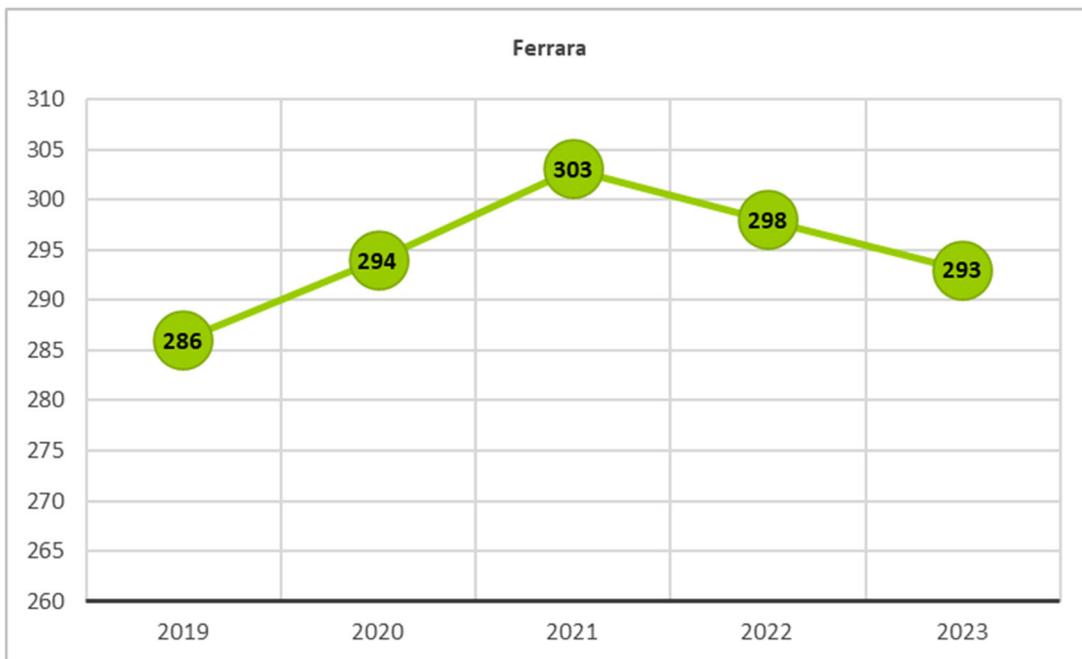
**Tabella 38**

| N° mezzi | Età media | % mezzi sul totale | N° mezzi < 15 anni | Età media mezzi <15 anni | % mezzi <15 anni | N° mezzi > = 15 anni | Età media mezzi età >= 15 anni |
|----------|-----------|--------------------|--------------------|--------------------------|------------------|----------------------|--------------------------------|
| 293      | 10,17     | 8,69%              | 177                | 5,17                     | 60,41%           | 116                  | 17,81                          |

## CONFRONTO ANNI 2019-2023

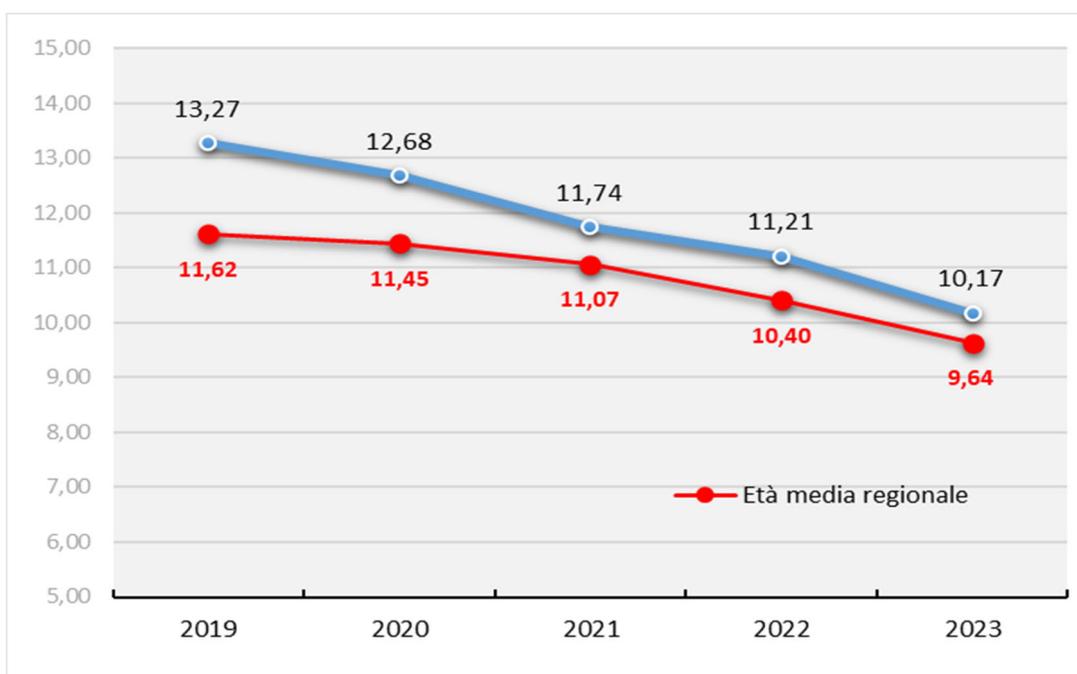
Il parco rotabili mostra un lieve aumento del numero di mezzi nel quinquennio, oltre il picco dato dall'emergenza pandemica.

Figura 116  
FERRARA consistenza del parco mezzi



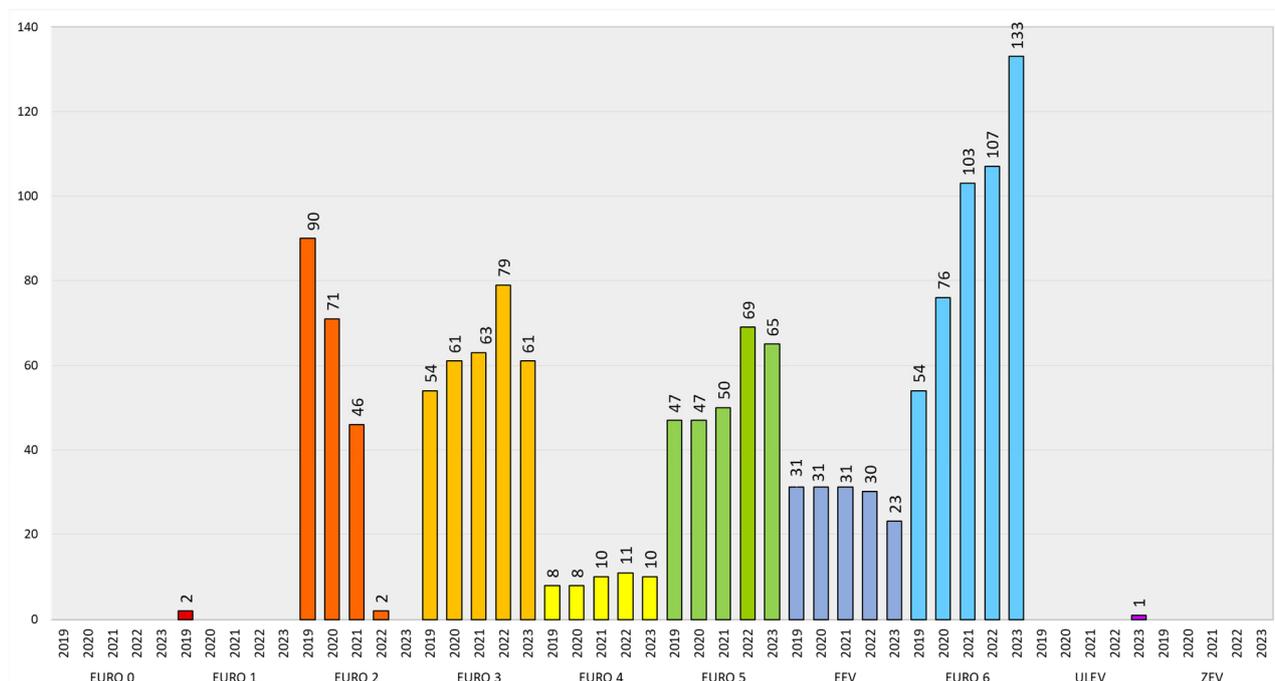
Il trend dell'età media mostrato in figura evidenzia nel periodo una **diminuzione costante**, pur sempre mantenendosi **al di sopra della media regionale**.

Figura 117  
FERRARA: Età parco mezzi del territorio di Ferrara ed età media Regionale



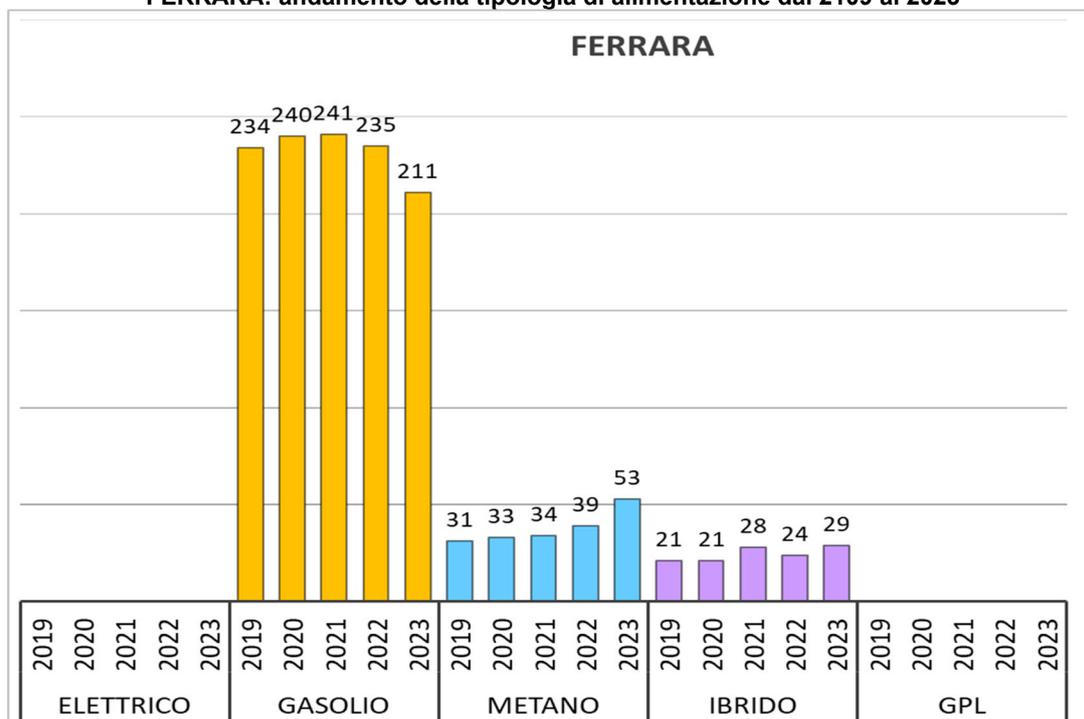
Nello stesso periodo si nota una **eliminazione degli EURO 2 a fronte di un notevole incremento di veicoli EURO 6.**

**Figura 118**  
**FERRARA: andamento della classe ambientale dal 2019 al 2023**



Dall'analisi della tendenza dell'alimentazione del parco mezzi nel territorio ferrarese degli ultimi cinque anni, si nota una lieve diminuzione dei mezzi a gasolio e un incremento di quelli a metano e ibridi.

**Figura 119**  
**FERRARA: andamento della tipologia di alimentazione dal 2019 al 2023**



In sintesi, il confronto tra i due anni 2022 e 2023 si può così riassumere:

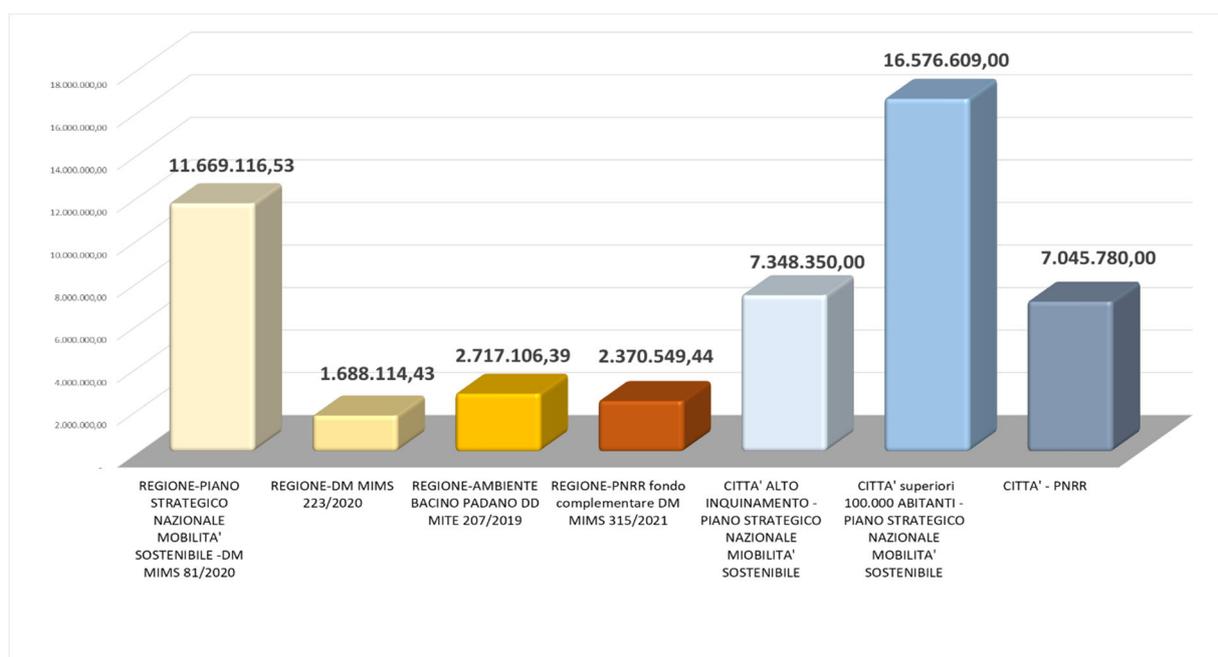
Tabella 39

| PARCO AUTOBUS IN SERVIZIO AL 31.12.2022 |                |     | PARCO AUTOBUS IN SERVIZIO AL 31.12.2023 |                |     |
|---|----------------|-----|---|----------------|-----|
| N° MEZZI                                | 298            |     | N° MEZZI                                | 293            |     |
| ETÀ MEDIA                               | 11,21          |     | ETÀ MEDIA                               | 10,17          |     |
| ALIMENTAZIONE                           | Gasolio        | 235 | ALIMENTAZIONE                           | Gasolio        | 211 |
|   | Ibrido Gasolio | 9   |   | Ibrido Gasolio | 11  |
|   | Metano         | 39  |   | Metano         | 53  |
|   | Ibrido Metano  | 15  |   | Ibrido Metano  | 18  |
| TIPOLOGIA                               | Urbano         | 68  | TIPOLOGIA                               | Urbano         | 64  |
|   | Suburbano      | 26  |   | Suburbano      | 29  |
|   | Extraurbano    | 204 |   | Extraurbano    | 200 |

## RISORSE PUBBLICHE COMPLESSIVE A DISPOSIZIONE DEL TERRITORIO

Le risorse assegnate al territorio dalla Regione e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono complessivamente pari a **49.415.625,79 €**.

Figura 120  
FERRARA: la distribuzione delle risorse per linea di finanziamento



I piani di investimento per complessivi **61,69 mln€**, sono finanziati prevalentemente da risorse pubbliche per 49,4 mln€ e da risorse messe a disposizione dall'Azienda per 12,2 mln€.

**Tabella 40**

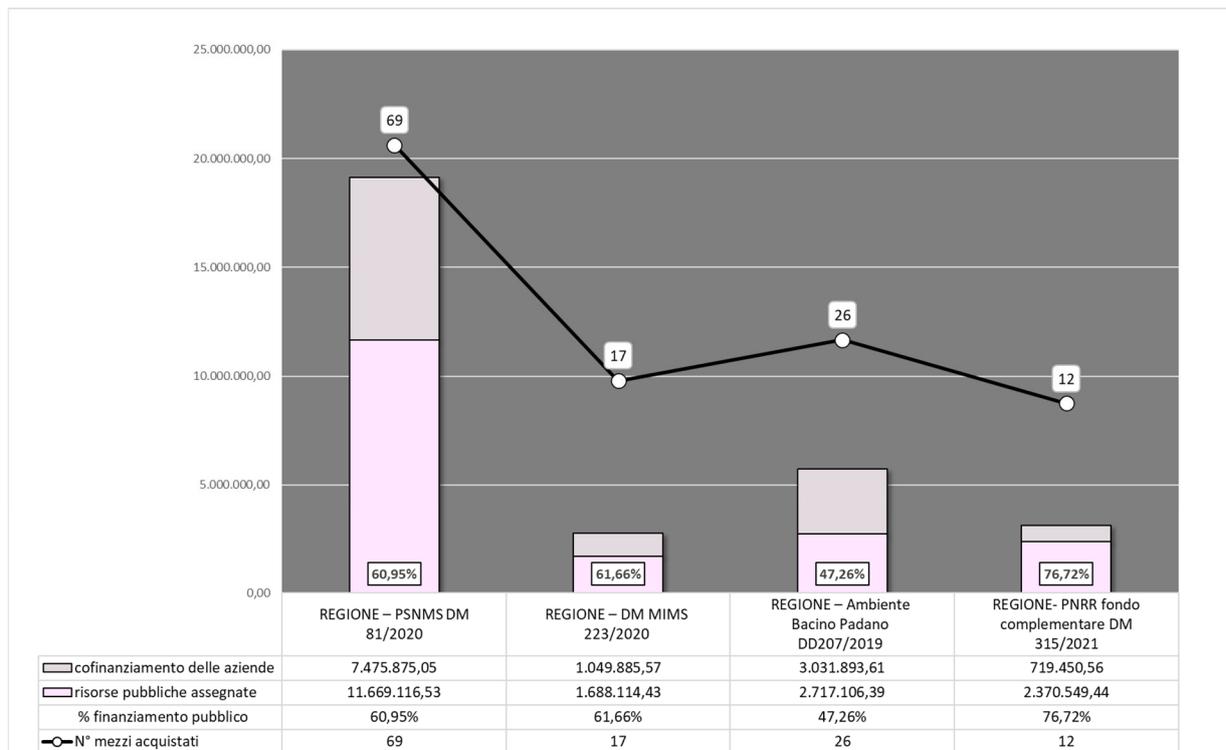
| linea di finanziamento                        | risorse pubbliche assegnate | cofinanziamento delle aziende | totale investimento  | % finanziamento pubblico |
|---|-----------------------------|-------------------------------|----------------------|--------------------------|
| REGIONE – PSNMS DM 81/2020                    | 11.669.116,53               | 7.475.875,05                  | 19.144.991,58        | 60,95%                   |
| REGIONE – DM MIMS 223/2020                    | 1.688.114,43                | 1.049.885,57                  | 2.738.000,00         | 61,66%                   |
| REGIONE – Ambiente Bacino Padano DD207/2019   | 2.717.106,39                | 3.031.893,61                  | 5.749.000,00         | 47,26%                   |
| REGIONE- PNRR fondo complementare DM 315/2021 | 2.370.549,44                | 719.450,56                    | 3.090.000,00         | 76,72%                   |
| <b>Totale RER</b>                             | <b>18.444.886,79</b>        | <b>12.277.104,79</b>          | <b>30.721.991,58</b> | <b>60,04%</b>            |
| RISORSE CITTA' - alto inquinamento            | 7.348.350,00                |                               | 7.348.350,00         | 100,00%                  |
| RISORSE CITTA' - 100.000 abitanti             | 16.576.609,00               |                               | 16.576.609,00        | 100,00%                  |
| RISORSE CITTA' - PNRR                         | 7.045.780,00                |                               | 7.045.780,00         | 100,00%                  |
| <b>Totale CITTA'</b>                          | <b>30.970.739,00</b>        |                               | <b>30.970.739,00</b> | <b>100,00%</b>           |
| <b>Totale RER + CITTA'</b>                    | <b>49.415.625,79</b>        | <b>12.277.104,79</b>          | <b>61.692.730,58</b> | <b>80,10%</b>            |

## I PIANI DI INVESTIMENTO CON RISORSE IN CAPO ALLA REGIONE

I piani di investimento relativi a finanziamenti in capo alla Regione sono finanziati da risorse pubbliche e da risorse messe a disposizione dall'Azienda, per complessivi 30,72 mln € .

**Figura 121**

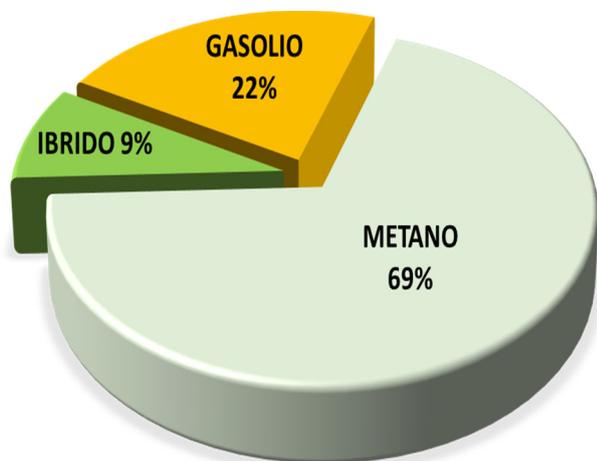
**FERRARA: risorse in capo a Regione /attuatori e n° mezzi acquistati per linea di finanziamento**



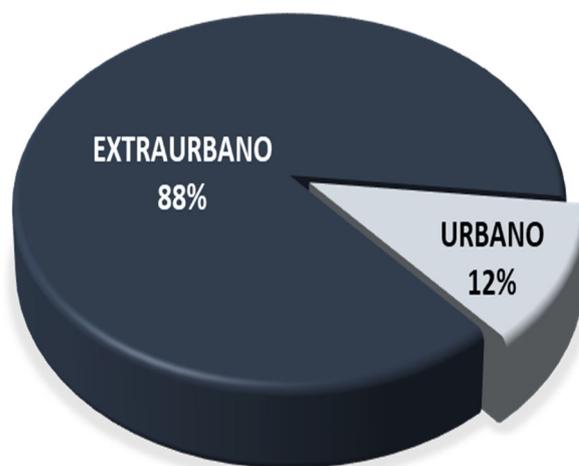
Per ciascuna linea di finanziamento è differente la percentuale di risorse pubbliche rese disponibili dalla Regione, così come il rapporto risorse/n° mezzi acquistati (dipendenti dalla tipologia di mezzi previsti).

Con le risorse in capo alla Regione a disposizione del territorio è previsto l'acquisto di **124 nuovi autobus**, con le seguenti caratteristiche: il 69% dei nuovi mezzi sarà alimentato a metano, il 9 % avrà alimentazione ibrida e il 22% a gasolio; la quota dei mezzi extraurbani è pari al 88%.

**Figura 123**  
FERRARA % nuovi mezzi per alimentazione

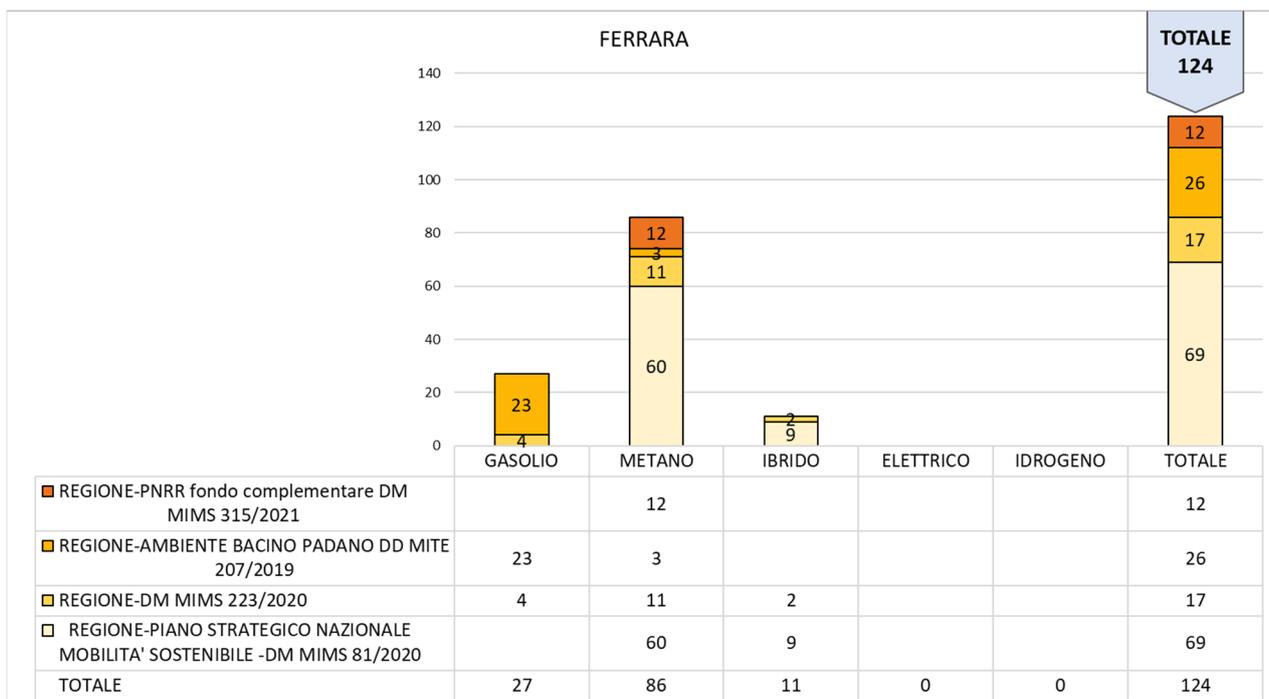


**Figura 122**  
FERRARA: % nuovi mezzi per tipologia



Per una lettura di dettaglio, il grafico che segue riporta la distribuzione delle caratteristiche dei mezzi per linea di finanziamento.

**Figura 124**  
FERRARA: n° di mezzi per alimentazione per linea di finanziamento



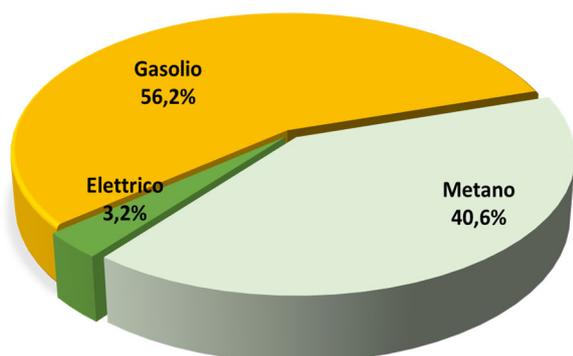
■ RAVENNA



**LA SITUAZIONE ATTUALE DEL PARCO MEZZI**

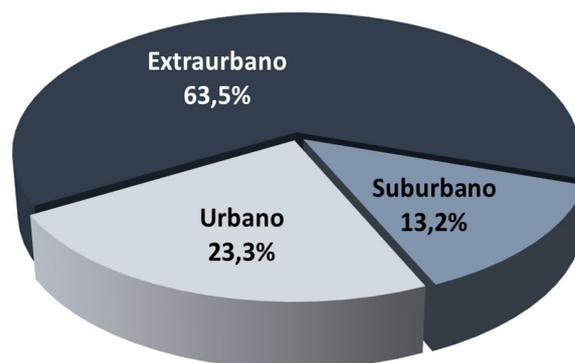
Il territorio ha un parco rotabili TPL che **al 31.12.2023** conta **219 mezzi (6,5% del totale regionale)**; la maggioranza del parco ha alimentazione a gasolio con una percentuale che si attesta sul 56,2% e la categoria extraurbana riveste oltre la metà dei rotabili.

**Figura 126**  
**RAVENNA: alimentazione al 31.12.2023**



|                           |            |
|---------------------------|------------|
| GASOLIO                   | 123        |
| METANO                    | 89         |
| ELETTRICO                 | 7          |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>219</b> |

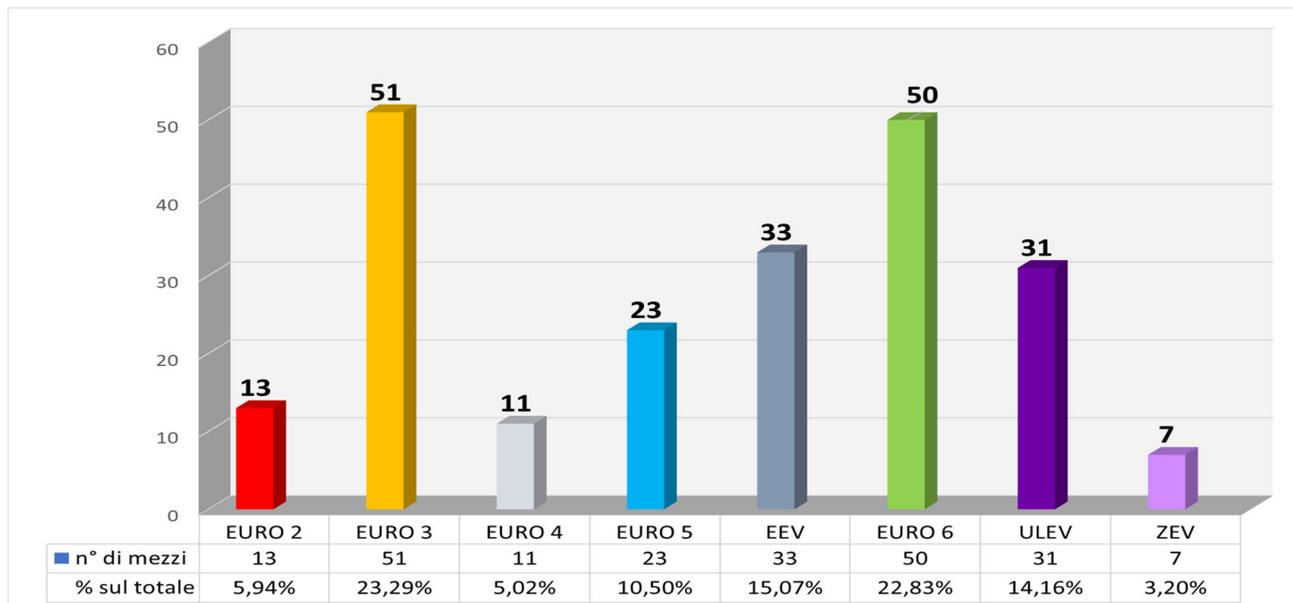
**Figura 125**  
**RAVENNA: tipologia al 31.12.2023**



|                           |            |
|---------------------------|------------|
| EXTRAURBANO               | 139        |
| SUBURBANO                 | 29         |
| URBANO                    | 51         |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>219</b> |

La distribuzione per classe ambientale evidenzia il seguente quadro, in cui **la percentuale dei mezzi EURO 2 ed EURO 3 è ancora sostenuta** attestandosi sul 29,23% del totale del parco veicolare; gli EURO 6 sono il 22,83% dell'intero parco.

**Figura 127**  
**RAVENNA: distribuzione mezzi per classe ambientale al 31.12.2023**



A fine 2023, l'**anzianità media è di 11 anni**, in aumento diminuzione rispetto ai 11,75 anni del 2022 e la più alta di tutta la Regione, che attesta la media del 2023 a 9,64 anni.

Il 63,01% dei mezzi ha età inferiore a 15 anni, con età media di 6 anni; il restante **37% ha età superiore a 15 anni (contro una media regionale del 32,63% di mezzi di questa anzianità)**, con una età media di 17,95 anni.

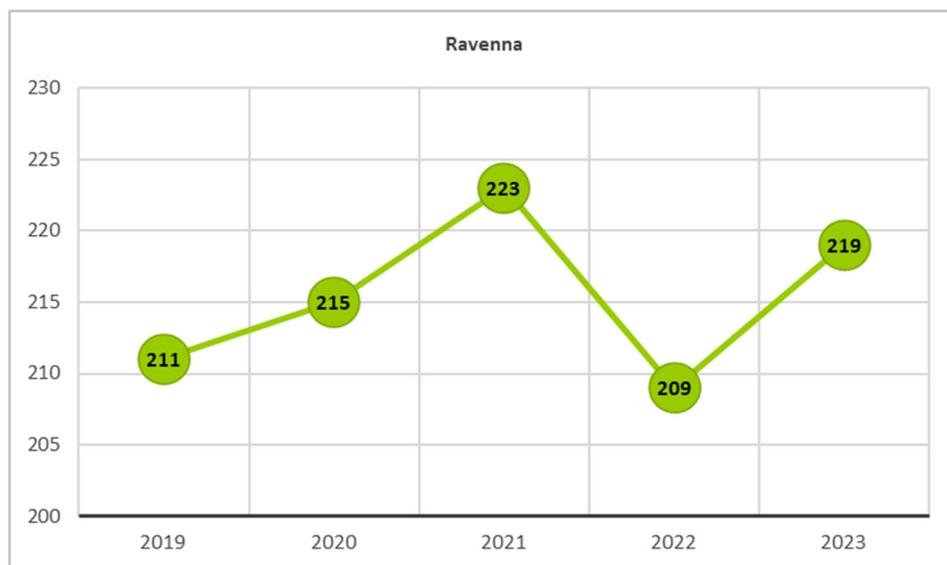
**Tabella 41**

| N° mezzi | Età media | % mezzi sul totale | N° mezzi < 15 anni | Età media mezzi <15 anni | % mezzi <15 anni | N° mezzi > = 15 anni | Età media mezzi età >= 15 anni |
|----------|-----------|--------------------|--------------------|--------------------------|------------------|----------------------|--------------------------------|
| 219      | 11,00     | 6,50%              | 138                | 6,01                     | 63,01%           | 81                   | 19,51                          |

## CONFRONTO ANNI 2019-2023

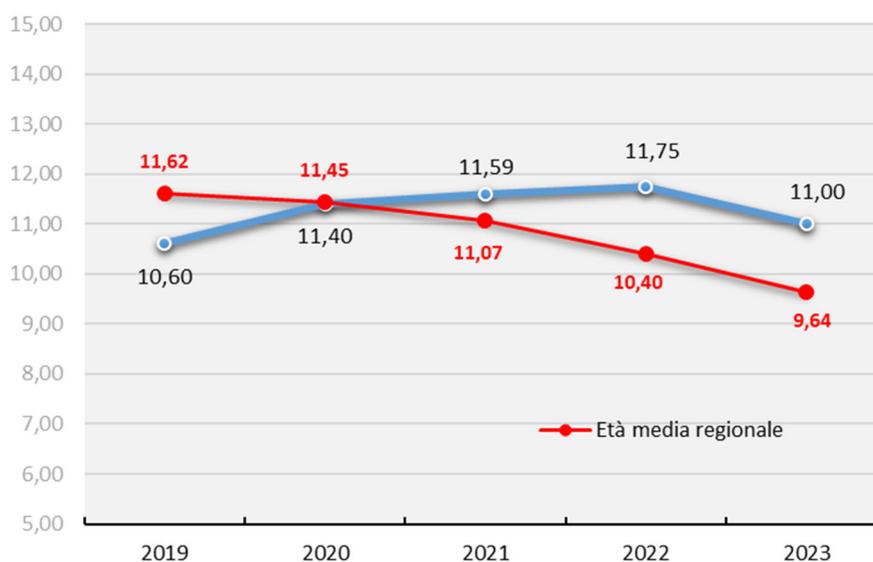
Il parco rotabili mostra un andamento in figura, con picco positivo accentuato relativo al periodo pandemico.

**Figura 128**  
**RAVENNA consistenza del parco mezzi**



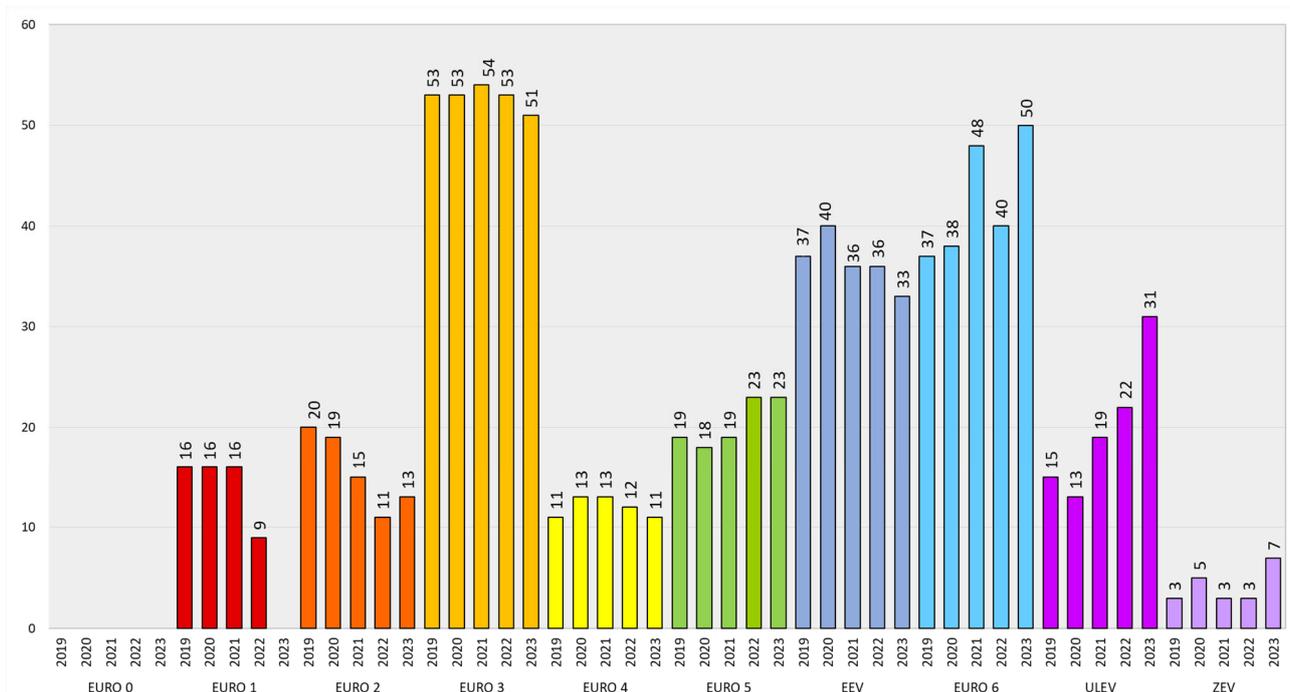
L'andamento negli ultimi anni dell'età media mostrato in figura evidenzia nel periodo una **crescita, in controtendenza rispetto al trend medio regionale** e portando il dato al di sopra della media regionale, anche se in calo nell'ultimo anno.

**Figura 129**  
**RAVENNA: Età parco mezzi del territorio di Ravenna ed età media Regionale**



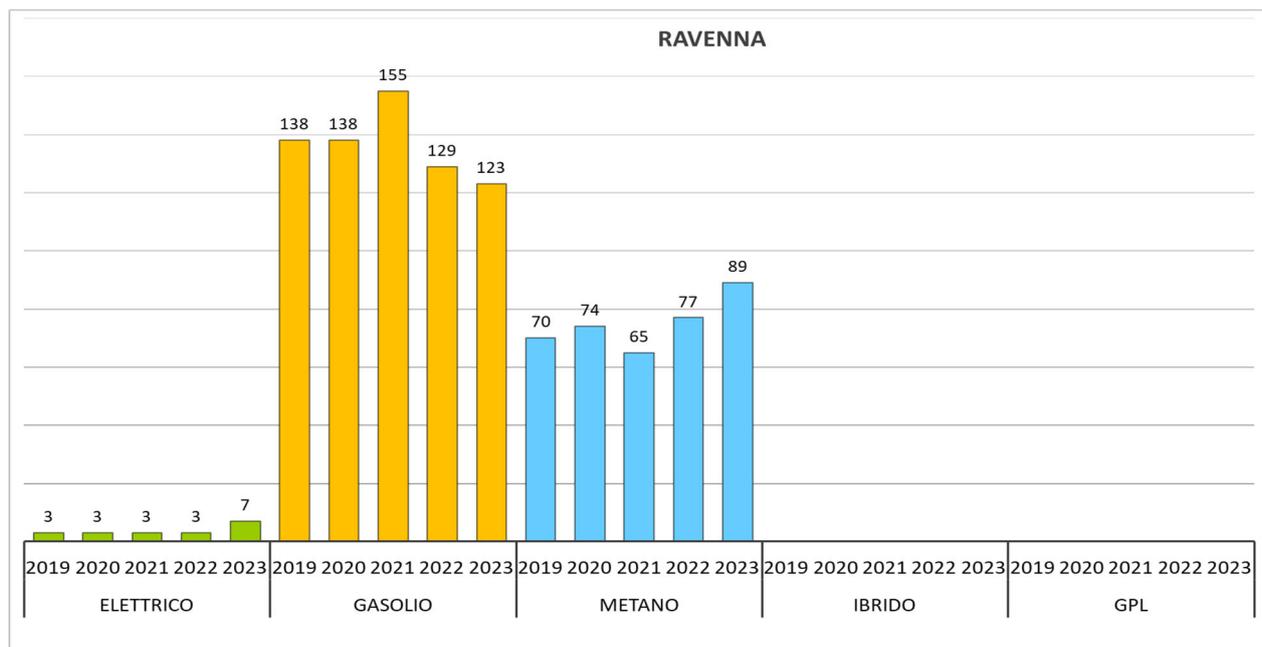
Nello periodo 2019-2023 si vede l'eliminazione degli EURO 1 ed un incremento degli EURO 6 ed ULEV e ZEV.

**Figura 130**  
**RAVENNA: andamento della classe ambientale dal 2019 al 2023**



Dall'analisi della tendenza dell'alimentazione del parco mezzi nel territorio ravennate degli ultimi cinque anni, si nota nell'ultimo anno una diminuzione dei mezzi ad alimentazione a gasolio ed un aumento del metano.

**Figura 131**  
**RAVENNA: andamento della tipologia di alimentazione dal 2019 al 2023**



In sintesi, il confronto tra i due anni 2022 e 2023 si può così riassumere:

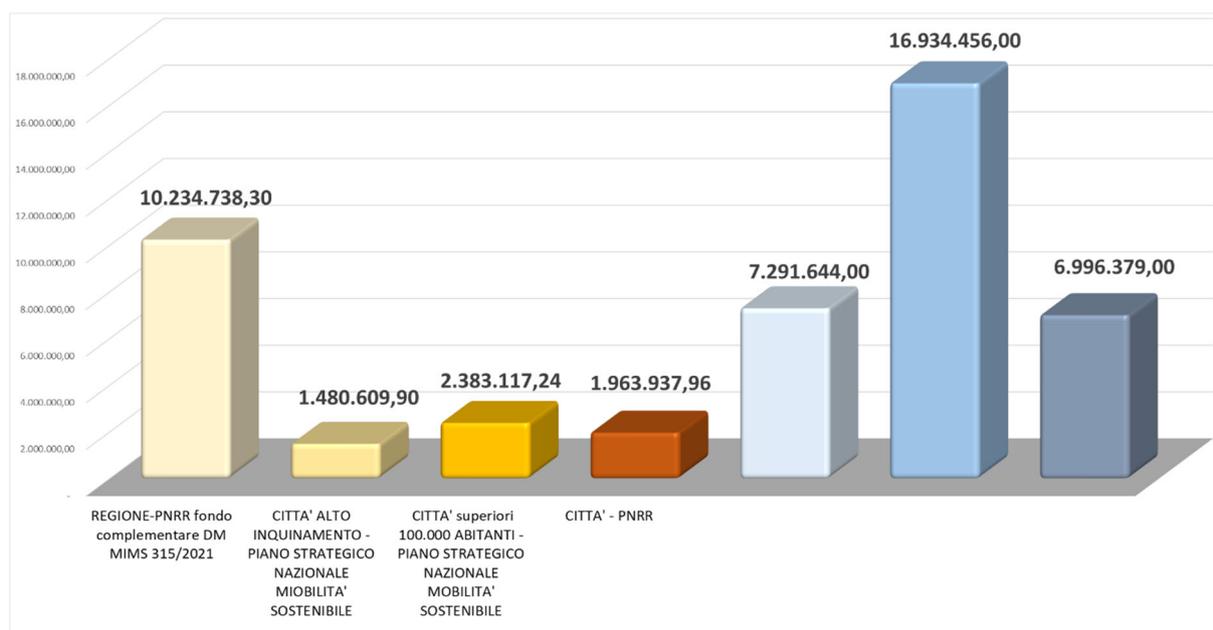
Tabella 42

| PARCO AUTOBUS IN SERVIZIO AL 31.12.2022 |              |     | PARCO AUTOBUS IN SERVIZIO AL 31.12.2023 |              |     |
|---|--------------|-----|---|--------------|-----|
| <b>N° MEZZI</b>                         | <b>209</b>   |     | <b>N° MEZZI</b>                         | <b>219</b>   |     |
| <b>ETÀ MEDIA</b>                        | <b>11,75</b> |     | <b>ETÀ MEDIA</b>                        | <b>11,00</b> |     |
| ALIMENTAZIONE                           | Gasolio      | 129 | ALIMENTAZIONE                           | Gasolio      | 123 |
|   | Metano       | 77  |   | Metano       | 89  |
|   | Elettrico    | 3   |   | Elettrico    | 7   |
| TIPOLOGIA                               | Urbano       | 49  | TIPOLOGIA                               | Urbano       | 5   |
|   | Suburbano    | 29  |   | Suburbano    | 29  |
|   | Extraurbano  | 131 |   | Extraurbano  | 139 |

## RISORSE PUBBLICHE COMPLESSIVE A DISPOSIZIONE DEL TERRITORIO

Le risorse assegnate al territorio dalla Regione e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono complessivamente pari a **47.284.882,40 €**.

Figura 132  
RAVENNA: la distribuzione delle risorse per linea di finanziamento



I **piani di investimento per complessivi 58,99 mln€**, sono finanziati prevalentemente da risorse pubbliche per 47,28 mln€ e da risorse messe a disposizione dall'Azienda per 11,71 mln€.

Tabella 43

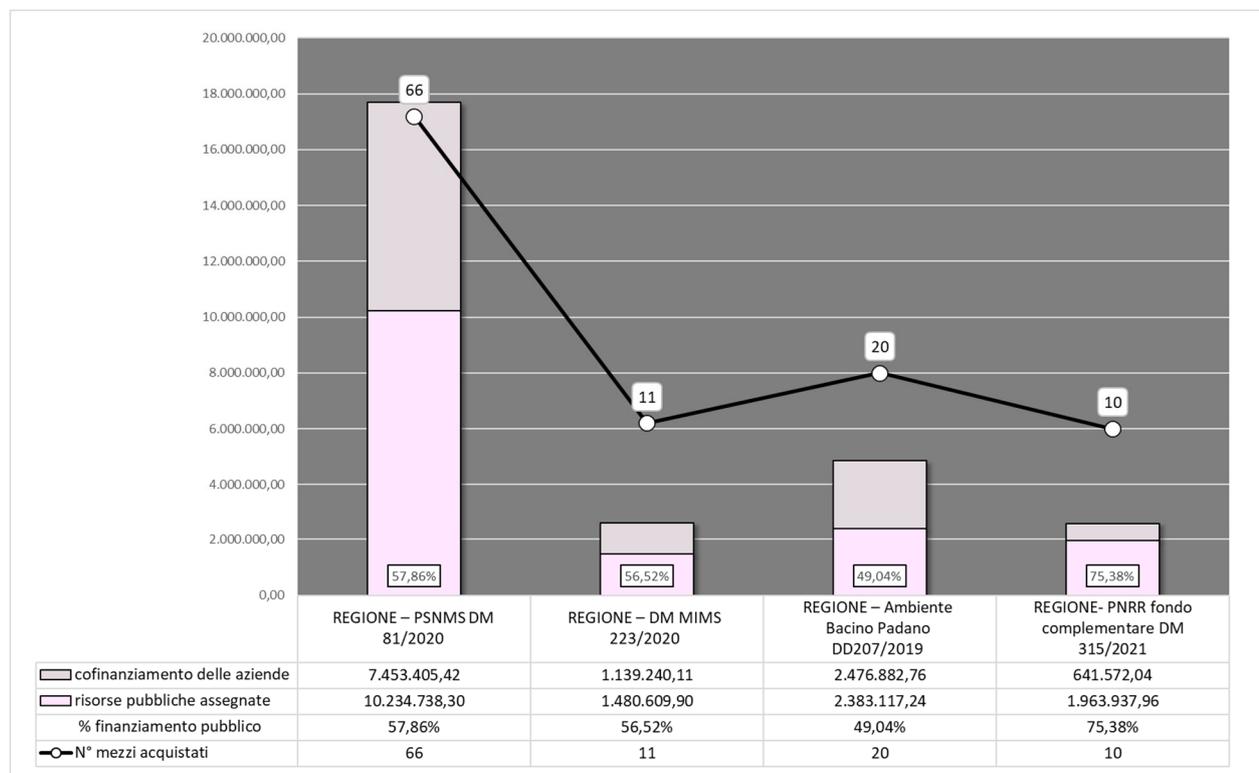
| linea di finanziamento                        | risorse pubbliche assegnate | cofinanziamento delle aziende | totale investimento  | % finanziamento pubblico |
|---|-----------------------------|-------------------------------|----------------------|--------------------------|
| REGIONE – PSNMS DM 81/2020                    | 10.234.738,30               | 7.453.405,42                  | 17.688.143,72        | 57,86%                   |
| REGIONE – DM MIMS 223/2020                    | 1.480.609,90                | 1.139.240,11                  | 2.619.850,01         | 56,52%                   |
| REGIONE – Ambiente Bacino Padano DD207/2019   | 2.383.117,24                | 2.476.882,76                  | 4.860.000,00         | 49,04%                   |
| REGIONE- PNRR fondo complementare DM 315/2021 | 1.963.937,96                | 641.572,04                    | 2.605.510,00         | 75,38%                   |
| <b>Totale RER</b>                             | <b>16.062.403,40</b>        | <b>11.711.100,33</b>          | <b>27.773.503,73</b> | <b>57,83%</b>            |
| RISORSE CITTA' - alto inquinamento            | 7.291.644,00                |                               | 7.291.644,00         | 100,00%                  |
| RISORSE CITTA' - 100.000 abitanti             | 16.934.456,00               |                               | 16.934.456,00        | 100,00%                  |
| RISORSE CITTA' - PNRR                         | 6.996.379,00                |                               | 6.996.379,00         | 100,00%                  |
| <b>Totale CITTA'</b>                          | <b>31.222.479,00</b>        | <b>0,00</b>                   | <b>31.222.479,00</b> | <b>100,00%</b>           |
| <b>Totale RER + CITTA'</b>                    | <b>47.284.882,40</b>        | <b>11.711.100,33</b>          | <b>58.995.982,73</b> | <b>80,15%</b>            |

## I PIANI DI INVESTIMENTO CON RISORSE IN CAPO ALLA REGIONE

I piani di investimento relativi a finanziamenti in capo alla Regione sono finanziati da risorse pubbliche e da risorse messe a disposizione dall'Azienda, per complessivi 27,77 mln €.

Figura 133

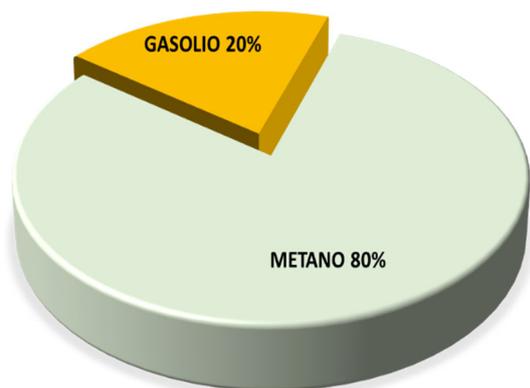
RAVENNA: risorse in capo a Regione /attuatori e n° mezzi acquistati per linea di finanziamento



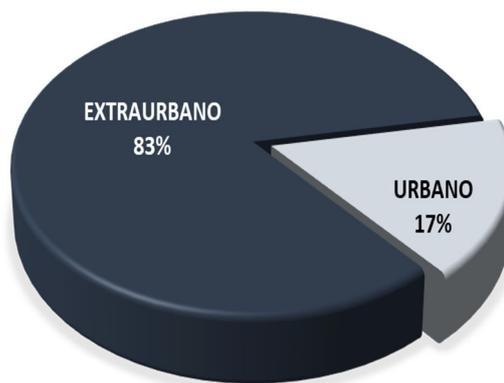
Per ciascuna linea di finanziamento è differente la percentuale di risorse pubbliche rese disponibili dalla Regione, così come il rapporto risorse/n° mezzi acquistati (dipendenti dalla tipologia di mezzi previsti).

Con le risorse in capo alla Regione a disposizione del territorio è previsto l'acquisto di **107 nuovi autobus**, con le seguenti caratteristiche: l'80% dei nuovi mezzi sarà alimentato a metano, il 20 % avrà alimentazione a gasolio; la tipologia dei nuovi mezzi è distribuita tra extraurbano con l'83% e urbano con il 17%.

**Figura 135**  
RAVENNA: % nuovi mezzi per alimentazione

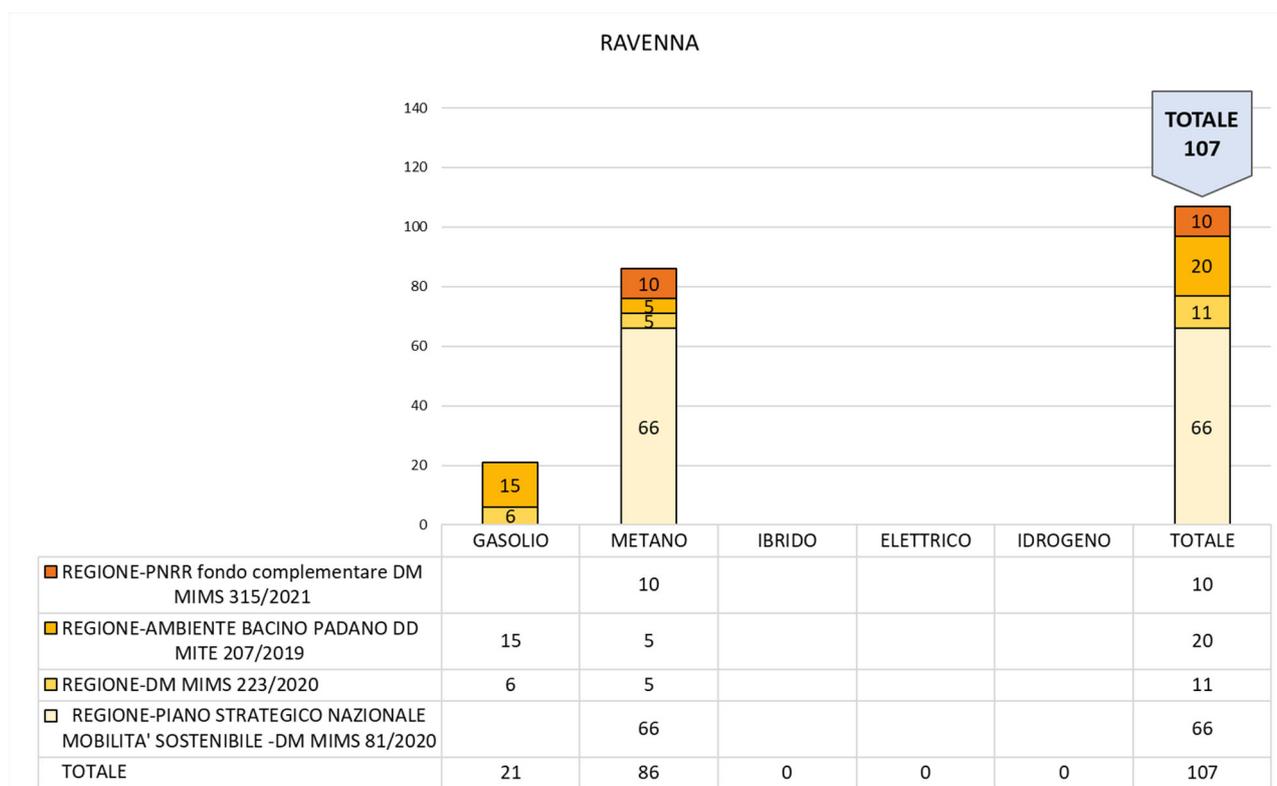


**Figura 134**  
RAVENNA: % nuovi mezzi per tipologia



Per una lettura di dettaglio, il grafico che segue riporta la distribuzione delle caratteristiche dei mezzi per linea di finanziamento.

**Figura 136**  
RAVENNA: n° di mezzi per alimentazione per linea di finanziamento



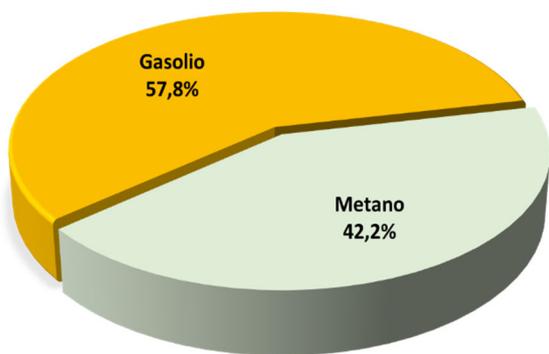
■ FORLI'-CESENA



**LA SITUAZIONE ATTUALE DEL PARCO MEZZI**

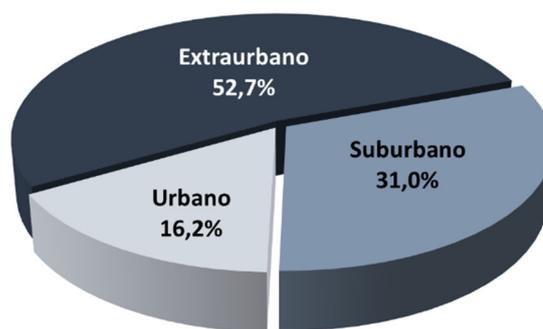
Il parco rotabili TPL del territorio al **31.12.2023** contra **277 mezzi (8,2% dell'intero parco regionale)**; la maggioranza ha alimentazione a gasolio e la categoria extraurbana riveste quasi la metà dei rotabili.

**Figura 138**  
**FORLI'-CESENA: alimentazione al 31.12.2023**



|                           |            |
|---------------------------|------------|
| GASOLIO                   | 160        |
| METANO                    | 117        |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>277</b> |

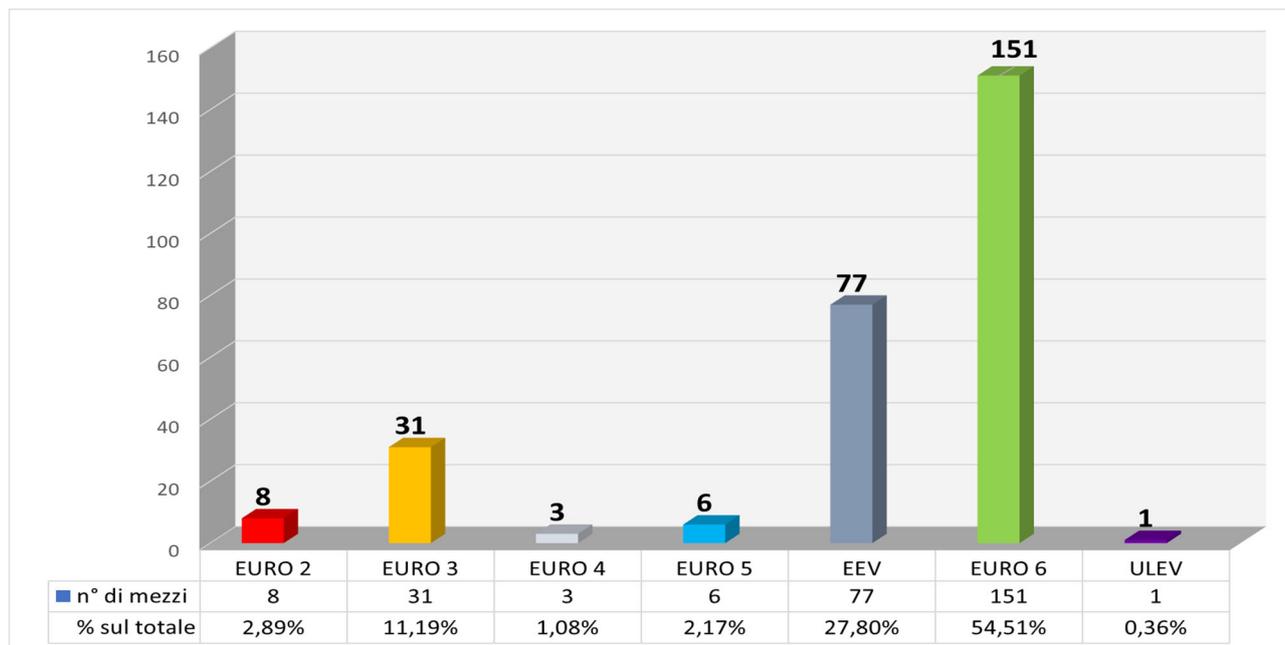
**Figura 137**  
**FORLI'-CESENA: tipologia al 31.12.2023**



|                           |            |
|---------------------------|------------|
| EXTRAURBANO               | 146        |
| SUBURBANO                 | 86         |
| URBANO                    | 45         |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>277</b> |

La distribuzione per classe ambientale evidenzia il seguente quadro, in cui la percentuale maggiore di mezzi è costituita da veicoli EURO 6, che rappresentano il 54,51% del parco; il 14,1% del parco è costituito da mezzi più (EURO 2 e EURO 3).

**Figura 139**  
**FORLI'-CESENA: distribuzione mezzi per classe ambientale al 31.12.2023**



L'anzianità media è di **8,99 anni**, in calo rispetto all'anno precedente e più bassa rispetto alla media regionale pari a 9,64 anni.

Il **73,65%** dei mezzi ha **età inferiore a 15 anni**, con età media di 5,75 anni; il restante 26,35% ha età superiore a 15 anni, attestandosi ad una età media di 18 anni.

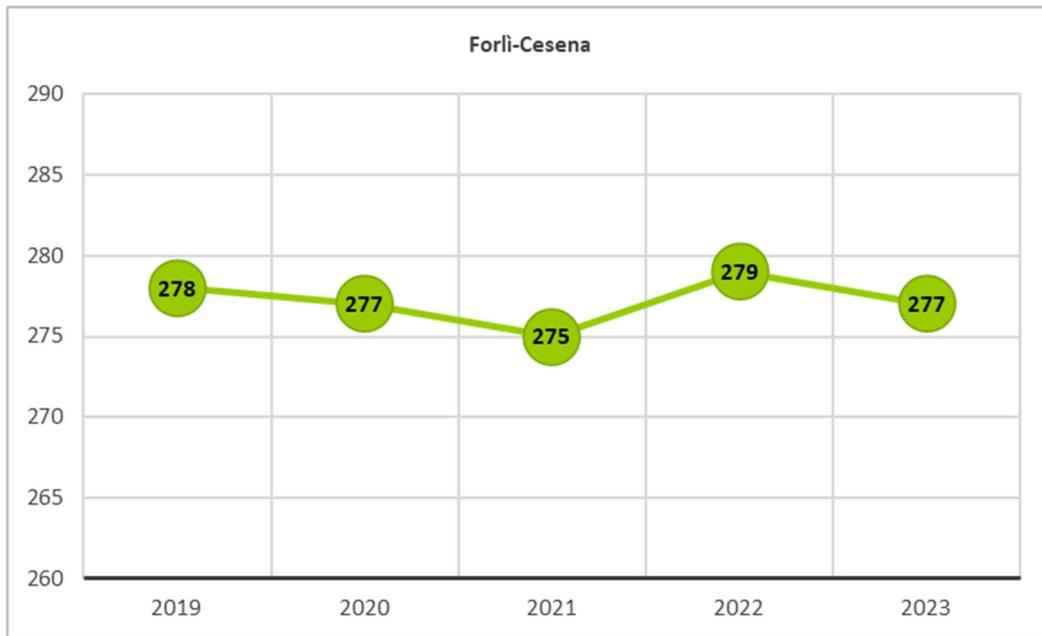
**Tabella 44**

| N° mezzi | Età media | % mezzi sul totale | N° mezzi < 15 anni | Età media mezzi <15 anni | % mezzi <15 anni | N° mezzi > = 15 anni | Età media mezzi età >= 15 anni |
|----------|-----------|--------------------|--------------------|--------------------------|------------------|----------------------|--------------------------------|
| 277      | 8,99      | 8,22%              | 204                | 5,75                     | 73,65%           | 73                   | 18,05                          |

## CONFRONTO ANNI 2019-2023

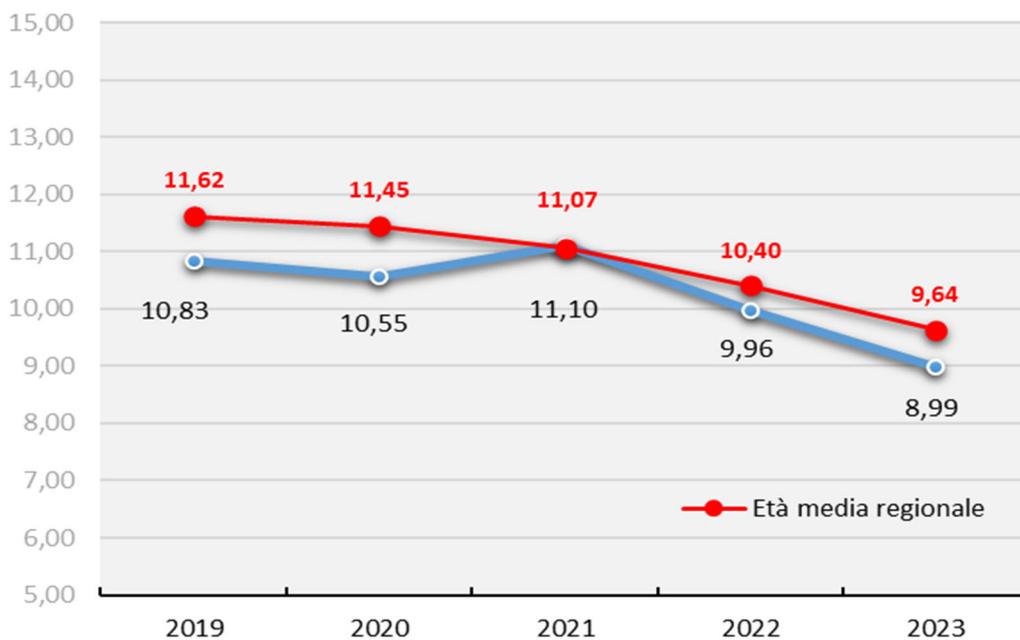
Il parco rotabili mostra un numero di mezzi stabile nel periodo.

**Figura 140**  
**FORLI'-CESENA consistenza del parco mezzi**



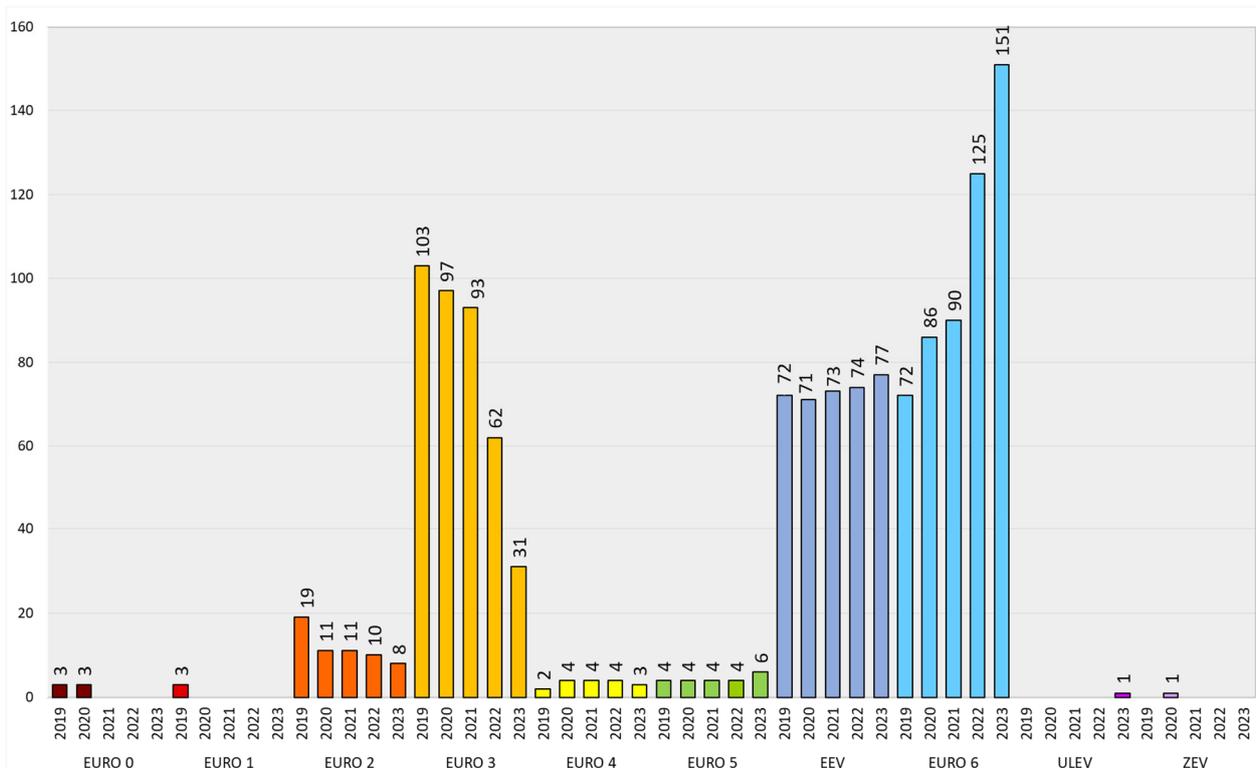
Il trend dell'età media mostrato in figura evidenzia nel periodo una diminuzione, più marcata nell'ultimo anno, mantenendosi al di sotto della media regionale.

**Figura 141**  
**FORLI'-CESENA: Età parco mezzi del territorio di Forli'-Cesena ed età media Regionale**



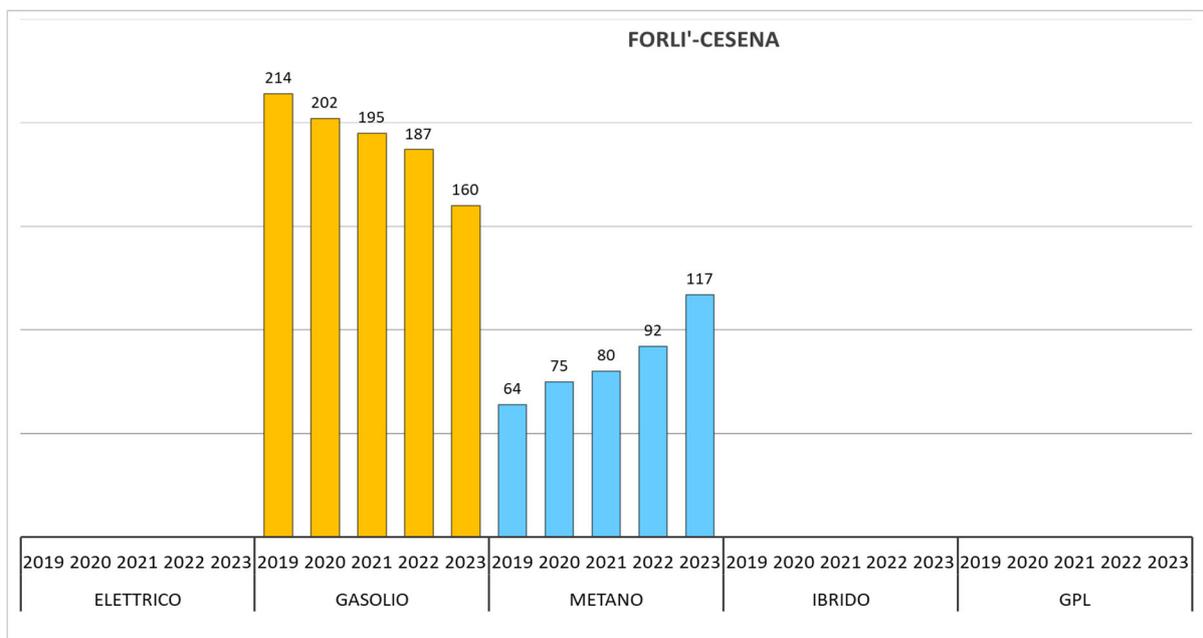
Nel periodo 2019-2023 si vede una riduzione degli EURO 2 ed EURO 3 a fronte di un notevole incremento di EURO 6.

**Figura 142**  
**FORLI'-CESENA: andamento della classe ambientale dal 2019 al 2023**



Dall'analisi della tendenza dell'alimentazione del parco mezzi nel territorio degli ultimi cinque anni, si nota una diminuzione dei mezzi ad alimentazione a gasolio e il corrispondente aumento di rotabili a metano.

**Figura 143**  
**FORLI'-CESENA: andamento della tipologia di alimentazione dal 2019 al 2023**



In sintesi, il confronto tra i due anni 2022 e 2023 si può così riassumere:

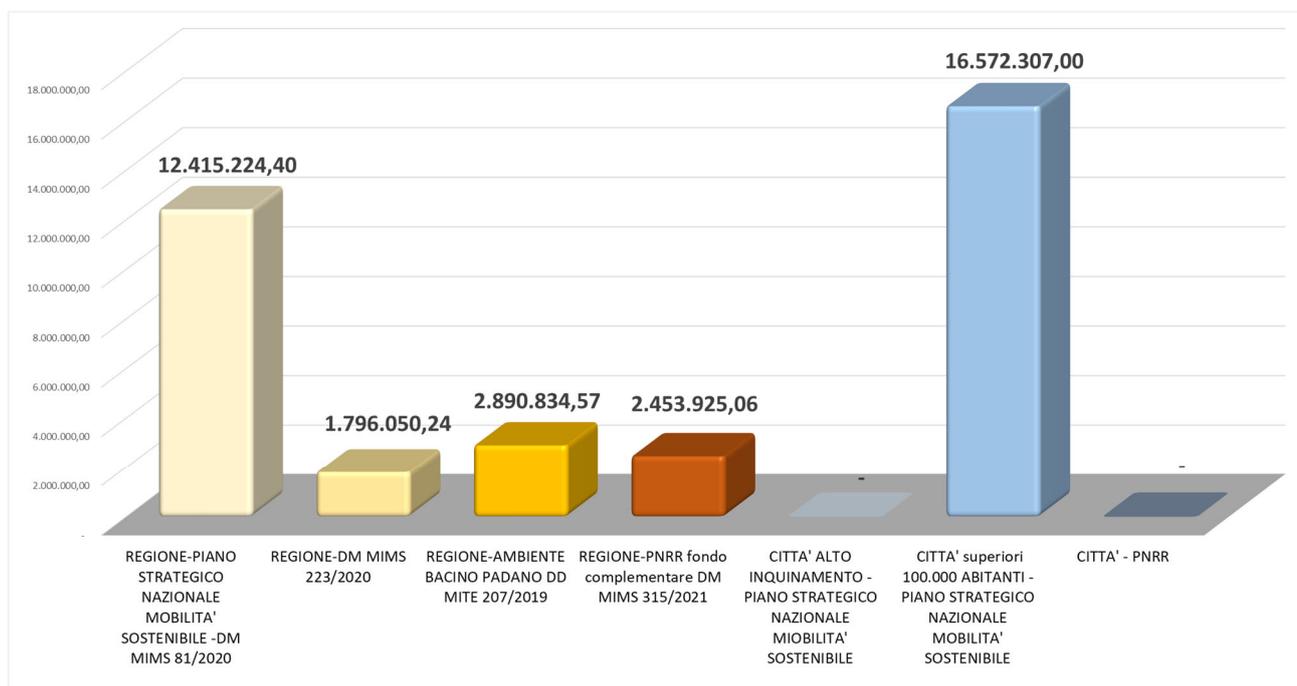
Tabella 45

| PARCO AUTOBUS IN SERVIZIO AL 31.12.2022 |             |     | PARCO AUTOBUS IN SERVIZIO AL 31.12.2023 |             |     |
|---|-------------|-----|---|-------------|-----|
| N° MEZZI                                | 279         |     | N° MEZZI                                | 277         |     |
| ETÀ MEDIA                               | 9,96        |     | ETÀ MEDIA                               | 8,99        |     |
| ALIMENTAZIONE                           | Gasolio     | 187 | ALIMENTAZIONE                           | Gasolio     | 160 |
|   | Metano      | 92  |   | Metano      | 117 |
| TIPOLOGIA                               | Urbano      | 46  | TIPOLOGIA                               | Urbano      | 45  |
|   | Suburbano   | 98  |   | Suburbano   | 86  |
|   | Extraurbano | 135 |   | Extraurbano | 146 |

## RISORSE PUBBLICHE COMPLESSIVE A DISPOSIZIONE DEL TERRITORIO

Le risorse assegnate al territorio dalla Regione e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono complessivamente pari **36.128.341,27 €**.

Figura 144  
FORLÌ-CESENA: la distribuzione delle risorse per linea di finanziamento



I piani di investimento per complessivi **48,64 mln€**, sono finanziati prevalentemente da risorse pubbliche per 36,13 mln€ e da risorse messe a disposizione dall'Azienda per 12,51 mln€.

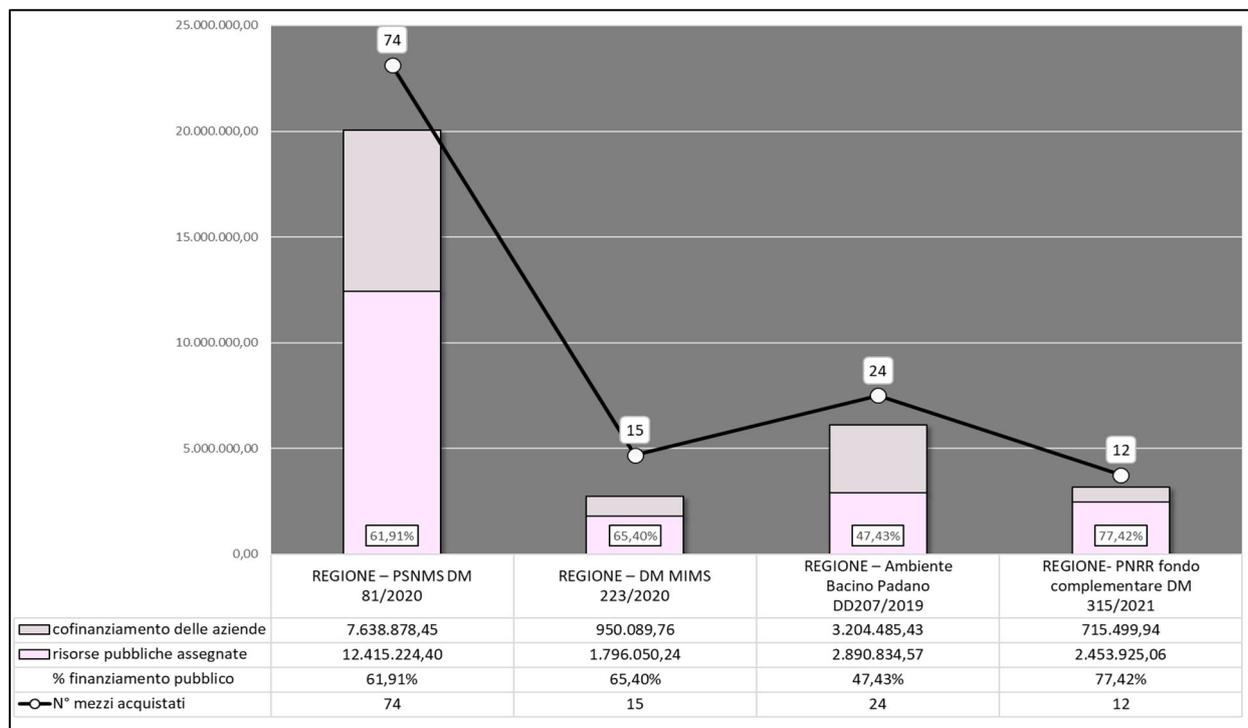
Tabella 46

| linea di finanziamento                        | risorse pubbliche assegnate | cofinanziamento delle aziende | totale investimento  | % finanziamento pubblico |
|---|-----------------------------|-------------------------------|----------------------|--------------------------|
| REGIONE – PSNMS DM 81/2020                    | 12.415.224,40               | 7.638.878,45                  | 20.054.102,85        | 61,91%                   |
| REGIONE – DM MIMS 223/2020                    | 1.796.050,24                | 950.089,76                    | 2.746.140,00         | 65,40%                   |
| REGIONE – Ambiente Bacino Padano DD207/2019   | 2.890.834,57                | 3.204.485,43                  | 6.095.320,00         | 47,43%                   |
| REGIONE- PNRR fondo complementare DM 315/2021 | 2.453.925,06                | 715.499,94                    | 3.169.425,00         | 77,42%                   |
| <b>Totale RER</b>                             | <b>19.556.034,27</b>        | <b>12.508.953,58</b>          | <b>32.064.987,85</b> | <b>60,99%</b>            |
| RISORSE CITTA' - alto inquinamento            | 0,00                        | 0                             | 0,00                 | 100,00%                  |
| RISORSE CITTA' - 100.000 abitanti             | 16.572.307,00               | 0                             | 16.572.307,00        | 100,00%                  |
| RISORSE CITTA' - PNRR                         | 0,00                        | 0                             | 0,00                 | 100,00%                  |
| <b>Totale CITTA'</b>                          | <b>16.572.307,00</b>        | <b>0,00</b>                   | <b>16.572.307,00</b> | <b>100,00%</b>           |
| <b>Totale RER + CITTA'</b>                    | <b>36.128.341,27</b>        | <b>12.508.953,58</b>          | <b>48.637.294,85</b> | <b>74,28%</b>            |

## I PIANI DI INVESTIMENTO CON RISORSE IN CAPO ALLA REGIONE

I piani di investimento relativi a finanziamenti in capo alla Regione sono finanziati da risorse pubbliche e da risorse messe a disposizione dall'Azienda, per complessivi 32,06 mln €

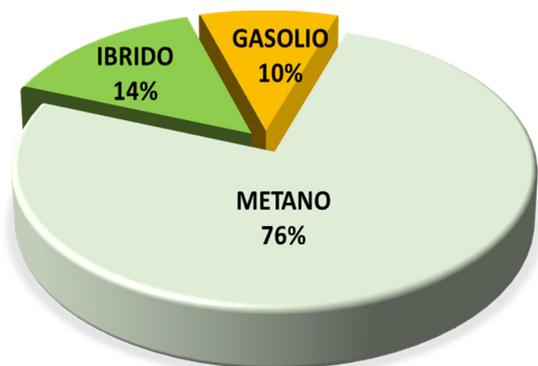
Figura 145  
FORLI'-CESENA: risorse in capo a Regione /attuatori e n° mezzi acquistati per linea di finanziamento



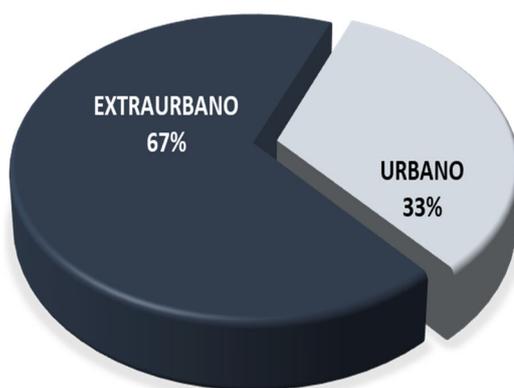
Per ciascuna linea di finanziamento è differente la percentuale di risorse pubbliche rese disponibili dalla Regione, così come il rapporto risorse/n° mezzi acquistati (dipendenti dalla tipologia di mezzi previsti).

Con le risorse in capo alla Regione a disposizione del territorio è previsto l'acquisto di **125 nuovi autobus**, con le seguenti caratteristiche: oltre il 76% dei nuovi mezzi sarà alimentato a metano, l'10% a gasolio e il 14% ibrido; la quota dei nuovi mezzi extraurbani è del 67%.

**Figura 147**  
FORLI'-CESENA: % nuovi mezzi per alimentazione

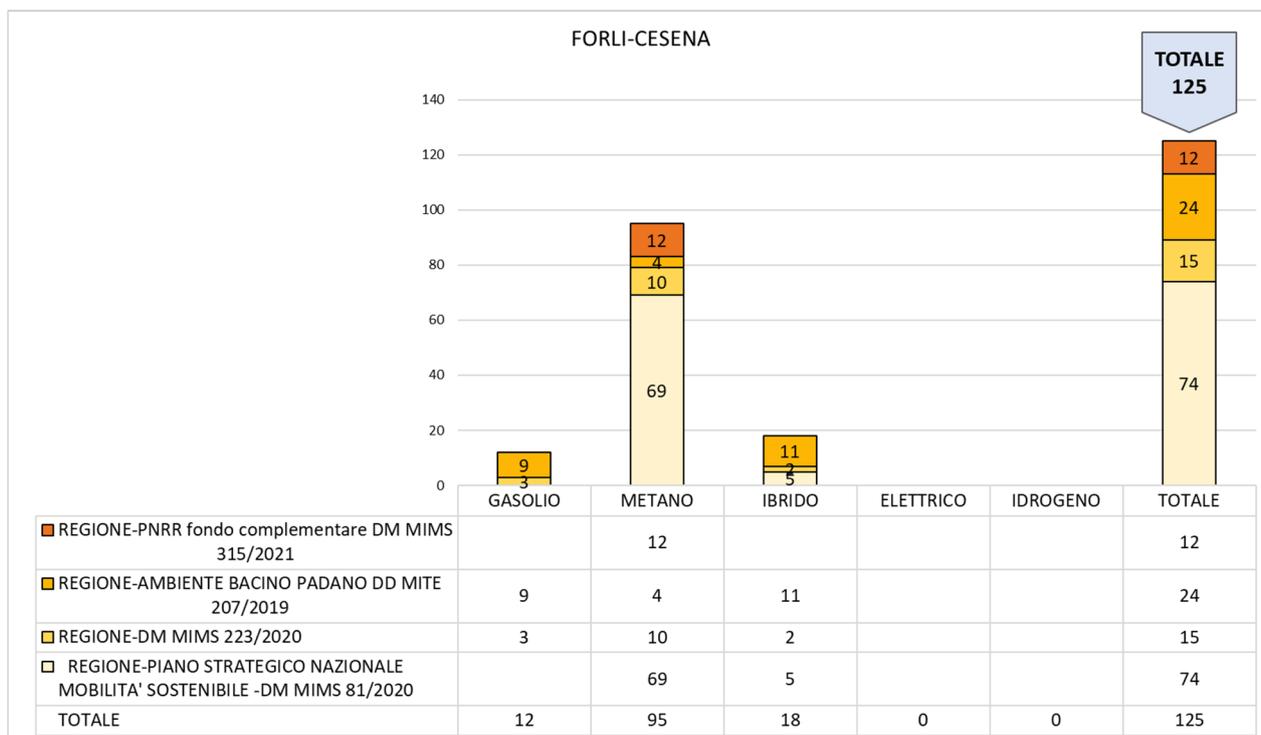


**Figura 146**  
FORLI'-CESENA: % nuovi mezzi per tipologia



Per una lettura di dettaglio, il grafico che segue riporta la distribuzione delle caratteristiche dei mezzi per linea di finanziamento.

**Figura 148**  
FORLI'-CESENA: n° di mezzi per alimentazione per linea di finanziamento



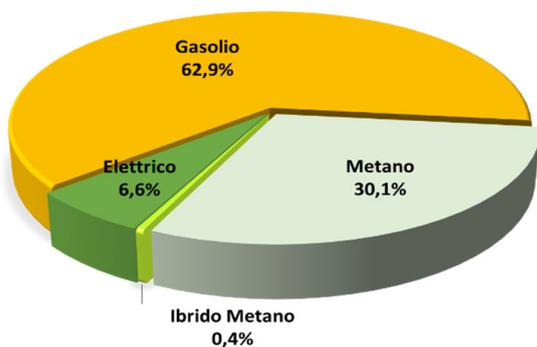
■ RIMINI



**LA SITUAZIONE ATTUALE DEL PARCO MEZZI**

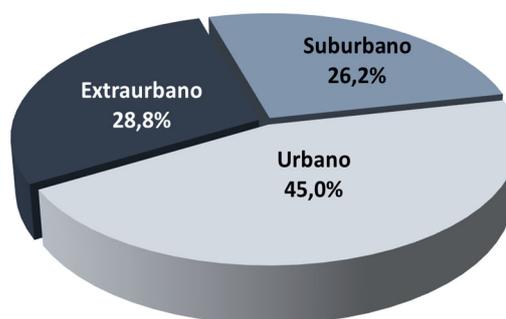
Il territorio al **31.12.2023** contra nel proprio parco TPL **229 mezzi**, che costituiscono il **6,8% del totale regionale**; la maggioranza del parco ha **alimentazione a gasolio**, con il **69,9%** sul numero complessivo dei veicoli, superiore alla media regionale (pari al 59,5%).

**Figura 150**  
RIMINI: alimentazione al 31.12.2023



|                           |            |
|---------------------------|------------|
| GASOLIO                   | 144        |
| METANO                    | 69         |
| IBRIDO METANO             | 1          |
| ELETTRICO                 | 15         |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>229</b> |

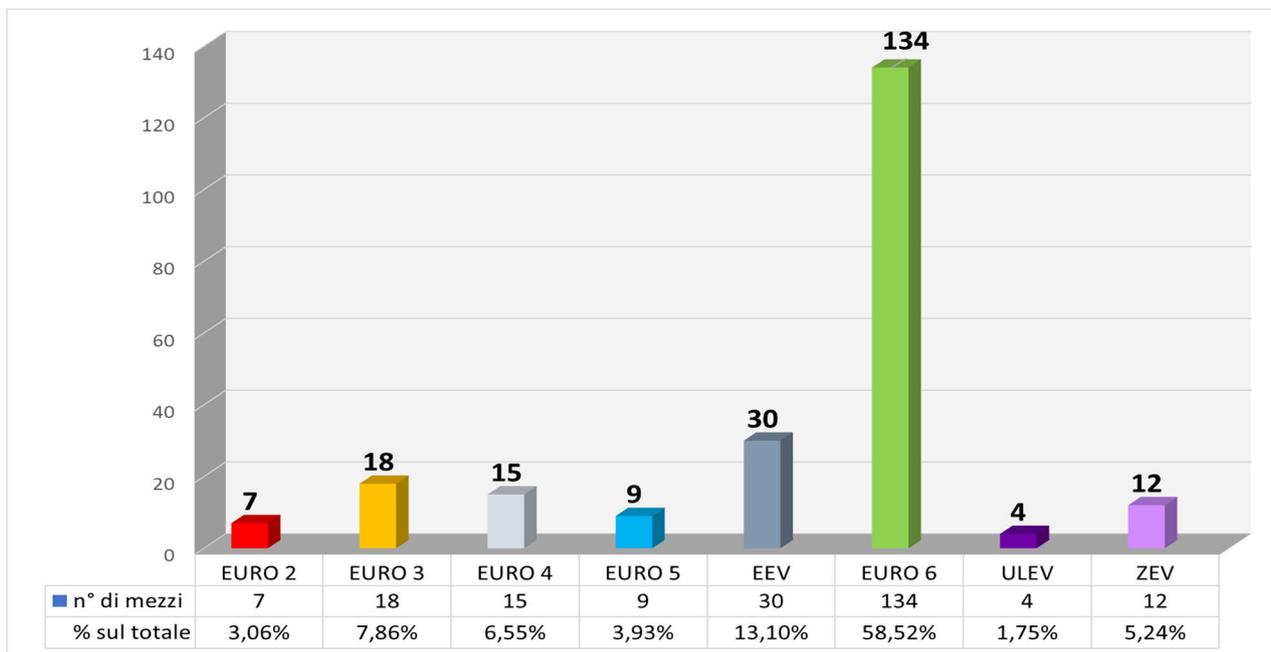
**Figura 149**  
RIMINI: tipologia al 31.12.2023



|                           |            |
|---------------------------|------------|
| EXTRAURBANO               | 66         |
| SUBURBANO                 | 60         |
| URBANO                    | 103        |
| <b>Totale complessivo</b> | <b>229</b> |

La distribuzione per classe ambientale evidenzia il seguente quadro, in cui la percentuale maggiore di mezzi è costituita da veicoli EURO 6, che rappresentano il 58,52% del parco; il 10,92% dei mezzi (contro il 26,03% dell'anno 2022) è costituito dai mezzi più obsoleti (EURO 2 e EURO 3).

**Figura 151**  
**RIMINI: distribuzione mezzi per classe ambientale al 31.12.2023**



L'anzianità media è di **7,48 anni**, in calo rispetto ai 9,36 dell'anno precedente e più bassa rispetto ai 9,64 della media regionale.

Ben l'**82,10%** dei mezzi ha età inferiore a 15 anni, con età media di 5 anni; il restante 17,9% ha età superiore a 15 anni, con una età media di 18,76 anni.

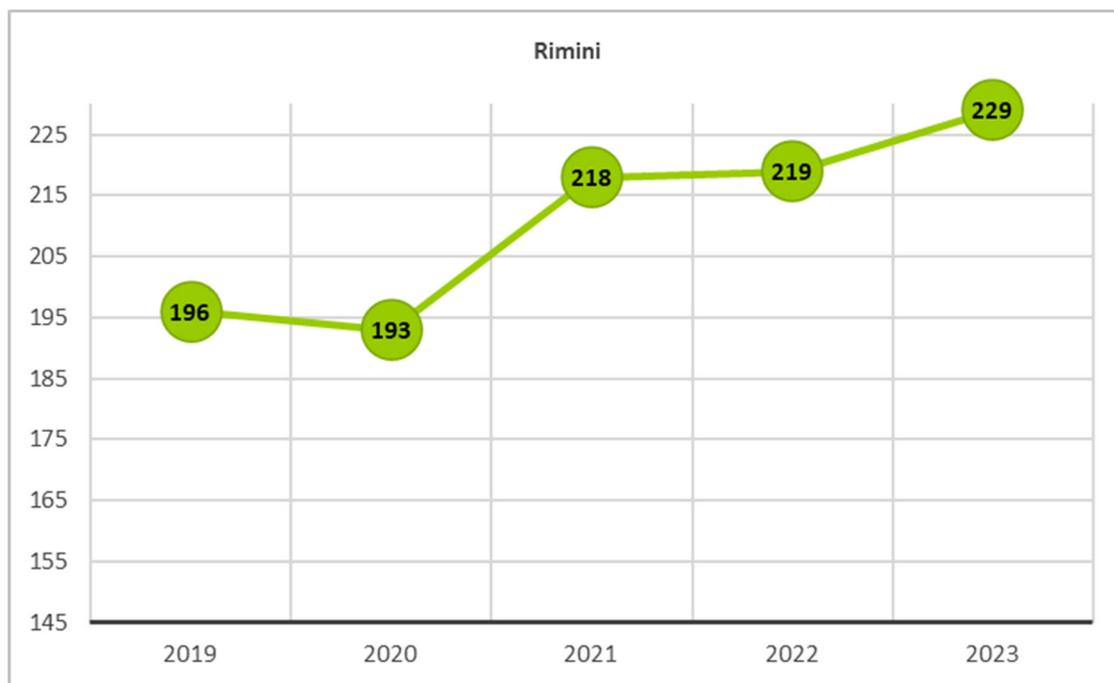
**Tabella 47**

| N° mezzi | Età media | % mezzi sul totale | N° mezzi < 15 anni | Età media mezzi <15 anni | % mezzi <15 anni | N° mezzi > = 15 anni | Età media mezzi età >= 15 anni |
|----------|-----------|--------------------|--------------------|--------------------------|------------------|----------------------|--------------------------------|
| 229      | 7,48      | 6,79%              | 188                | 5,02                     | 82,10%           | 41                   | 18,76                          |

## CONFRONTO ANNI 2019-2023

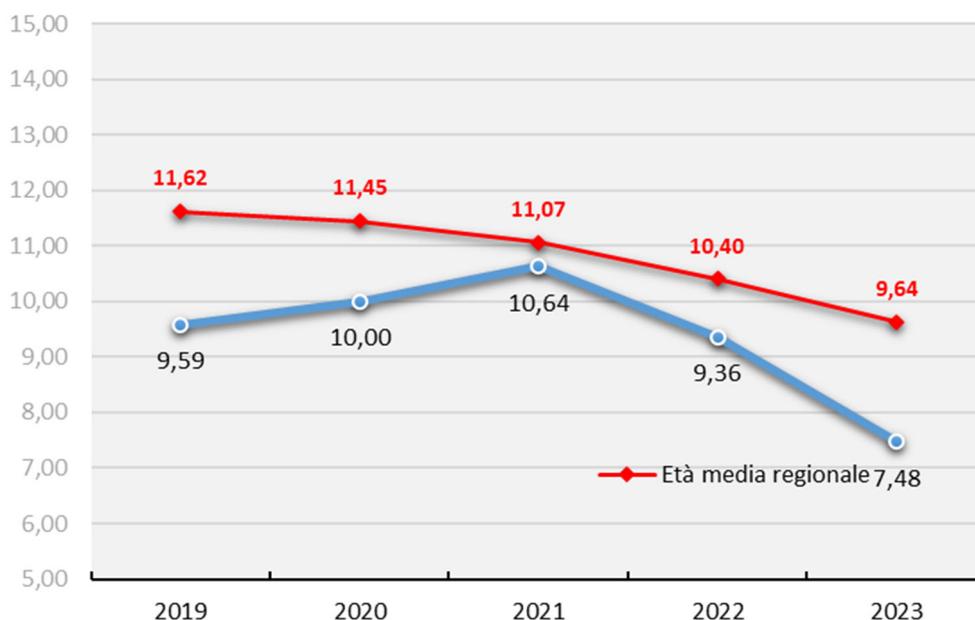
Il parco rotabili mostra un numero di mezzi in crescita nel quinquennio.

**Figura 152**  
RIMINI consistenza del parco mezzi



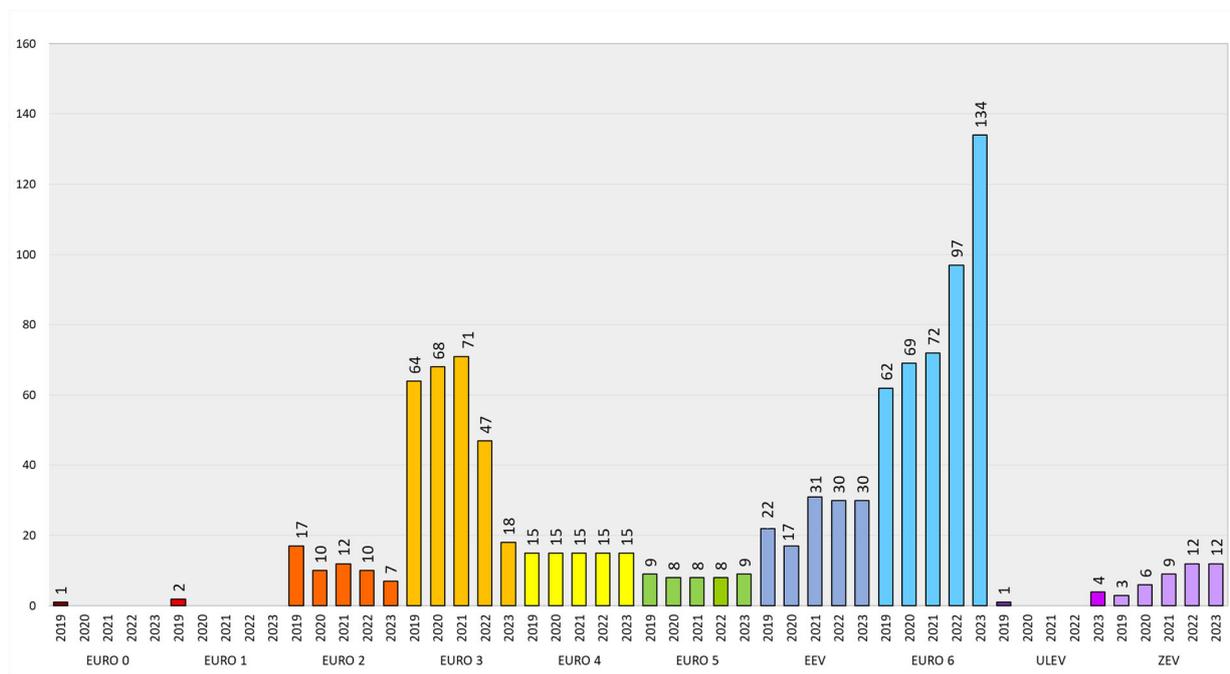
Il trend dell'età media mostrato in figura evidenzia nel periodo una diminuzione dal 2019, più marcata nell'ultimo anno dopo due anni di crescita, attestandosi comunque sempre al di sotto della media regionale.

**Figura 153**  
RIMINI: Età parco mezzi del territorio di Rimini ed età media Regionale



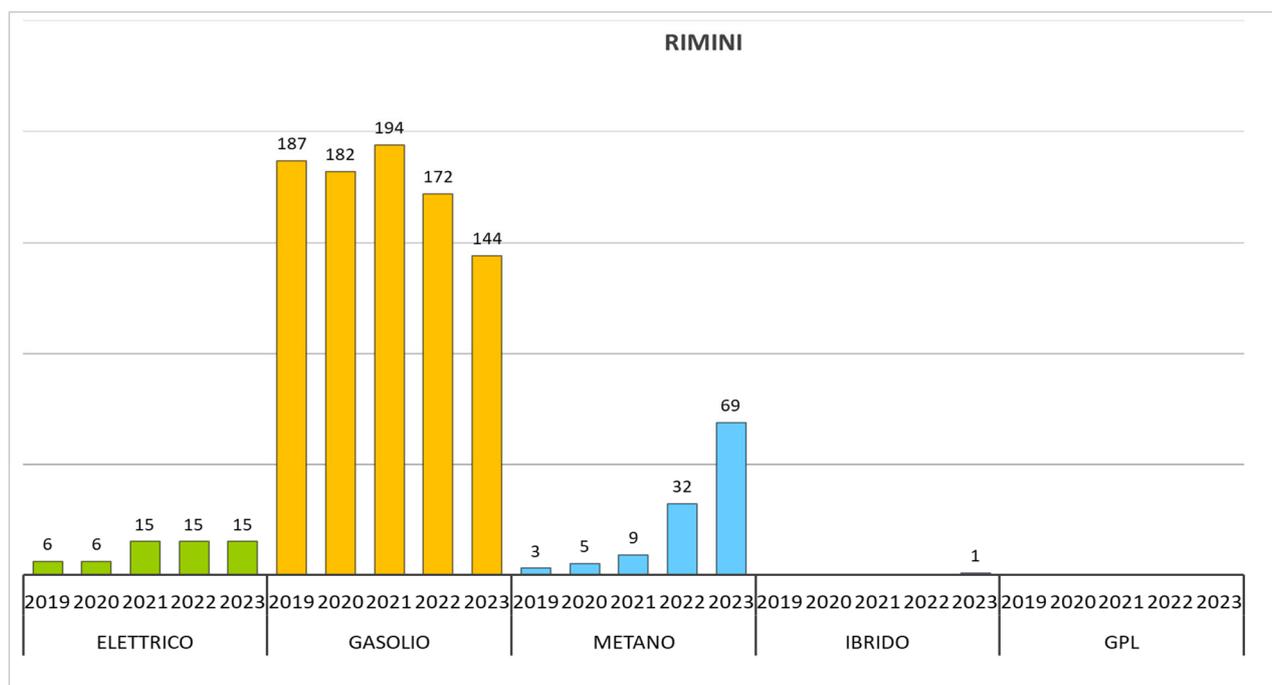
Nello stesso periodo 2019-2023 si evidenzia una riduzione degli EURO 2 e nell'ultimo anno di EURO 3, a fronte di un notevole incremento di EURO 6.

**Figura 154**  
RIMINI: andamento della classe ambientale dal 2019 al 2023



Dall'analisi dell'alimentazione del parco mezzi nel territorio riminese negli ultimi cinque anni, si nota nell'ultimo anno una diminuzione dei mezzi ad alimentazione a gasolio e un incremento di quelli a metano.

**Figura 155**  
RIMINI: andamento della tipologia di alimentazione dal 2019 al 2023



In sintesi, il confronto tra i due anni 2022 e 2023 si può così riassumere:

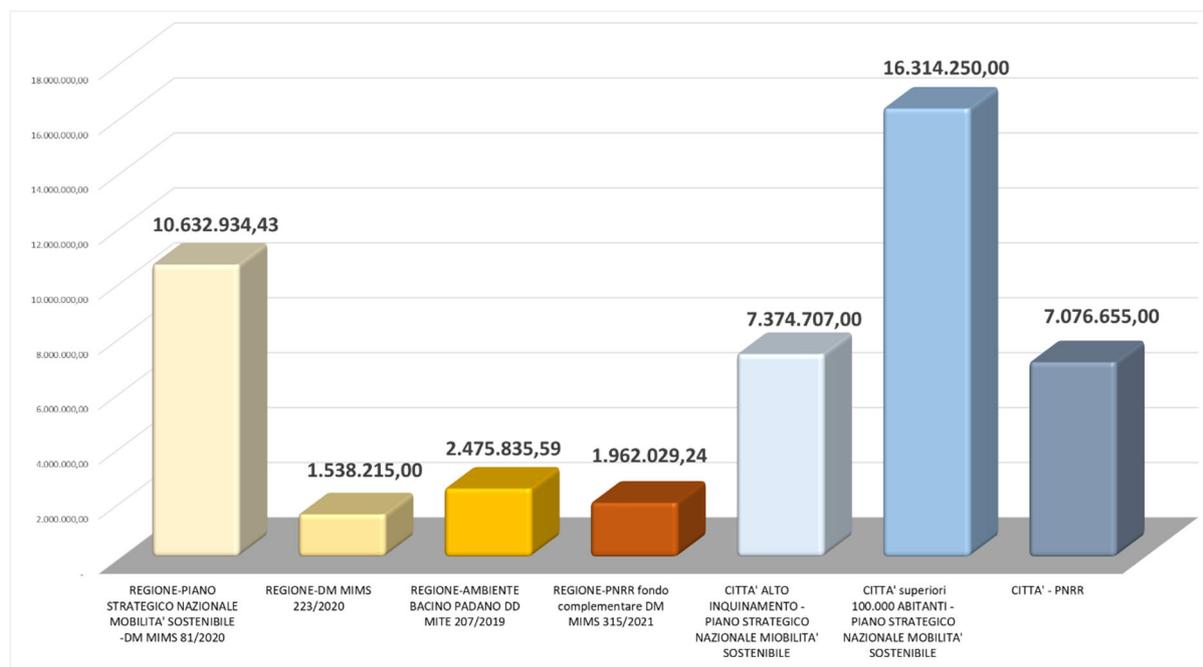
Tabella 48

| PARCO AUTOBUS IN SERVIZIO AL 31.12.2022 |                |     | PARCO AUTOBUS IN SERVIZIO AL 31.12.2023 |                |     |
|---|----------------|-----|---|----------------|-----|
| N° MEZZI                                | 219            |     | N° MEZZI                                | 229            |     |
| ETÀ MEDIA                               | 9,36           |     | ETÀ MEDIA                               | 7,48           |     |
| ALIMENTAZIONE                           | Gasolio        | 172 | ALIMENTAZIONE                           | Gasolio        | 144 |
|   | Ibrido Gasolio |     |   | Ibrido Gasolio |     |
|   | Metano         | 32  |   | Metano         | 69  |
|   | Ibrido Metano  |     |   | Ibrido Metano  | 1   |
|   | Elettrico      | 15  |   | Elettrico      | 15  |
| TIPOLOGIA                               | Urbano         | 83  | TIPOLOGIA                               | Urbano         | 103 |
|   | Suburbano      | 69  |   | Suburbano      | 60  |
|   | Extraurbano    | 67  |   | Extraurbano    | 66  |

## RISORSE PUBBLICHE COMPLESSIVE A DISPOSIZIONE DEL TERRITORIO

Le risorse assegnate al territorio dalla Regione e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono complessivamente pari a **47.374.626,26 €**.

Figura 156  
RIMINI: la distribuzione delle risorse per linea di finanziamento



I piani di investimento per complessivi **57,1 mln€**, sono finanziati prevalentemente da risorse pubbliche per 47,37 mln€ e da risorse messe a disposizione dall'Azienda per 9,73 mln€.

Tabella 49

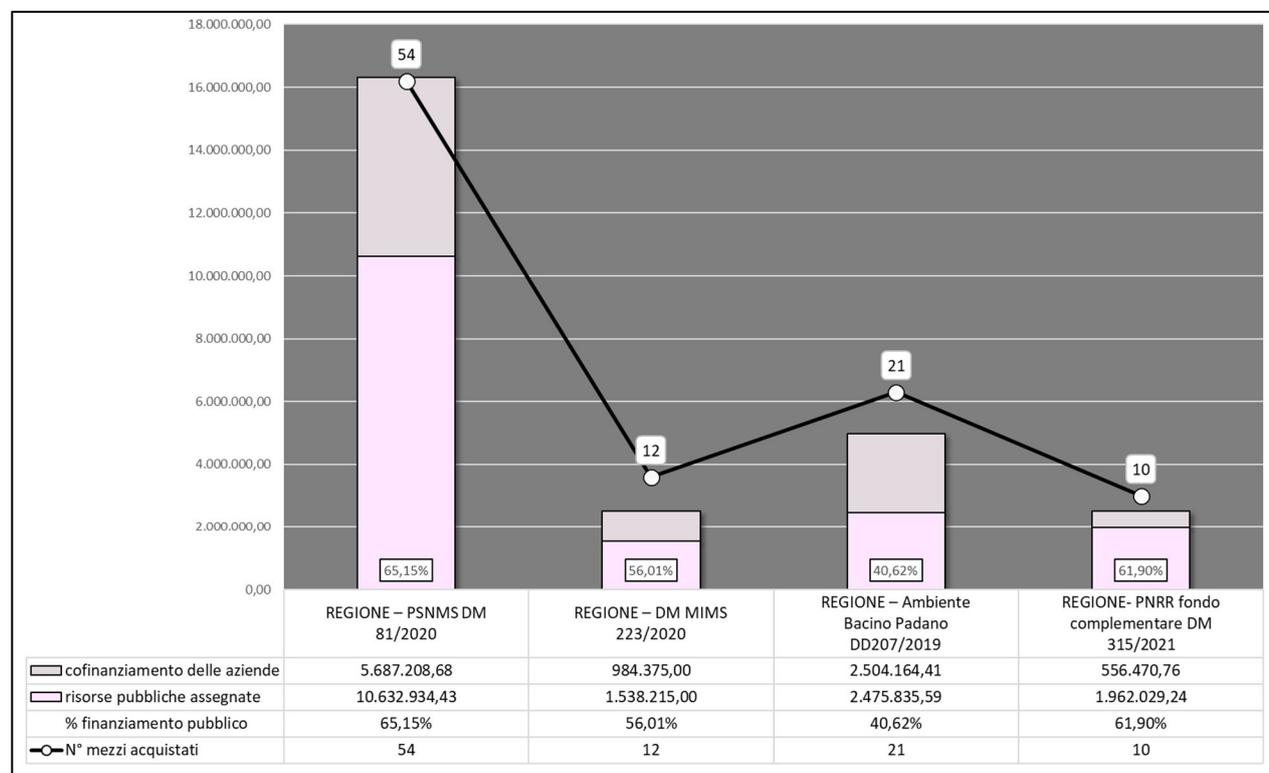
| linea di finanziamento                        | risorse pubbliche assegnate | cofinanziamento delle aziende | totale investimento  | % finanziamento pubblico |
|---|-----------------------------|-------------------------------|----------------------|--------------------------|
| REGIONE – PSNMS DM 81/2020                    | 10.632.934,43               | 5.687.208,68                  | 16.320.143,11        | 65,15%                   |
| REGIONE – DM MIMS 223/2020                    | 1.538.215,00                | 984.375,00                    | 2.746.140,00         | 56,01%                   |
| REGIONE – Ambiente Bacino Padano DD207/2019   | 2.475.835,59                | 2.504.164,41                  | 6.095.320,00         | 40,62%                   |
| REGIONE- PNRR fondo complementare DM 315/2021 | 1.962.029,24                | 556.470,76                    | 3.169.425,00         | 61,90%                   |
| <b>Totale RER</b>                             | <b>16.609.014,26</b>        | <b>9.732.218,85</b>           | <b>28.331.028,11</b> | <b>58,62%</b>            |
| RISORSE CITTA' - alto inquinamento            | 7.374.707,00                |                               | 7.374.707,00         | 100,00%                  |
| RISORSE CITTA' - 100.000 abitanti             | 16.314.250,00               |                               | 16.314.250,00        | 100,00%                  |
| RISORSE CITTA' - PNRR                         | 7.076.655,00                |                               | 7.076.655,00         | 100,00%                  |
| <b>Totale CITTA'</b>                          | <b>30.765.612,00</b>        |                               | <b>30.765.612,00</b> | <b>100,00%</b>           |
| <b>Totale RER + CITTA'</b>                    | <b>47.374.626,26</b>        | <b>9.732.218,85</b>           | <b>57.106.845,11</b> | <b>80,16%</b>            |

## I PIANI DI INVESTIMENTO CON RISORSE IN CAPO ALLA REGIONE

I piani di investimento relativi a finanziamenti in capo alla Regione sono finanziati da risorse pubbliche e da risorse messe a disposizione dall'Azienda, per complessivi 28,33 mln €

Figura 157

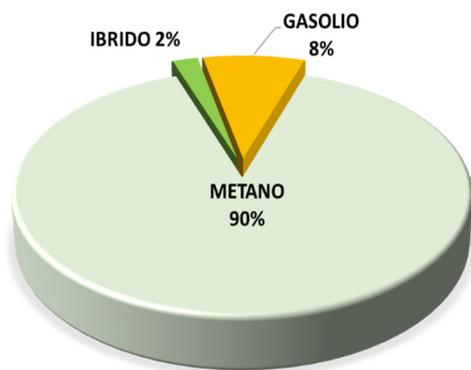
RIMINI: risorse in capo a Regione /attuatori e n° mezzi acquistati per linea di finanziamento



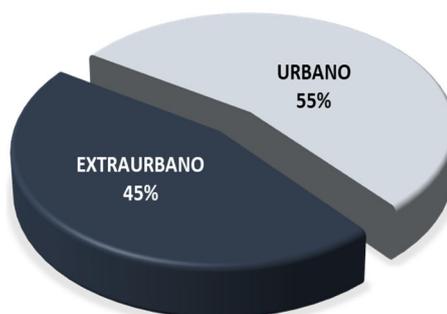
Per ciascuna linea di finanziamento è differente la percentuale di risorse pubbliche rese disponibili dalla Regione, così come il rapporto risorse/n° mezzi acquistati (dipendenti dalla tipologia di mezzi previsti).

Con risorse in capo alla Regione a disposizione del territorio è previsto l'acquisto di **97 nuovi autobus**, con le seguenti caratteristiche: il 90 % dei nuovi mezzi sarà alimentato a metano, il 2% ibrida e l'8 % a gasolio; risultano equivalenti le percentuali degli extraurbani ed urbani.

**Figura 159**  
RIMINI: % nuovi mezzi per alimentazione



**Figura 158**  
RIMINI: RER: % nuovi mezzi per tipologia



Per una lettura di dettaglio, il grafico che segue riporta la distribuzione delle caratteristiche dei mezzi per linea di finanziamento:

**Figura 160**  
RIMINI: n° di mezzi per alimentazione per linea di finanziamento

