

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 biennio 2024-2025 (delibera di Giunta regionale n. 1514/2024) ha programmato una quantità di servizi come evidenziato nella tabella seguente.

Tabella 2
Servizi minimi

Bacini	Servizi minimi 2024	Servizi minimi 2025
Piacenza	8.263.417	8.263.417
Parma	12.810.888	12.851.972
Reggio Emilia	9.082.198	9.082.198
Modena	12.959.447	12.959.447
Bologna	34.965.430	34.965.430
Ferrara	9.036.916	9.036.916
Ravenna	7.238.245	7.238.245
Forlì-Cesena	9.308.237	9.308.237
Rimini	7.777.632	7.777.632
Totale Regione	111.442.410	111.483.494

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

Tabella 3
Servizi offerti 2024

Bacini	Servizi offerti 2024
Piacenza	8.241.439
Parma	12.878.316
Reggio Emilia	8.974.081
Modena	12.393.215
Bologna	35.157.029
Ferrara	9.073.190
Ravenna	7.524.497
Forlì-Cesena	9.257.023
Rimini	7.867.452
Totale Regione	111.366.242

Il dato consuntivo 2024 come evidenziato nella figura seguente, rappresenta l'andamento dei servizi svolti confrontati con la quantità dei servizi minimi previsti. Si evidenzia che la diminuzione dei servizi svolti rispetto all'ammontare dei servizi minimi programmati è dovuto in gran parte alla difficoltà di reperire autisti, criticità generalizzata su tutto il territorio nazionale.

Figura 1
Servizi effettivamente svolti
(Anni 2018-2024)

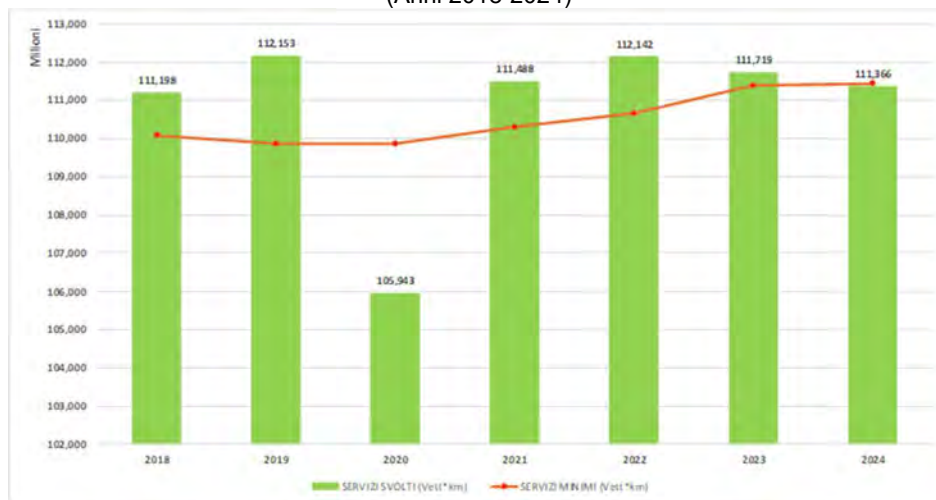
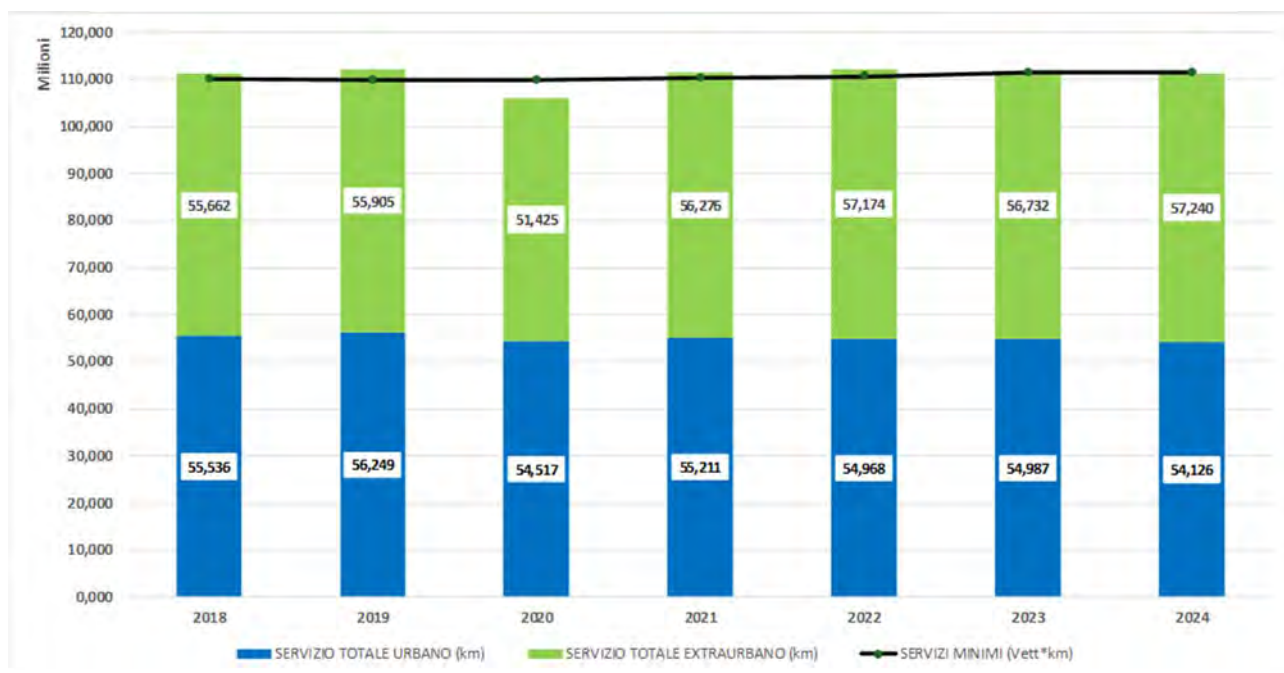


Figura 2
Distinzione servizio urbano-extraurbano



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 2024, 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 14% dei servizi complessivamente svolti.

Figura 3
Servizi diretti e subaffidati
(Anni 2018-2024)



3.1.2 Contributi erogati

Con la deliberazione della Giunta regionale 1514/2024 sono state definite le risorse per i servizi minimi per il biennio 2024-2025 che annualmente vengono aggiornati al tasso di inflazione programmato, come evidenziato nella tabella seguente.

Tabella 4
Contributi per i servizi minimi
(Anno 2024-2025)

Bacino	2024	2025
Piacenza	17.038.161	17.344.848
Parma	26.355.710	26.891.033
Reggio Emilia	19.059.871	19.402.949
Modena	26.380.175	26.391.555
Bologna	85.981.672	87.529.342
Ferrara	18.106.590	18.432.509
Ravenna	13.444.990	13.614.098
Forlì-Cesena	17.163.173	17.406.101
Rimini	15.858.262	16.077.521
Totale Regione	239.388.605	243.089.956

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

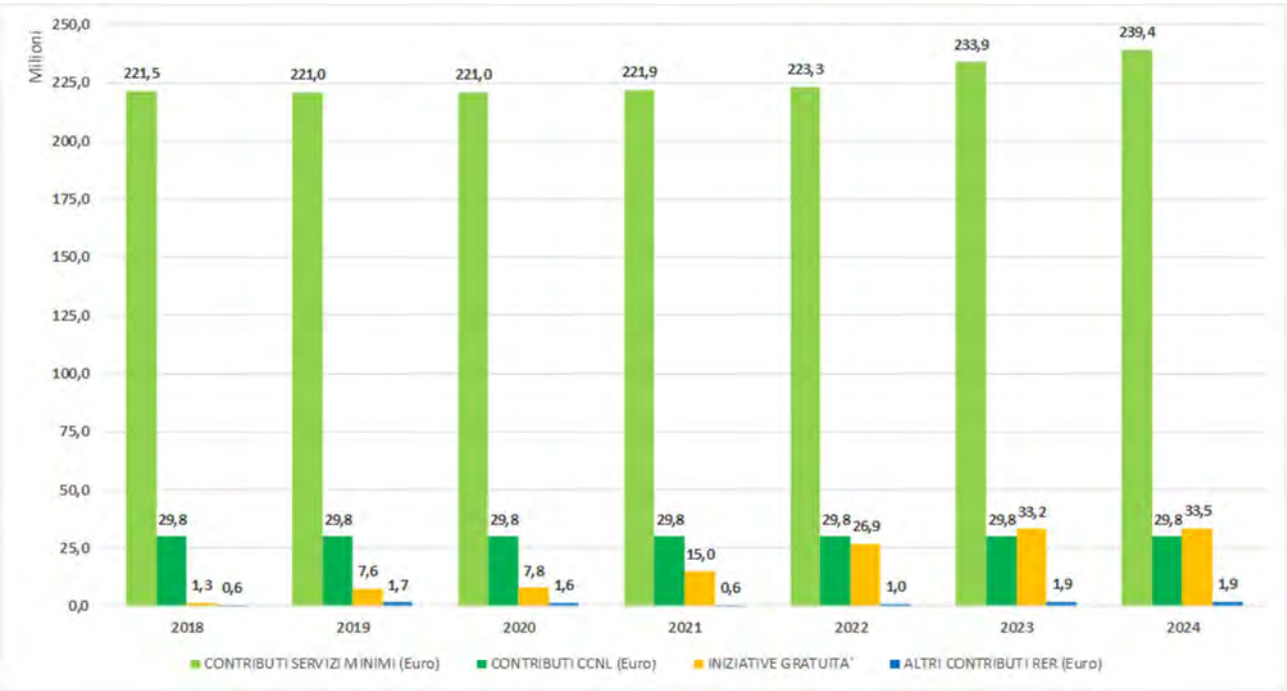
destinati alla copertura dei rinnovi contrattuali di cui alle Leggi nn. 47/04, 58/05 e 296/06 come di seguito indicato:

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
Totale Regione	29.847.754,00

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 4
Andamento dei contributi Servizi minimi, L.R. 1/02, CCNL settore gomma, altri contributi
(Anni 2018-2024)



A partire dal 2018 la Regione, per consentire meccanismi di perequazione e favorire lo sviluppo socioeconomico 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	ANNO 2025
PIACENZA	44.250,57	39.825,51	35.842,96	32.258,66	29.032,79
PARMA	57.211,19	57.908,30	53.084,71	54.086,42	63.735,07
REGGIO EMILIA	20.777,26	19.701,66	17.731,49	16.832,30	19.198,57
MODENA	13.020,03	12.525,75	12.133,93	12.195,64	11.274,37
BOLOGNA	26.805,19	24.124,67	21.712,20	37.110,43	47.682,99
FERRARA	88.109,76	79.298,78	71.368,90	78.442,68	91.909,73
RAVENNA	9.150,78	9.406,00	11.512,13	18.826,57	16.943,91
FORLI'-CESENA	191.965,04	193.325,64	185.711,98	167.140,78	150.426,70
RIMINI	98.710,18	113.883,69	140.901,70	133.106,52	119.795,87
TOTALE	550.000,00	550.000,00	550.000,00	550.000,00	550.000,00

Ulteriori contributi regionali sono riconosciuti alle società di trasporto attraverso le Agenzie locali per la Mobilità per l'iniziativa di gratuità messa 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 secondaria 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 2024 circa **154 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
TOTALE	6.013.941,59	5.227.462,93	3.695.351,63	4.882.758,94	6.570.216,00	6.594.506,01

Tabella 8
Campagna Grande U14
(2020-2024)

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
TOTALE	146.090	3.826.880,11	148.906	4.135.984,71	145.476	3.902.931,13	144.764	4.127.300,65

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
(2021-2024)

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
TOTALE	57.576	15.143.496,91	88.432	21.504.572,97	90.440	23.751.707,48

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 il Regolamento regionale 30 ottobre 2015, n. 2 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, adeguandolo alla Legge regionale del 30 luglio 2015 n.13 "Riforma del sistema di Governo regionale e locale e disposizioni su Città metropolitana di Bologna, Province, Comuni e loro Unioni.

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 e s.m.i. 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 2025)

Bacino	Aziende	Autobus
BO	68	355
FC	35	172
FE	16	243
MO	23	147
PC	17	169
PR	33	269
RA	20	219
RE	26	293
RN	25	179
Totale complessivo	263	2046

■ 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 2025)

Bacino	Licenze Taxi Previste	Licenze Taxi Assegnate	Autorizzazioni NCC Previste	Autorizzazioni NCC Assegnate
Bologna	814	775	465	439
Forlì-Cesena	60	51	138	123
Ferrara	81	55	247	162
Modena	123	114	202	169
Parma	135	94	262	210
Piacenza	31	31	242	159
Ravenna	69	50	102	84
Reggio nell'Emilia	110	65	142	80
Rimini	147	133	84	84
Totale complessivo	1570	1368	1884	1510

3.2 DATI ECONOMICO-GESTIONALI

3.2.1 Ricavi da traffico e passeggeri trasportati

Il dato dei ricavi da traffico tiene conto dei ricavi da vendita di titoli di viaggio (tariffe), integrazioni tariffarie e sanzioni (escluso la pubblicità), il dato relativo all'anno 2024 non essendo disponibile al momento della pubblicazione è quello indicato nella rilevazione annuale dell'Osservatorio sul Tpl, che contempla anche altre fonti di ricavo e quindi tale dato è da considerarsi provvisorio. L'andamento dei due parametri negli ultimi anni evidenzia un riavvicinamento ai valori registrati prima della pandemia come mostra la figura seguente. Seppur il dato dei viaggiatori trasporti abbia riscontrato una lieve flessione, si evidenzia che l'incremento dei proventi è dovuto in gran parte alle manovre di adeguamento tariffario applicato in molti territori.

Figura 5
Andamento ricavi tariffari e da traffico
(Anni 2018-2024)

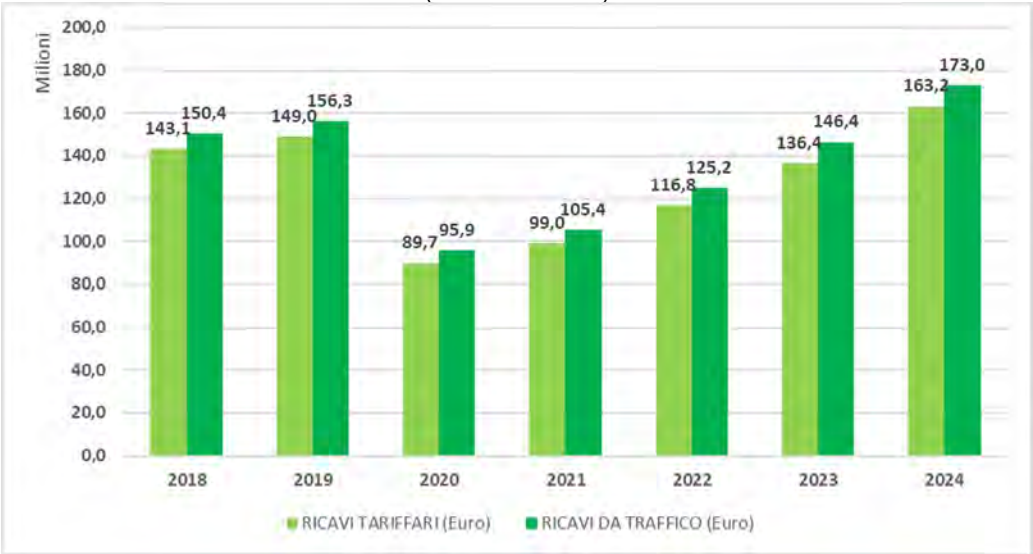
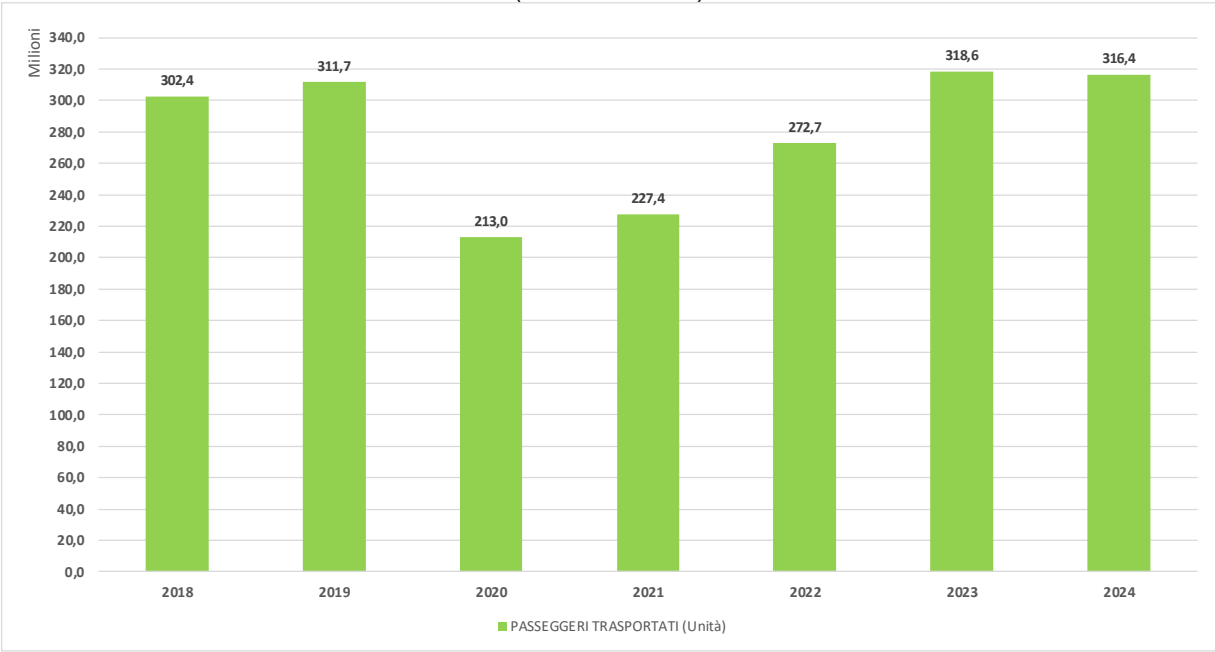


Figura 6
Andamento dei viaggiatori
(Anni 2018-2024)



3.3 INVESTIMENTI PER LA MOBILITÀ URBANA E IL TRASPORTO PUBBLICO

3.3.1 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 ciclale 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 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;
- realizzazione di nuovi collegamenti tra le piste esistenti con forte attenzione alla loro messa in sicurezza;
- 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;
- 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 offrire all'utenza un servizio 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: individuazione della rete ciclabile, in accordo con i piani locali di mobilità, sua realizzazione, riqualificazione e potenziamento, con verifica e messa in sicurezza dei punti più critici e degli attraversamenti ciclopedonali; continuità e riconoscibilità dei tracciati con riferimento alla segnaletica e all'intermodalità;
- in ambito extraurbano: 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, assumendo 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.

Figura 7

A horizontal strip of a geological map. It shows various geological features and symbols. From left to right, it includes: a wavy line representing a fault or boundary; a blue line representing a river or stream; a purple dot representing a specific point of interest; a wavy line representing a fault or boundary; a blue line representing a river or stream; and a wavy line representing a fault or boundary.



- integra il sistema regionale della mobilità e si inserisce all'interno delle principali reti o percorsi

Un nuovo piano, articolato a livello regionale, è stato definito dalla citata Legge n. 2 del 11 gennaio

16

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 ciclovias Vento;
- 8,7 mln per la ciclovias del Sole;
- 6,2 per la ciclovias Adriatica.

Il D.l. 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 defianziamento della misura. Con D.l. 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. Dei 25 comuni ammessi a finanziamento, 5 sono stati successivamente revocati a causa del mancato rispetto del termine di affidamento dei lavori; pertanto, l'importo finanziato si è ridotto a euro 7.488.080, 05.

Successivamente, grazie a ulteriori fondi stanziati dal MASE, è stato possibile ammettere a finanziamento altri 12 comuni mediante scorrimento della graduatoria, per ulteriori euro 4.446.673,16 nel corso del 2024.

Il valore complessivo del bando ammonta pertanto a euro 10.573.653,21.

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 e sono dettagliate nei paragrafi seguenti.

■ 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): CapoNord–Malta, 7.409 km (3.000 km in Italia);
- EV8 Mediterranean Route (Via del Po e delle Lagune): Costa francese–Costa Istriana, 5.888 km (1.300 in Italia).

La rete ciclabile nazionale Bicalitalia, 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 Bicalitalia ed Eurovelo, stanziando circa 350 milioni di euro per 10 ciclovie nazionali, in cui la Regione Emilia-Romagna è interessata da tre ciclovie: Ciclovía 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 8
Rete delle ciclovie turistiche nazionali



La Ciclovía 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 Ciclovia 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 Ciclovia del Sole, la Città Metropolitana di Bologna, individuata come soggetto attuatore per realizzare la progettazione di fattibilità tecnico-economica dell'intera Ciclovia 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. Oggi sono in corso di realizzazione due lotti:

- Lotto prioritario 2 - Tronchi n. 3, 4 e 7 nel territorio della Città Metropolitana di Bologna finanziato con 7,2mln di euro di risorse PNRR che prevede la realizzazione di circa 53 km a Sud del capoluogo;
- Lotto prioritario 1 - Tratto 3 attraversamento dei centri abitati di Crevalcore, San Giovanni in Persiceto e Sala Bolognese - tratto 4: Casalecchio – Marzabotto con un contributo di 5,1mln di euro di risorse provenienti dal DM517/18.

Il secondo soggetto attuatore 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 di completamento e si concluderanno entro il 2025.

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, in qualità di 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 e attraversa 13 comuni, con un costo previsto in fase di progetto di fattibilità di 70 milioni di euro per la parte ricadente nel nostro territorio (cfr. Tabella 14). Per quanto riguarda il primo lotto prioritario di 20 km con un costo complessivo di 10,75mln di euro 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. Attualmente sono stati completati circa 14 km di riqualificazione di tratti già esistenti finanziati con risorse PNRR.

Tabella 12
Interventi in corso per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclabile 2021-2027
Fonti di finanziamento Ciclovie -SNCT

Ciclovie Nazionali Lotti RER					
Progetti	Beneficiario/i	Fonte	Nome progetto	Contributo (Mln di Euro)	Stato
Ciclovie Vento	Comune Piacenza	MIT DI 517/18	E1-Piacenza-Mortizza	973.251,52	Avviato
	AiPO PC				
	Comune di Ferrara		E3-Ferrara centro	1.000.000,00	Concluso
	AiPO PC	PNRR DI 4/22	E1 Fossadello-Cremona	5.009.192,92	Avviato
	AiPO FE		E3-Ferrara ponte Polesella	2.873.277,20	Avviato
	AiPO FE	MITE 412/2020	E3-Ferrara ponte Polesella	1.587.893,39	Avviato
	AiPO PC		E2-Reggio Emilia (Boretto-Luzzara)	4.367.106,61	Avviato
Ciclovie Sole	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
	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
Ciclovie Adriatica	Comune di Ravenna	MIT DI 517/18	Realizzazione del 1° Lotto Prioritario da Ravenna a Porto Corsini della Ciclovie 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	
Totale				48.160.427,5	

■ INTERVENTI E AZIONI PER LO SVILUPPO DELLA MOBILITA' CICLISTICA 2020-2027

Specificatamente nel periodo 2020-2025 sono stati avviati oltre 490 interventi che riguardano la mobilità ciclistica in tutto il territorio regionale e che porteranno alla realizzazione di circa 1000 km di percorsi ciclabili entro il 2027, con un contributo regionale complessivo programmato di circa 165 milioni di euro, su un costo complessivo previsto superiore a 171 milioni.

Tabella 13
Interventi in corso per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica 2020-27
Bandi di finanziamento

Bandi di finanziamento	N.interv.	Costo complessivo intervento	Contributo Programmato
FSC 2014-2020	39	25.518.838,92	12.000.000,00
SNCT	9	44.672.421,78	45.505.806,11
Incentivi bici a pedalata assistita	1	9.000.000,00	9.000.000,00
PNSS	45	9.870.987,41	3.914.459,07
PSR 2014-2020	14	3.643.666,18	3.349.957,18
POR FESR 2014-2020	29	8.300.000,00	8.300.000,00
ATUSS	16	20.649.091,56	14.266.097,42
PR FESR 2021-2027	23	36.160.810,26	24.161.565,71
L145/18	37	11.460.264,11	7.266.328,00
BTW 2020 -I Fase	55	3.818.057,59	2.618.697,50
BTW 2021 -II Fase	262	36.937.072,19	19.179.233,94
Promozione mobilità ciclopeditone	62	29.033.465,10	14.434.761,65
Totali	592	239.064.675,10	163.996.906,58

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 e con contributo regionale di oltre 3,3 milioni di euro¹ e nello specifico:

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

Inoltre, è stato stanziato un incentivo di 300.000 euro, destinato a FER Srl per i cittadini residenti nel territorio regionale in possesso di abbonamento ferroviario regionale per l’acquisto di bici pieghevoli utilizzabili sui 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), nonché 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” mira anche a promuovere e sviluppare la disincentivazione all’uso del mezzo privato e favorire l’uso della bicicletta e altre modalità di trasporto non impattanti, anche facilitandone l’interscambio con il sistema ferroviario, attraverso:

a.1) contributo per spese di investimenti per complessivi 1,5 milioni di euro per finanziare in misura massima del 70% rispetto al costo, interventi di realizzazione di percorsi ciclabili o moderazione del traffico finalizzati a privilegiare la circolazione delle biciclette nel rispetto delle norme vigenti in quel particolare periodo, 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.

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

¹ 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”.

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:

- 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 2025, per dar modo agli ultimi Comuni, specie quelli colpiti dall'alluvione, di concludere le iniziative. Le liquidazioni si sono concluse nel corso del 2025.

▪ **PROGETTO “BIKE TO WORK 2021-23” 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 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 14

Bandi	Contributo RER	Importo Totale	Km stimati
BTW 2020	1.117.027,08	1.673.695,68	60
BTW 2021-2023 >50.000 abitanti	7.815.020,24	13.210.489,24	44
BTW 2021-2023 <50.000 abitanti	9.779.929,05	21.689.352,20	60
Totali	21.211.976,37	39.698.537,12	174

■ **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'infrazione europea per il superamento del valore limite giornaliero di PM10.

Sono stati ammessi al finanziamento, in qualità di soggetti beneficiari, 25 Comuni con abitanti inferiori a 30.000 dei territori sopra citati e contenuti nella Tabella 17 "Comuni beneficiari".

A seguito di 5 revoche e della disponibilità di ulteriori risorse del MASE, è stato possibile finanziare ulteriori 12 progetti. La Tabella 17 riporta la ripartizione definitiva dei finanziamenti.

Interventi finanziati

Sono state 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 15
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 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 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
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 Poggio Renatico	465.000,00	545.000,00	1.960,00
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
Comune di Codigoro	499.950,00	550.500,00	166,00
Comune di Coriano	378.754,12	505.005,50	1.300,00
Comune di Fiorano Modenese	465.600,00	582.000,00	210,00
Comune di Reggiolo	452.919,65	602.919,65	650,00
Comune di Rio Saliceto	360.000,00	400.000,00	1790,00
Comune di San Cesario sul Panaro	427.610,80	534.513,50	3170,00
Comune di San Felice sul Panaro	248.490,00	276.100,00	700,00
Comune di San Possidonio	344.827,59	1.200.000,00	1740,00
Comune di Santarcangelo di Romagna	171.000,00	190.000,00	180,00
Totali	14.434.753,21	24.122.845,48	47.289,00

**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, con uno stanziamento complessivo di 8.466.929,00 euro per le annualità 2024, 2026 e 2027.

Destinatari dei contributi

In linea con quanto stabilito dall'art. 4 del D.D. n. 412/2020 del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, l'assegnazione di contributi è rivolta specificatamente ai Comuni delle zone territoriali definite dal PAIR 2030 Pianura Ovest (IT0892), Pianura Est (IT0893) e agglomerato di Bologna, interessate dall'infrazione europea per il superamento del valore limite giornaliero di PM10. I dettagli dei comuni ammessi a finanziamento sono riportati nella Tabella 18.

Interventi finanziabili

Sono stati oggetto di finanziamento del bando le spese d'investimento per interventi relativi alla realizzazione di reti urbane ed extraurbane di piste ciclabili, di moderazione del traffico, di messa in sicurezza delle biciclette, di monitoraggio dei flussi, finalizzati a privilegiare la circolazione delle biciclette di cui all'art.6 della L.R. n. 10/2017 nel rispetto delle norme vigenti, quali in via esemplificativa e non esaustiva:

- 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 ciclopeditone (uso promiscuo pedoni biciclette);
- Modifica e adeguamento di percorsi ciclabili esistenti in relazione a mutate disposizioni normative o esigenze di sicurezza o di utilizzo, adeguatamente motivate;
- Interventi di moderazione della velocità finalizzati a garantire l'uso condiviso dello spazio stradale da parte di tutti gli utenti della strada;
- Messa in sicurezza percorsi casa-scuola, realizzazione di school street, aree pedonali o a traffico limitato o a 30 km/h nei pressi dei plessi scolastici, attraversamenti protetti, ecc.;
- Lavori di riqualificazione ed adeguamento delle strade alle tipologie E-bis - Strada urbana ciclabile (strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi) ed F-bis Itinerario ciclopeditone (strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza vulnerabile della strada), così come previsto dal codice della strada;
- Intervento di realizzazione di infrastrutture a servizio delle biciclette (es. colonnine di ricarica per biciclette, colonnine di manutenzione di biciclette, velostazioni, stalli per bici. Sono

ammessi a contributo solo i sistemi di sosta delle biciclette che consentono il blocco del telaio.);

- Sistemi fissi per il monitoraggio dei flussi e il conteggio delle biciclette e/o adeguamento dei sistemi già in uso presso i comuni, solo se conformi agli standard previsti dalla Regione (Allegato 3 alla DGR di approvazione del bando).

Tabella 18
Interventi ammessi a finanziamento

Denominazione	Contributo regionale assegnato	Costo totale intervento	Metri di ciclabili
Riccione	937.416,57	1.800.000,00	1.850
Cesena	338.224,40	870.804,80	650
Bologna	937.416,57	1.500.000,00	300
Sassuolo	693.688,26	1.000.000,00	3.198
Ravenna	503.758,20	787.389,90	851
Lugo	656.191,60	1.000.000,00	1.165
Faenza	697.437,93	930.000,00	600
Imola	637.443,27	850.000,00	1.048
Modena	937.416,57	1.400.000,00	760
Forlì	862.423,25	1.150.000,00	3.300
Rimini	749.933,26	1.000.000,00	1.750
Formigine	46.870,83	75.000,00	080
San Lazzaro di Savena	468.708,29	750.000,00	450
Totali	14.434.753,21	24.122.845,48	16.002,00

▪ **POLITICHE A FAVORE DEL MOBILITY MANAGEMENT**

Secondo quanto previsto dalla L.R.10/2017 la Regione promuove iniziative per sviluppare e diffondere politiche di mobility management, anche in collaborazione con i mobility manager d'area. Si riportano i principali bandi promossi dalla Regione e le politiche di Mobility management su scala regionale.

▪ **BIKE TO WORK 2020 PARTE CORRENTE**

A partire dal 2020 la Regione Emilia-Romagna ha finanziato i primi bandi Bike to Work (BTW) a favore dei mobility manager d'area e aziendali con 1,5 milioni di euro. Tali azioni si configuravano come misure sulla domanda a completamento degli investimenti sulla infrastruttura. Il primo bando relativo al BTW è stato avviato nel 2020, per sopperire alle necessità imposte dalla pandemia. Successivamente sono stati aperti altri bandi a favore dei mobility manager, sempre con le medesime finalità:

- 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.

Tabella 16

Comune	Contributo RER	Spesa totale	N.aziende coinvolte	Numero lavoratori coinvolti	km percorsi	Stima risparmio kg/anno CO2
Piacenza	70.120,71	100.250,00	28	128	14300	2042,76
Parma	147.452,34	210.646,20	25	483	267703	0
Reggio nell'Emilia	109.804,55	156.863,64	75	1511	334546,35	53761,69
Formigine	17.496,85	25.516,85	15	69	31374,2	4804,58
Sassuolo	20.716,34	29.616,34	7	11	7180,92	1148,95
Argelato	9.351,85	14.351,85	7	20	8300	0
Calderara di Reno	12.606,08	18.008,69	7	35	22947,18	0
Castenaso	14.782,35	21.335,00	3	6	5614	0
Bologna	327.130,92	467.329,89	7	1068	311878	0
Granarolo dell'Emilia	11.535,28	15.450,00	5	7	4613	729
Imola	35.000,00	35.000,00	*intervento riferito alla promozione del bike sharing			
Ozzano dell'Emilia	13.139,57	19.000,00	7	91	81142,5	10791,95
Pianoro	11.721,29	16.744,70	3	30	21317,7	0
San Lazzaro di Savena	30.923,69	44.176,70	18	136	85423	12286
Sasso Marconi	13.072,50	18.675,00				
Cento	13.052,77	18.646,81				
Ferrara	60.000,00	85.714,30	98		268324	0
Faenza	27.284,89	38.978,41	42	106	137003	8125,77
Ravenna	73.216,19	73.216,19				
Cesena	25.114,47	35.920,67	48	281	53756,43	0
Forlì	63.384,82	90.549,74	392	724	432398,3	61800
Rimini	90.525,78	129.322,54	*intervento per abbonamenti agevolati velostazione			
Fiorano Modenese	8.639,32	12.344,32	9	52	28223,3	0
Maranello	8.951,19	12.787,41	20	154	65221,98	10421,32
Totali	1.215.023,75	1.690.445,25	816,00	4.912	2.181.266,86	165.912,02

Nel 2020 su 32 progetti finanziati, ne sono stati avviati 29. Quasi tutti hanno puntato sugli incentivi chilometrici, ad eccezione di Imola che ha realizzato un progetto specifico per incentivare il bike sharing e Rimini che ha realizzato un progetto di promozione degli abbonamenti presso la velostazione. Bologna oltre agli incentivi chilometrici ha incentivato anche il bike sharing e Parma anche gli abbonamenti agevolati alla velostazione. In merito agli incentivi riferiti chilometrici, il primo anno hanno partecipato circa 5.000 utenti che hanno percorso più di 2 milioni di km.

Nel 2021 è stato lanciato un nuovo bando denominato Bike to Work 2021-2023 su tre annualità per i comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti che prevedeva sia contributi per investimenti che contributi per le azioni di mobility management. I progetti sono stati finanziati fino all'80% con risorse RER e sono stati finanziati 13 progetti.

Tabella 17

Comune	Costo totale intervento	Impegno RER
Bologna	529.149,07 €	370.404,35 €
Cesena	100.000,00 €	70.000,00 €
Faenza	97.536,99 €	68.275,89 €
Ferrara	62.139,71 €	43.497,80 €
Forlì	145.714,29 €	102.000,00 €
Imola	56.240,12 €	39.368,08 €
Modena	264.557,00 €	185.157,00 €
Parma	179.481,91 €	125.637,34 €
Piacenza	148.370,97 €	103.370,98 €
Reggio nell'Emilia	246.046,37 €	172.232,46 €
Rimini	207.994,32 €	145.596,03 €
Totale	2.037.230,75 €	1.425.539,93 €

■ **PROGETTO “BIKE TO WORK 2024-26” E III FASE PER LA QUALITA’ DELL’ARIA PER I COMUNI CON PIU’ DI 30.000 ABITANTI**

In continuità con quanto già attuato e avviato negli anni precedenti, al fine di promuovere ulteriori iniziative per sviluppare una mobilità sostenibile che garantisca una maggiore sicurezza negli spostamenti ciclo-pedonali, incentivi gli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola ed in generale che favorisca l'avvicinamento dei cittadini a scelte di mobilità consapevoli in funzione del miglioramento della qualità ambientale e della salute della comunità stessa, la Regione ha pubblicato un nuovo bando, finanziato con una parte delle risorse assegnate dal MASE nell'ambito del progetto “Promozione della mobilità ciclabile”.

Destinatari dei contributi

Il bando è rivolto ai comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti che hanno nominato il Mobility Manager.

Le aziende e gli enti che aderiscono ai bandi dei Comuni dovranno avere sottoscritto un accordo con il Comune di riferimento, se previsto dal Mobility Manager del Comune stesso, e in ogni caso dovranno aver approvato il PSCL aziendale;

Al fine di dare continuità alle misure realizzate in precedenza, è stata prevista l'attribuzione di premialità per le domande presentate dai Comuni che abbiano già partecipato e concluso un precedente bando analogo, quali Bike to Work 2020 e Bike to Work 2021-23, ed abbiano inviato la rendicontazione alla Regione. Il dettaglio dei Comuni assegnatari dei contributi è riportato nella Tabella 19.

Interventi finanziabili

Gli interventi ammessi a finanziamento sono quelli volti a favorire la mobilità ciclopedonale, quali ad esempio incentivi chilometrici per gli spostamenti casa-lavoro in bicicletta ai dipendenti di aziende, 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 e riduzione del costo del bike sharing a servizio dei lavoratori per gli spostamenti casa-lavoro, tramite accordi di mobility management con i fornitori dei servizi.

Si sottolinea l'attenzione posta agli aspetti ambientali: tra la documentazione da produrre ai fini del saldo del contributo, negli ultimi bandi pubblicati i Comuni beneficiari dovranno produrre una relazione attestante la quantificazione dei benefici ambientali conseguiti mediante l'attuazione degli interventi progettati, evidenziando la riduzione degli inquinanti e in particolare di CO₂.

Tabella 18
Interventi ammessi a finanziamento

Denominazione	Contributo regionale assegnato	Costo totale intervento
Comune di Bologna	500.000,00	625.000,00
Comune di Parma	218.605,31	273.256,64
Comune di Modena	196.941,03	246.176,29
Comune di Reggio nell'Emilia	307.214,90	384.018,63
Comune di Ravenna	223.873,32	279.841,65
Comune di Rimini	158.334,79	197.918,49
Comune di Ferrara	169.339,98	211.674,98
Comune di Forlì	114.717,10	143.396,38
Comune di Piacenza	134.401,65	168.002,06
Comune di Cesena	144.366,61	180.458,26
Comune di Carpi	83.955,39	104.944,24
Comune di Imola	107.569,67	134.462,09
Comune di Faenza	96.998,08	121.247,60
Comune di San Lazzaro di Savena	43.682,17	54.602,71
Totali	2.500.000,00	3.125.000,00

■ PROGETTO “BIKE TO WORK RER”

La Regione Emilia-Romagna, nell'ambito della promozione della mobilità sostenibile e dello sviluppo di politiche di Mobility management, ha previsto una serie di agevolazioni per incentivare l'utilizzo della bicicletta negli spostamenti casa-lavoro dei propri collaboratori.

Le agevolazioni previste, tese ad incrementare l'uso della bicicletta, in coerenza con il piano della mobilità aziendale approvato dalla Regione Emilia-Romagna con propria deliberazione di Giunta Regionale n. 2305 del 22/12/2023 (le cui preminenti finalità consistono nella riduzione dell'inquinamento, dei consumi energetici, del traffico, dell'incidentalità e della congestione stradale e nel miglioramento dell'accessibilità concernente l'intero novero delle sedi aziendali dislocate sul territorio regionale), sono collegate alla sussistenza di un rapporto di lavoro o di collaborazione con la Regione Emilia-Romagna.



Tale iniziativa è stata lanciata in concomitanza con la Settimana europea della Mobilità 2025, con l'organizzazione di workshop e l'allestimento di una Ciclofficina per un check gratuito dei mezzi dei dipendenti regionali e consigli pratici per gestire la manutenzione base in autonomia.

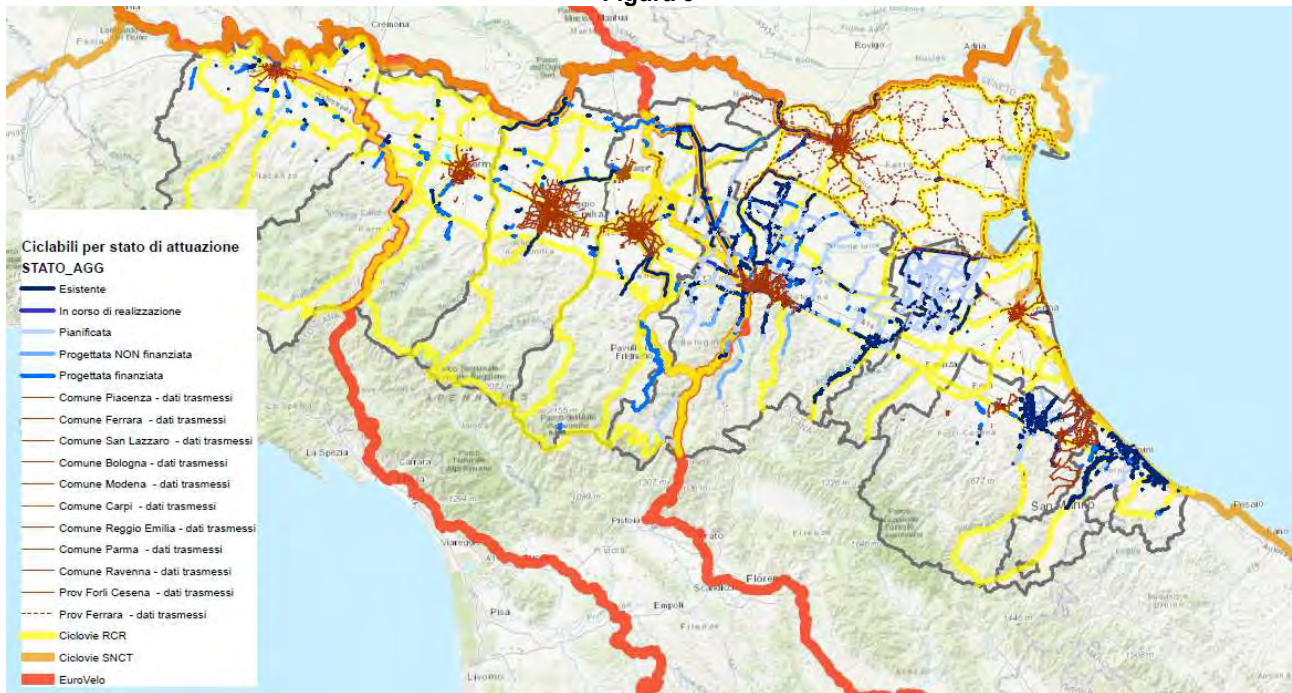
■ PIATTAFORMA REGIONALE PER LA GESTIONE DEI PSCL SU SCALA REGIONALE

Al fine di favorire il coordinamento con i mobility manager d'area, la Regione ha sottoscritto un accordo con la Regione Piemonte per il riuso del software EMMA (Electronic Mobility Manager Application). Questa piattaforma consentirà di coordinare le azioni dei mobility manager d'area, che tramite l'applicativo possono abilitare i mobility manager aziendali alla redazione del questionario casa-lavoro. Inoltre, tramite i dati inseriti, potranno essere generati i PSCL aziendali. Il Mobility manager d'area, in questo modo, ha sotto controllo tutto il processo. Una volta a regime, la RER potrà fornire questa piattaforma a tutti i MM d'area, semplificando il coordinamento previsto dalla L.R. 10/2017, inoltre avrà a disposizione le matrici O/D degli spostamenti di tutti i lavoratori delle aziende che attuano il PSCL e tali matrici potranno essere integrate con il modello del traffico della RER e per la pianificazione del TPL.

■ MAPPATURA E CARTOGRAFIA DEGLI ELEMENTI DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ CICLABILE

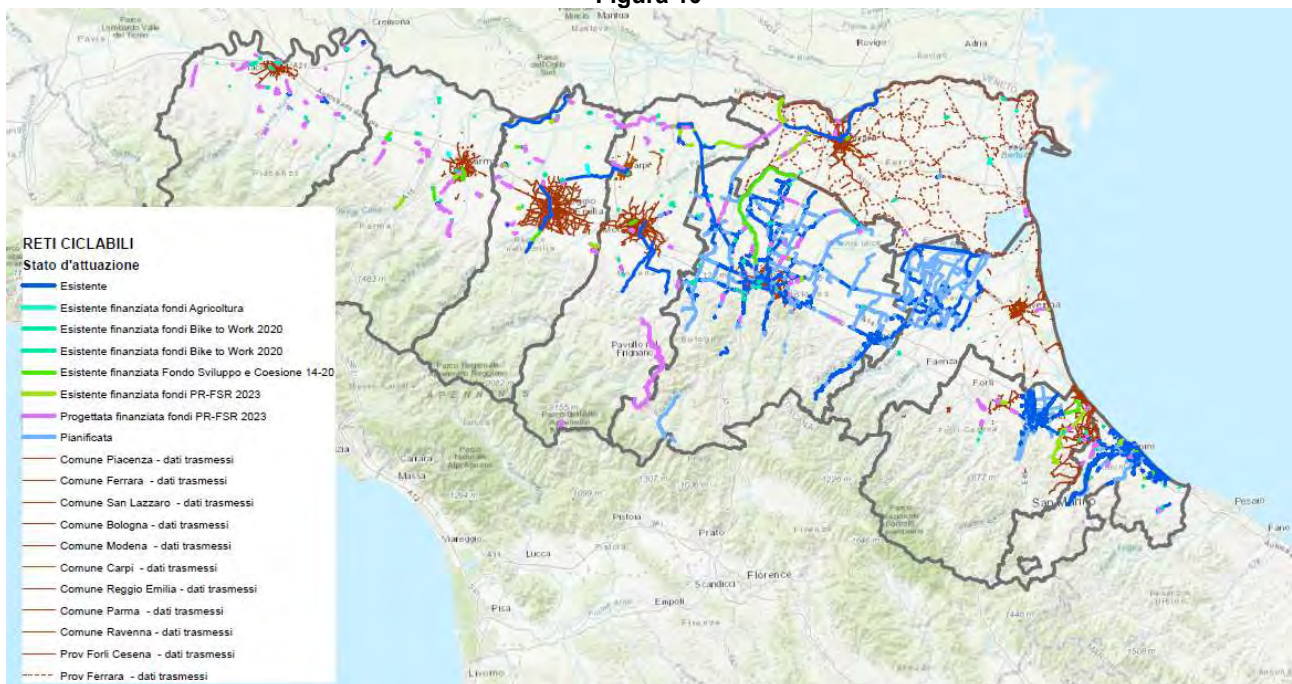
La necessità di un monitoraggio delle reti di infrastrutture e dei servizi del sistema regionale di ciclabilità è oggetto di specifiche disposizioni della L.R. 10/2017, al fine di costituire supporto alla pianificazione e alla programmazione di azioni ed interventi. La restituzione dei relativi dati territoriali georeferenziati richiede l'attuazione di forme di partecipazione e collaborazione tra strutture interne regionali, Province, Comuni, Città Metropolitana di Bologna, oltre che degli ulteriori soggetti interessati, pubblici e privati. Avviata a far data dal 2024, la ricognizione dei dati sul sistema regionale della ciclabilità fa propri gli obiettivi di mettere a sistema le reti di previsione di rango europeo, nazionale e regionale con le reti locali, esistenti e programmate, oltre che con gli itinerari turistici promossi ai vari livelli (Bicitalia, FIAB, Destinazioni Turistiche regionali, e così via); di approfondire il sistema della mobilità sostenibile a scala urbana; di effettuare il monitoraggio delle investimenti effettuati, in corso, da programmare; di consentire la condivisioni dei dati e delle informazioni a più livelli e con i diversi soggetti potenzialmente coinvolti e/o portatori di interessi.

Figura 9



Mappatura della ricognizione territoriale (in corso di implementazione), sovrapposta alla rete pianificata delle Ciclovie

Figura 10



I medesimi dati di ricognizione, tematizzati per stato d'attuazione e fonte di finanziamento.

■ SISTEMA INTELLIGENTE DI MONITORAGGIO DEI FLUSSI CICLABILI

Al fine di verificare l'utilizzo delle infrastrutture realizzate e per poter realizzare delle valutazioni di carattere ambientale, la Regione ha predisposto un sistema intelligente di monitoraggio dei flussi su scala regionale. Per prima cosa sono stati analizzati tutti i principali sistemi installati dai comuni, poi la RER ha predisposto delle linee guida per lo scambio dati ed ha attivato un server dedicato alla

gestione dati provenienti da tutti i comuni. Infine, con l'obiettivo di dotarsi di un numero maggiore di punti di monitoraggio dei flussi ha previsto l'acquisto di questi sistemi nei bandi aperti dal 2024 in poi.

La piattaforma è attiva in fase di test e nel corso del 2026 verrà ulteriormente implementata. Grazie al progetto Cyros, in collaborazione con ITL verrà predisposto un prontuario che illustra il funzionamento di tutte le tipologie di sensori, con i relativi pregi e difetti e l'ordine di grandezza dei costi, con l'obiettivo di semplificare l'installazione da parte dei Comuni.

Figura 11



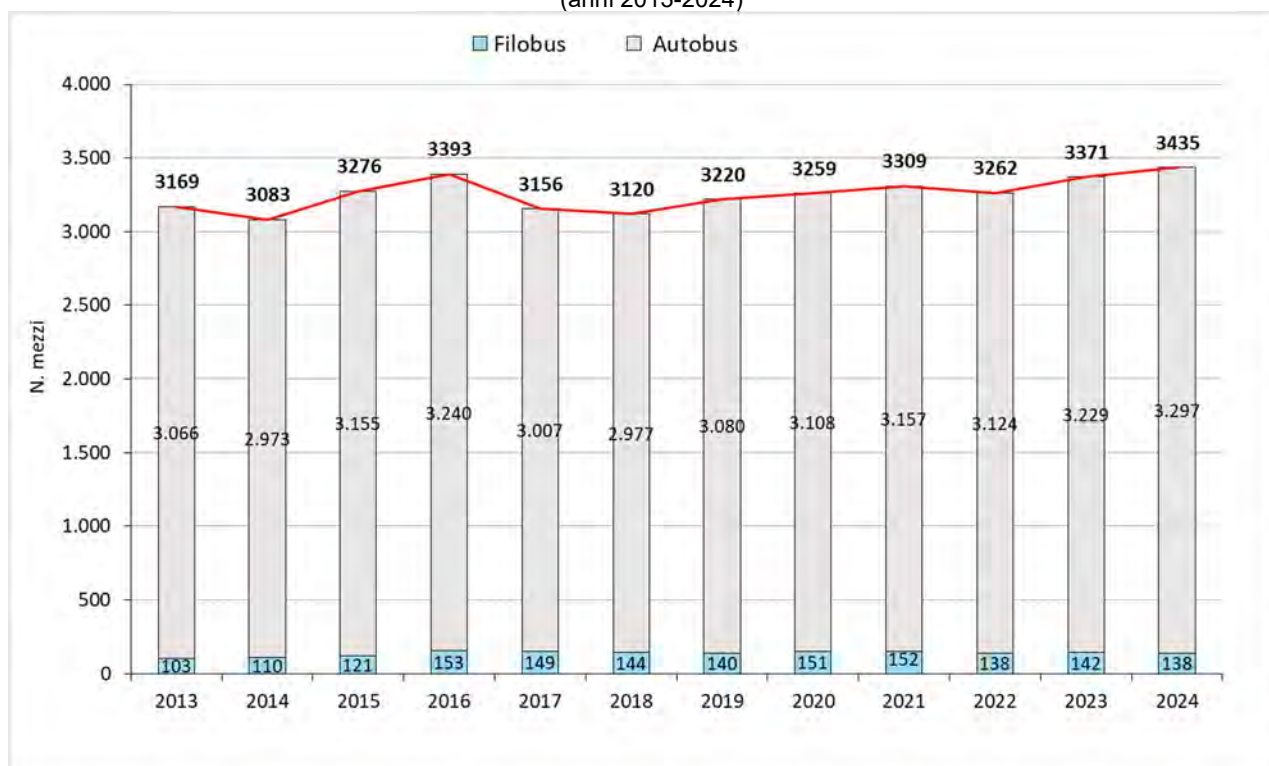
3.3.2 Il parco rotabili Tpl su gomma: analisi della situazione attuale

■ LA CONSISTENZA DEL PARCO

Sulla base dei dati forniti annualmente dalle Agenzie per la mobilità della Regione, al **31.12 2024** il **parco rotabili per il TPL su gomma dell'Emilia-Romagna** è composto da **3435 mezzi**.

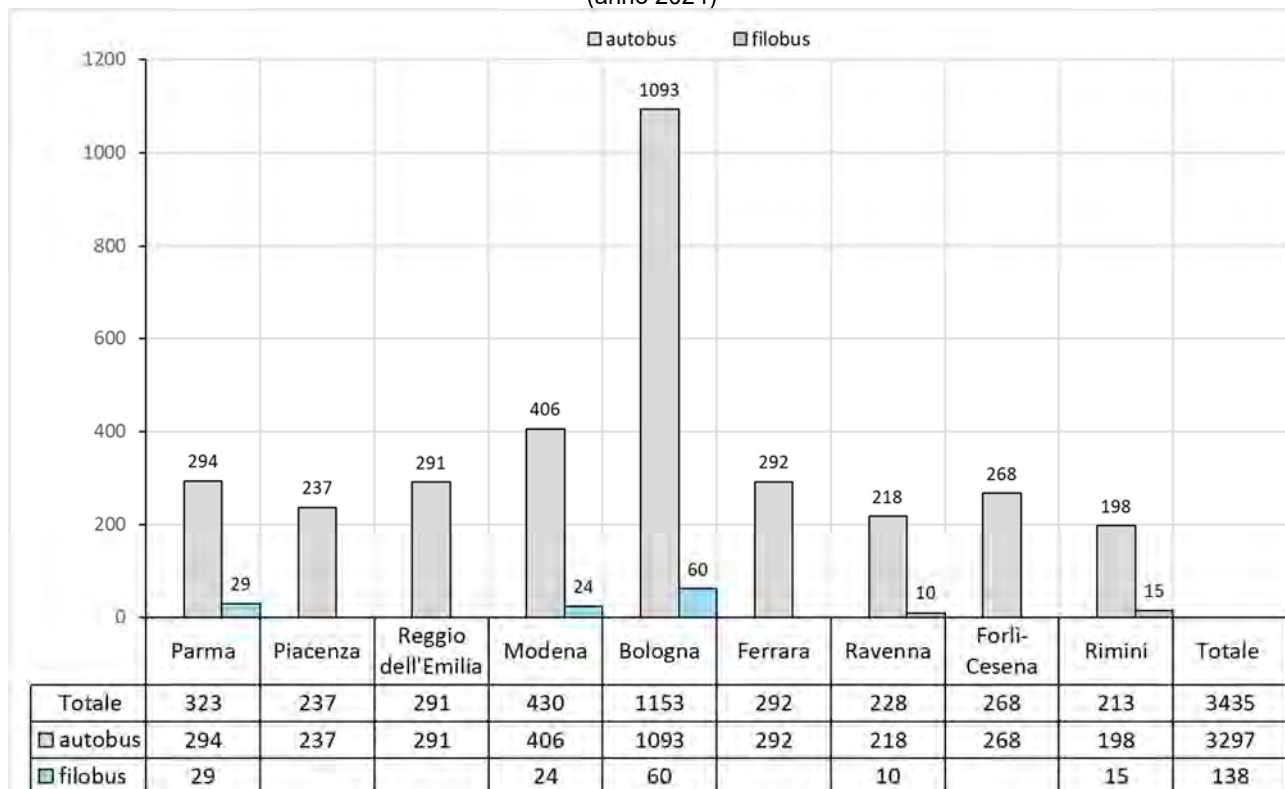
Assumendo il dato al 31.12. 2022 pari a **53.114 mezzi TPL su gomma a livello nazionale** (fonte dati ISFORT - 21° Rapporto sulla mobilità degli italiani Cap.6, pag.89), i rotabili del parco regionale costituiscono il **6,54 % sul totale nazionale**.

Figura 12
Parco rotabili TPL regionale
Trend consistenza
(anni 2013-2024)



La distribuzione dei mezzi nei territori della Regione è rappresentata nella figura seguente: il 33,6% dei rotabili TPL su gomma in circolazione nella Regione appartengono al territorio della Città metropolitana di Bologna; seguono Modena con il 12,5% e Parma con il 9,4%, quindi Ferrara con 8,5% e Reggio Emilia con 8,5%, Piacenza 6,9%. Il bacino della Romagna conta complessivamente sui tre territori che lo compongono il 20,6% dei rotabili.

Figura 13
Parco mezzi TPL regionale: focus territori
 (anno 2024)



Complessivamente, al 31.12.2024, il calo maggiore del numero di mezzi è presente sul territorio di Rimini con – 6,99% rispetto al 2023, seguito da Piacenza con -6,32%; quindi Forlì Cesena con -3,25%. Si evidenzia un l'incremento di 9,41% di mezzi nel territorio di Modena.

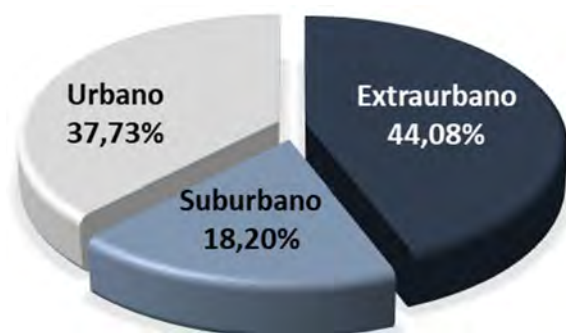
Tabella 19

	Totale complessivo			
	2023	2024	diff.	diff. %
Parma	314	323	9	2,87%
Piacenza	253	237	-16	-6,32%
Reggio Emilia	281	291	10	3,56%
Modena	393	430	37	9,41%
Bologna	1112	1153	41	3,69%
Ferrara	293	292	-1	-0,34%
Ravenna	219	228	9	4,11%
Forlì-Cesena	277	268	-9	-3,25%
Rimini	229	213	-16	-6,99%
Totale	3371	3435	64	1,90%

■ LA TIPOLOGIA DI IMMATRICOLAZIONE E L'ALIMENTAZIONE

A fine 2024 si registra la seguente situazione relativamente alla tipologia di immatricolazione dei mezzi del complessivo parco regionale: il 44,08 % è immatricolato nella tipologia extraurbana ed il 37,73% urbana; la tipologia suburbana, in lieve calo rispetto al 2023, passa dal 18,81% al 18,20% nel 2024.

Figura 14
Tipologia immatricolazione parco rotabili TPL regionale
(anno 2024)



EXTRAURBANO	1514
SUBURBANO	625
URBANO	1296
TOTALE	3435

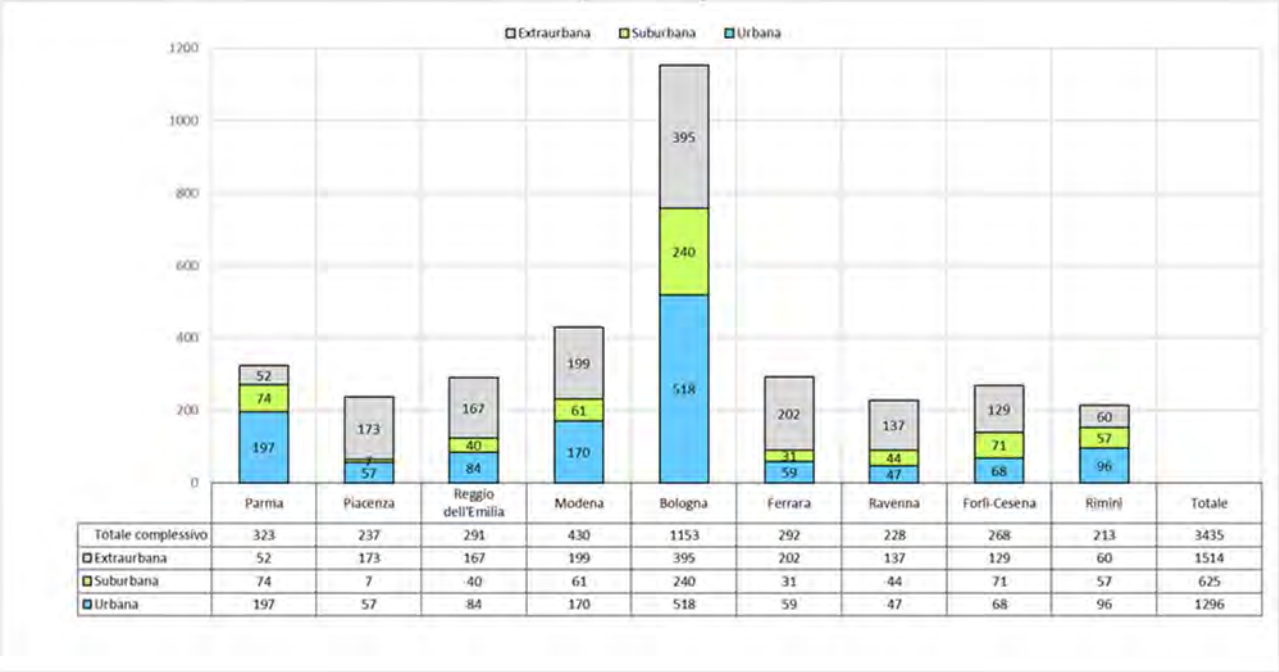
La distribuzione della **tipologia di immatricolazione del parco** è **pressoché costante negli anni**: nella figura seguente è evidenziato il trend a partire dall'anno 2014.

Figura 15
Tipologia di immatricolazione
(trend anni 2011-2024)



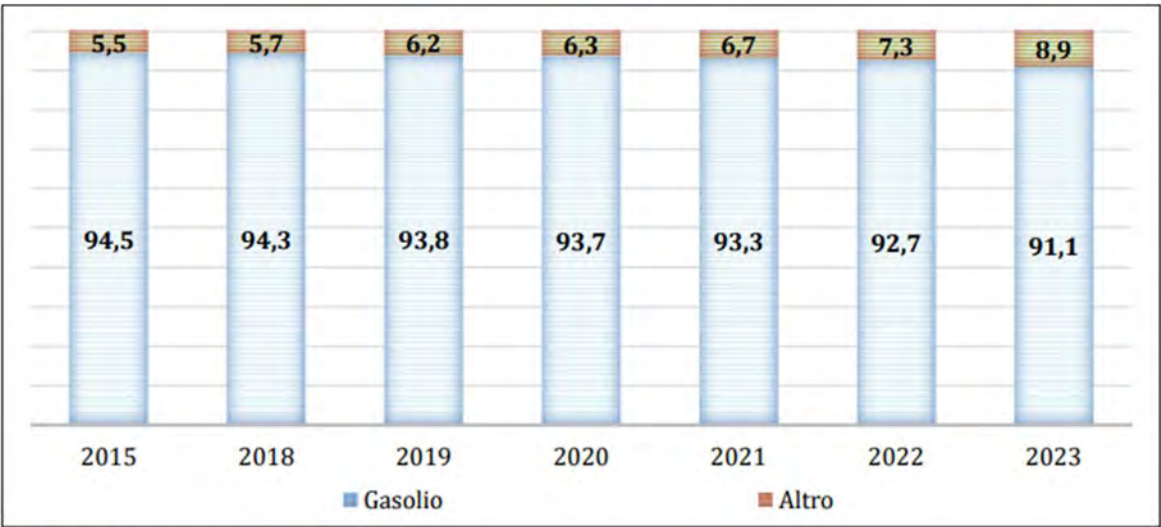
Da una lettura delle tipologie di mezzi nei diversi territori della Regione, si nota come a Parma, bologna e Rimini vi sia una prevalenza di mezzi urbani, pari rispettivamente al 60,9%, 44,9% e 45% sul totale, mentre 6 bacini abbiano una prevalenza di mezzi extraurbani: 73% Piacenza, 69% Ferrara, 60% Ravenna, 57% Reggio Emilia, 48% Forlì-Cesena e 46% Modena.

Figura 16
Tipologia di immatricolazione: focus territori
(anno 2024)



Sotto il profilo dell'alimentazione, a fine 2022 (fonte dati ISFORT - 21° Rapporto sulla mobilità degli italiani, Cap.6, pag.88) per ciò che riguarda il **settore del TPL a livello nazionale**, il 91,1% del parco autobus presenta una alimentazione a gasolio mentre il restante 8,9% è la quota per altre tipologie di alimentazione.

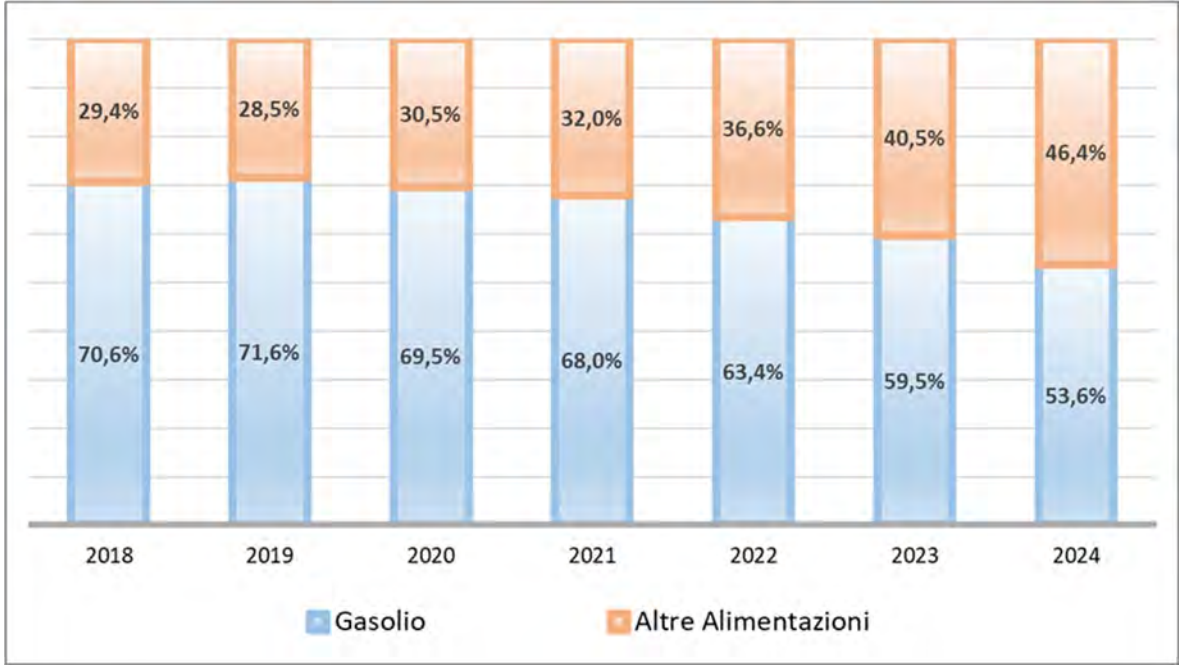
Figura 17
Alimentazione parco TPL nazionale
(anni 2015-2023)



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati ACI-Istat

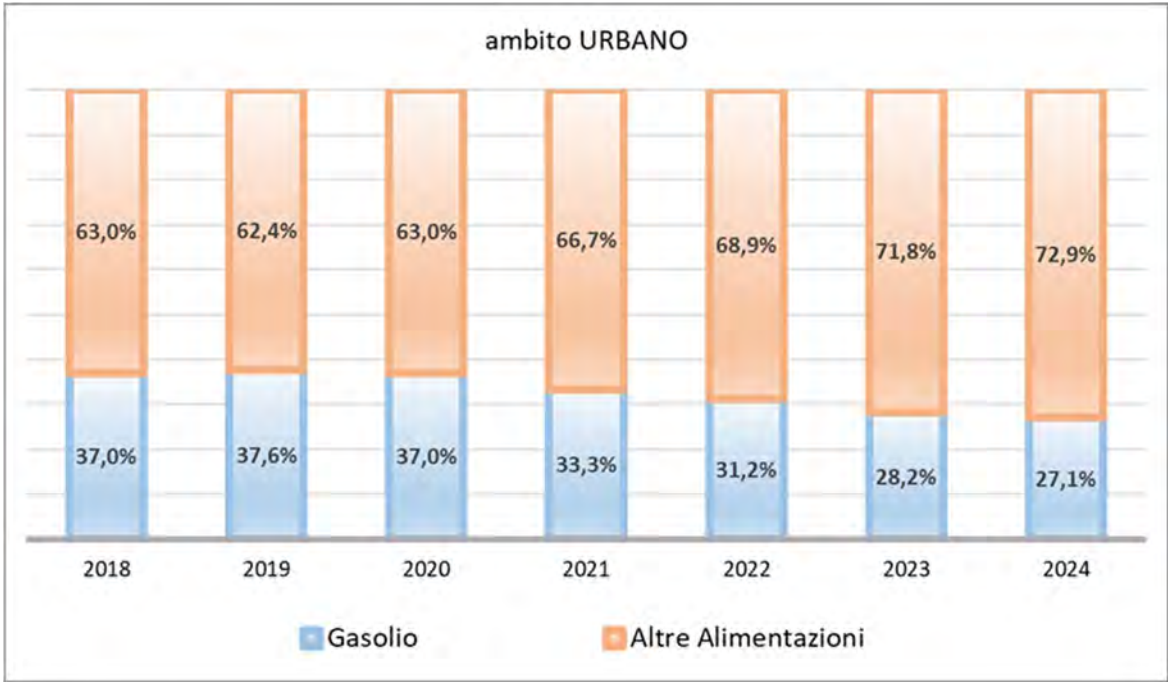
Il parco autobus TPL dell'Emilia-Romagna, benché presenti una percentuale di alimentazione a gasolio ancora predominante, evidenzia una forte diminuzione negli anni, passando dal 70,6% del 2018 (a fronte di un dato nazionale del 94,3%) al 53,6% del 2024.

Figura 18
Alimentazione parco TPL regionale
(anni 2018-2024)



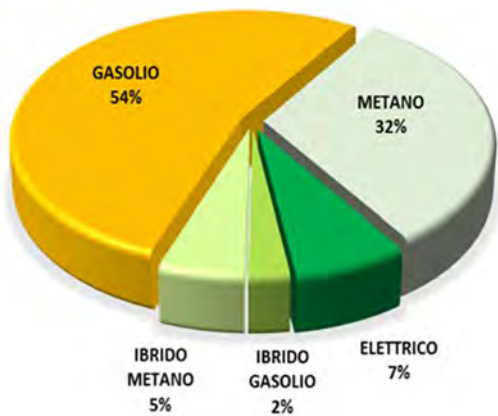
La medesima analisi condotta in solo ambito urbano evidenzia come l'utilizzo dell'alimentazione a gasolio raggiunga appena il 27,1% tra le tipologie, con un forte sorpasso da parte delle altre fonti di alimentazione.

Figura 19
Alimentazione parco TPL regionale SOLO URBANO
(anni 2018-2024)



Sotto il profilo dell'alimentazione, al termine dell'anno 2024 il **parco mezzi TPL dell'Emilia-Romagna** è così composto:

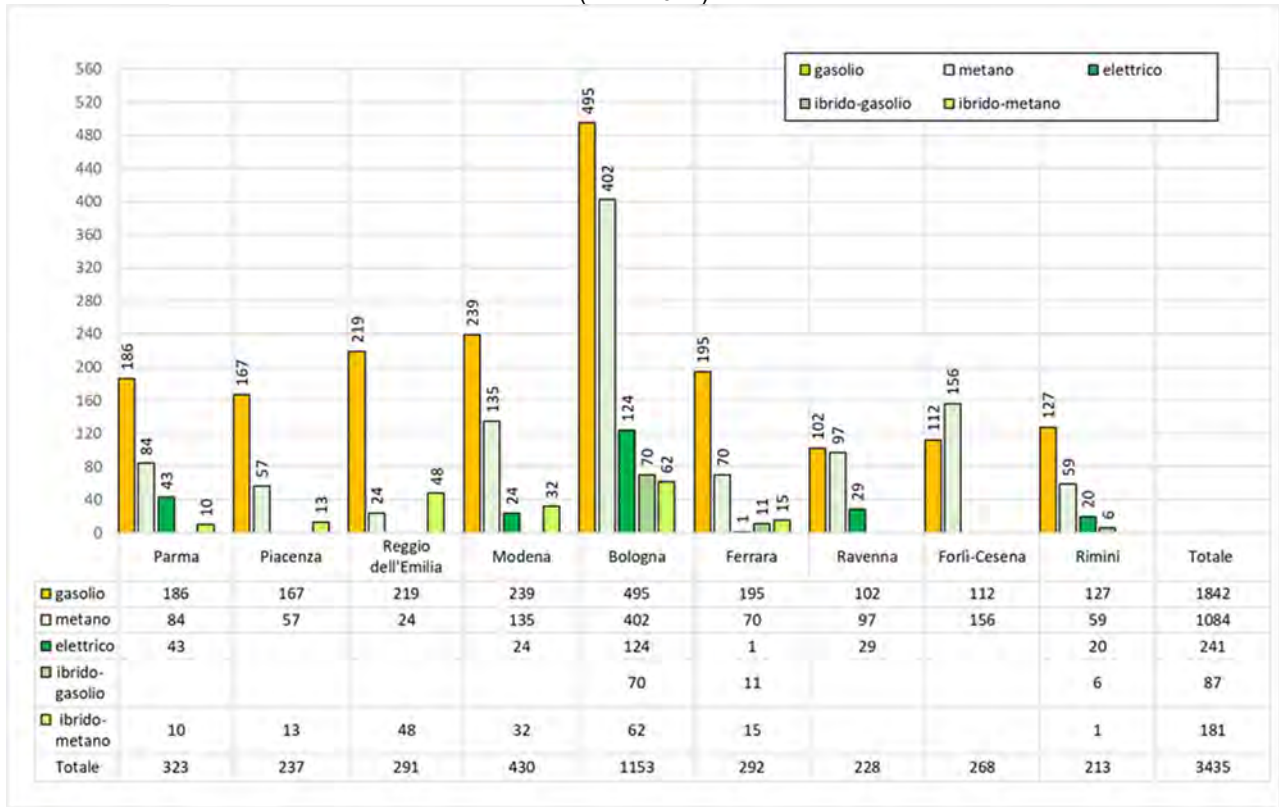
Figura 20
Alimentazione parco rotabili TPL regionale
(anno 2024)



GASOLIO	1842
METANO	1084
ELETTRICO	241
IBRIDO GASOLIO	87
IBRIDO METANO	181
Totale	3435

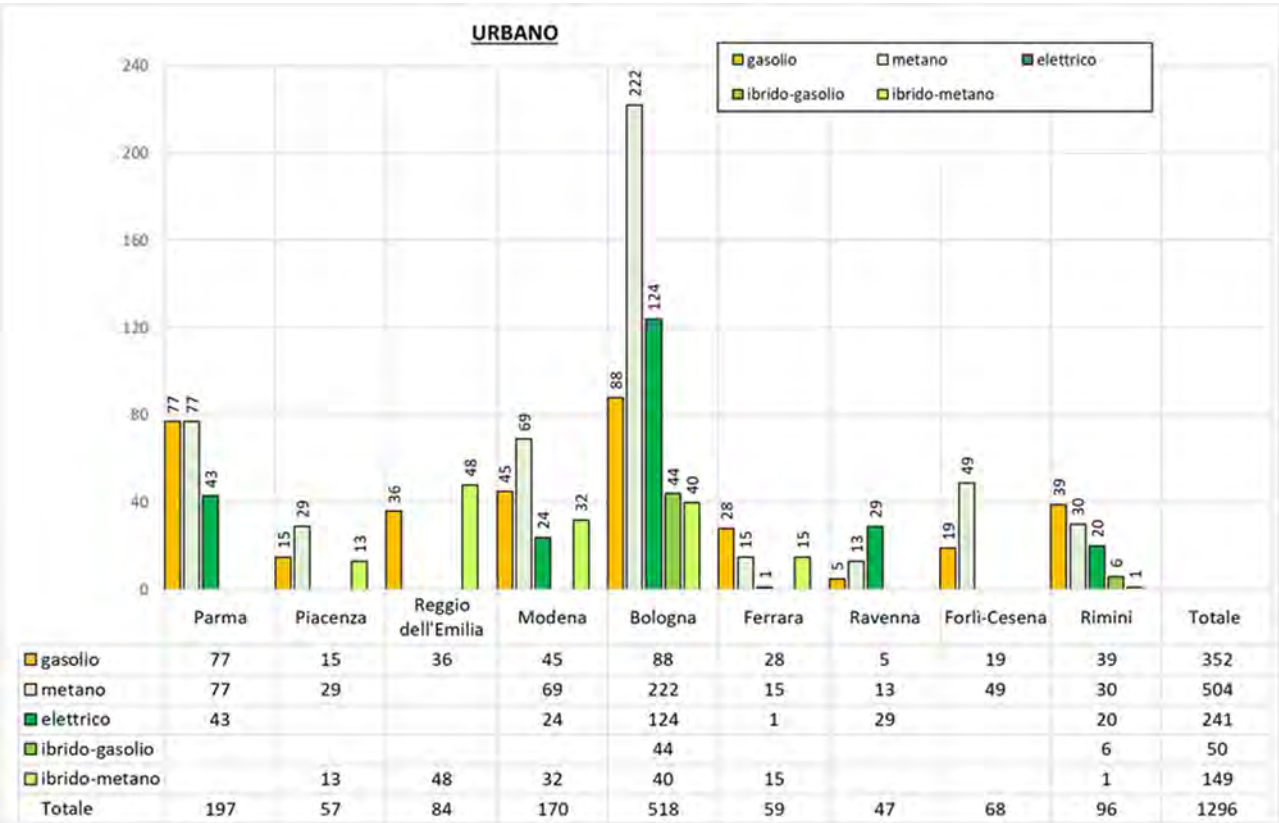
Al 31.12.2024 la situazione dell'alimentazione del complessivo parco rotabili TPL regionale nei 9 territori della Regione mette in luce la **prevalenza dei mezzi a gasolio distribuita in tutti i territori**.

Figura 21
Alimentazione parco rotabili TPL: focus territori
(anno 2024)



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.

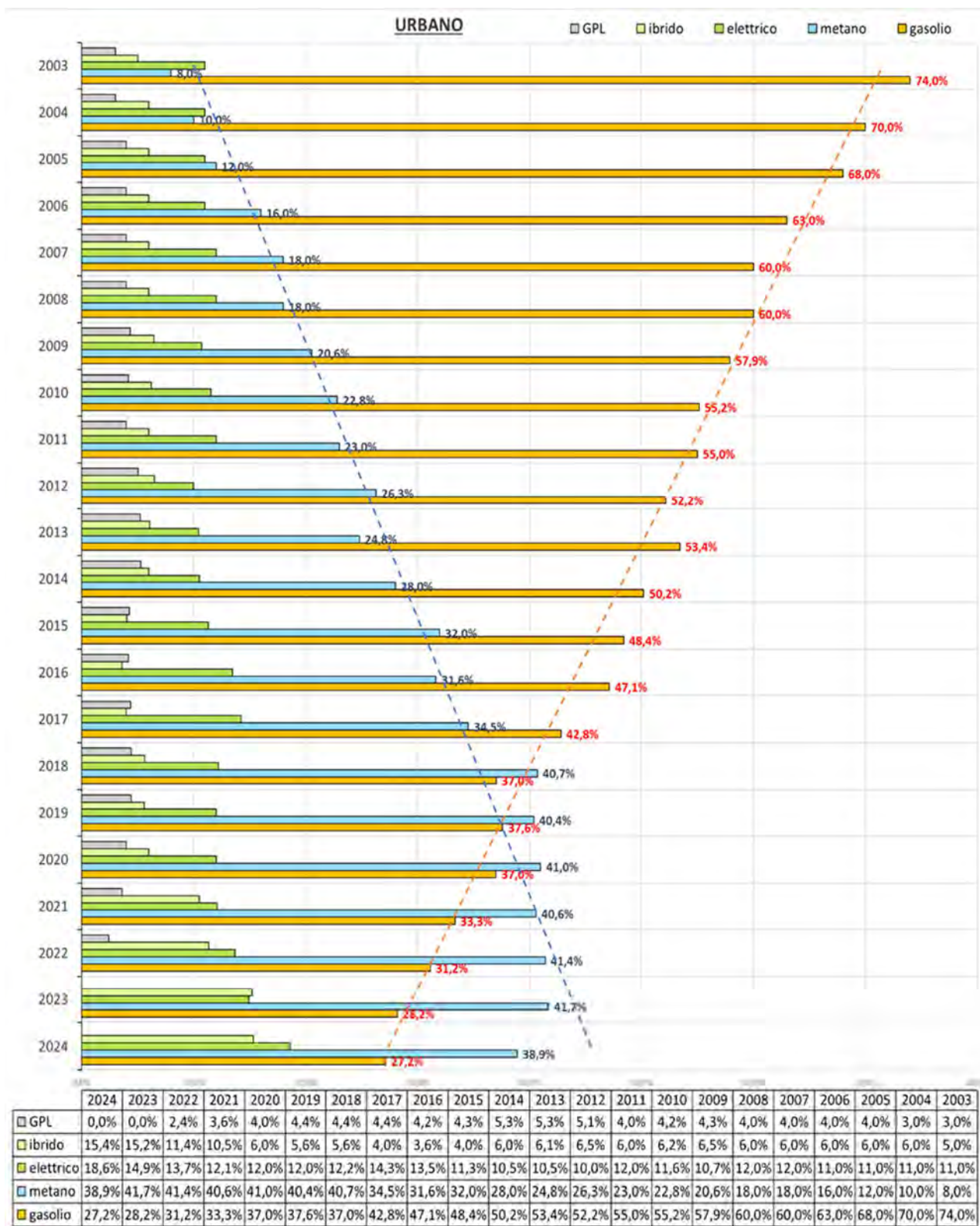
Figura 22
Alimentazione parco rotabili TPL URBANO: focus territori
(anno 2024)



Si evidenzia in particolare in **ambito urbano** la **crescita molto sostenuta dell'alimentazione a metano** che passa dall'8% del 2003 al 38,8% del 2024 e l'elettrica che, nel 2024, raggiunge il 18,6% a fronte di un **calo consistente dei mezzi a gasolio** che dal 74% del 2003 scendono al 27,16% del 2024.

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 23
Alimentazione parco rotabili TPL URBANO
(trend anni 2003-2024)



■ LA CLASSE AMBIENTALE

Le norme del Codice della strada approvate con 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.

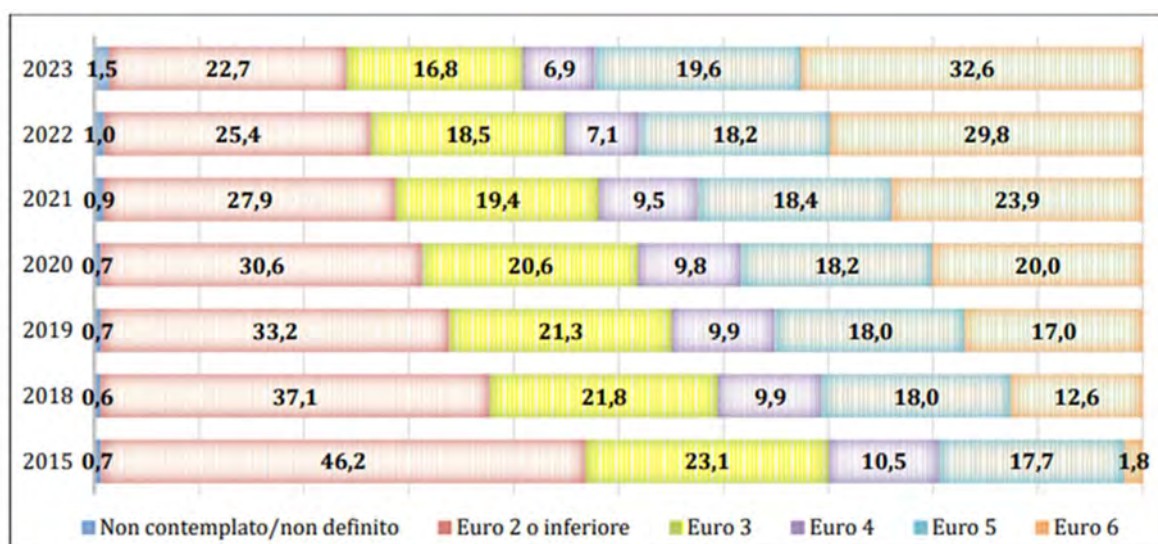
Con il decreto Milleproroghe del 2023 (Legge del 24 febbraio 2023 n. 14 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge del 29 dicembre 2022 n. 198, entrato in vigore il 30 dicembre 2022), il **divieto di circolazione per autobus Euro 2 è prorogato al 1° gennaio 2024**, quindi **in concomitanza 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 (21° Rapporto sulla mobilità degli italiani), l'evoluzione del parco autobus (non solo TPL) in Italia, per standard emissivo, risulta il seguente:

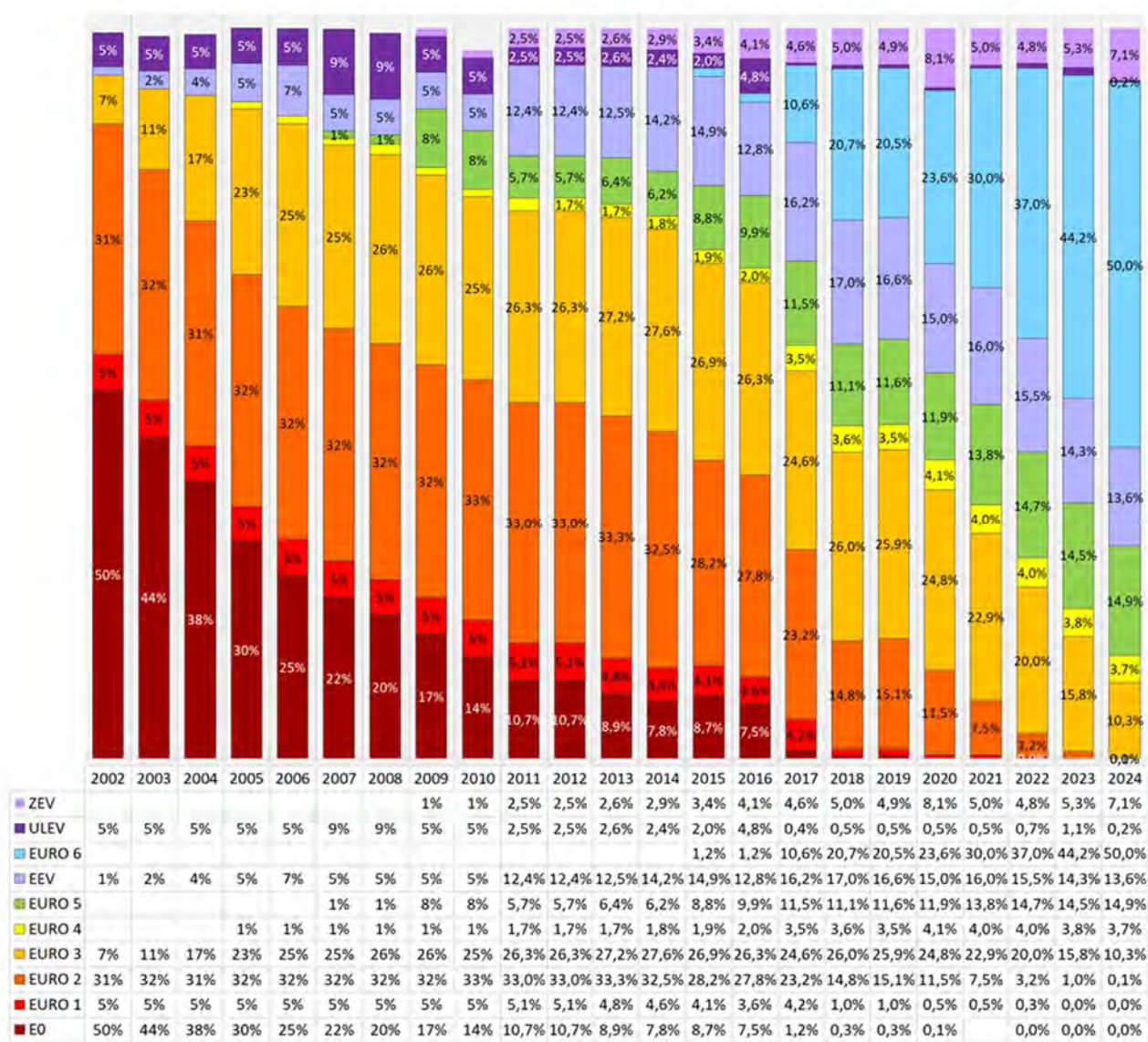
Figura 24
Evoluzione del parco autobus (non solo TPL) in Italia, per standard emissivo



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati ACI-Istat

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.

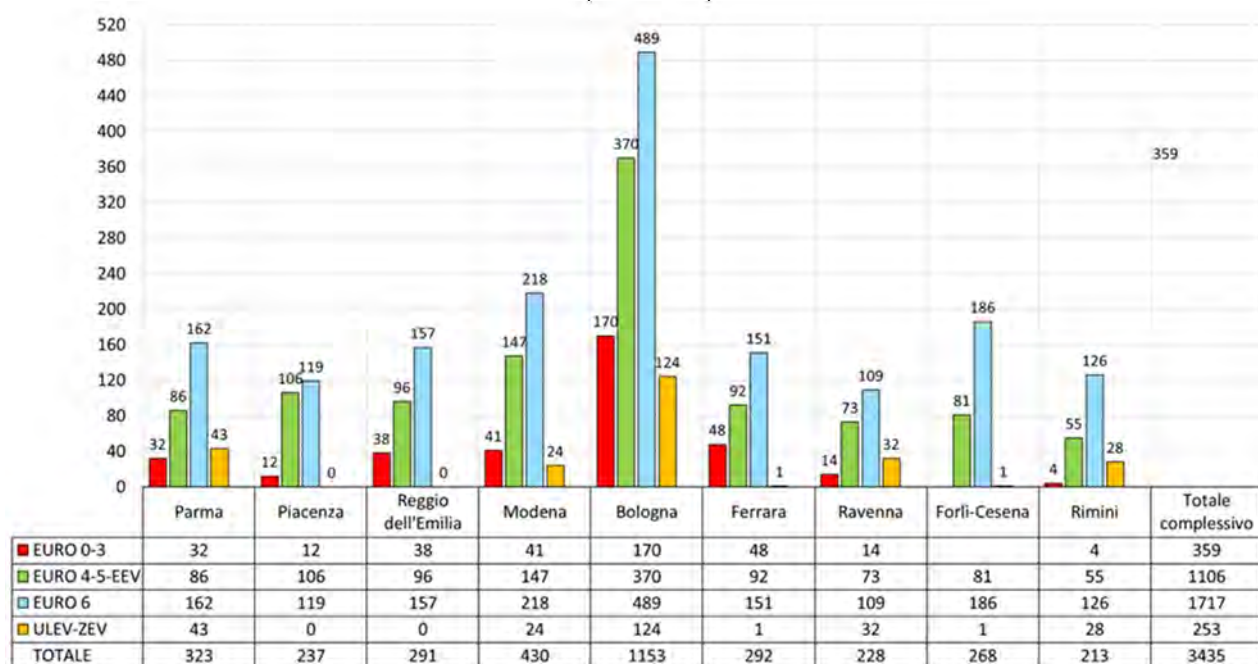
Figura 25
Parco rotabili TPL regionale: trend Classe Ambientale
(2012-2024)



L'analisi sul parco Regionale evidenzia come la tipologia delle classi emissive sia notevolmente variata nel tempo. Gli investimenti pubblici e il cofinanziamento delle aziende del territorio hanno portato la percentuale complessiva delle classi emissive più basse (Euro 0,1,2 e 3) pari al 10,5%.

A fine 2024 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.

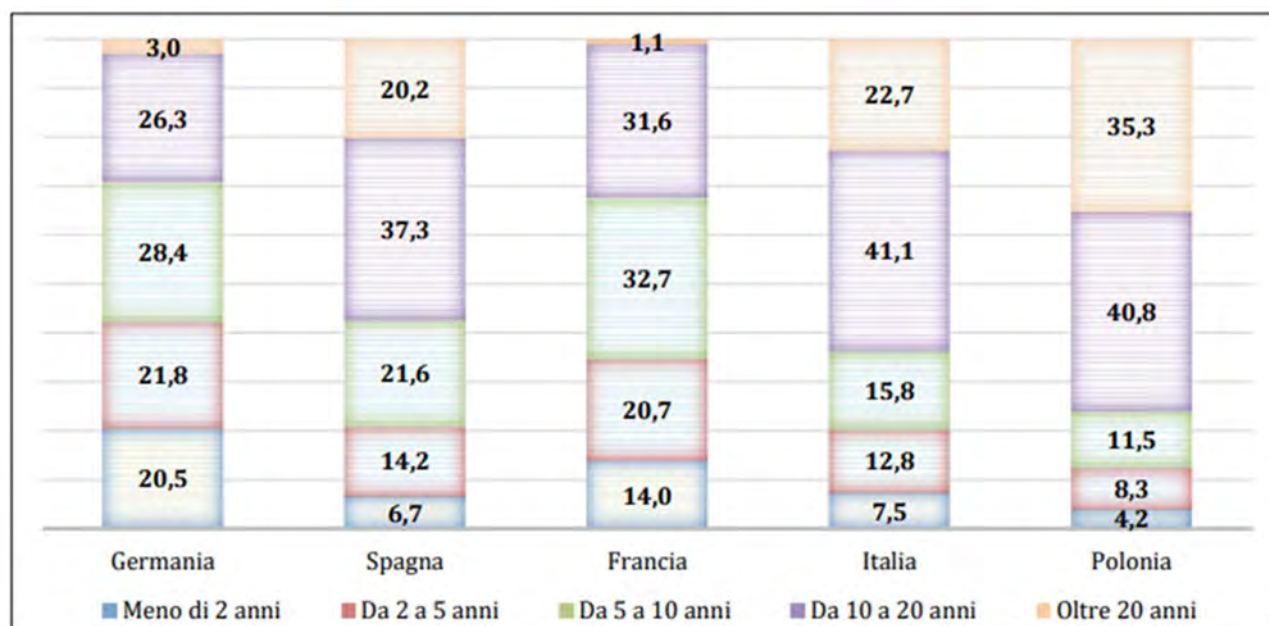
Figura 26
Classe Ambientale -Focus territorio n° mezzi
 (anno 2024)



■ 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 27
Età parco autobus Europeo (non solo TPL)



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 **2022** (fonte dati ISFORT - 21° Rapporto sulla mobilità degli italiani Cap.6, pag.90): in Germania e Francia la percentuale dei mezzi con età oltre i 20 anni non supera il 3% contro un dato italiano del 22,7%.

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

Figura 28
Età parco autobus Italia (non solo TPL)

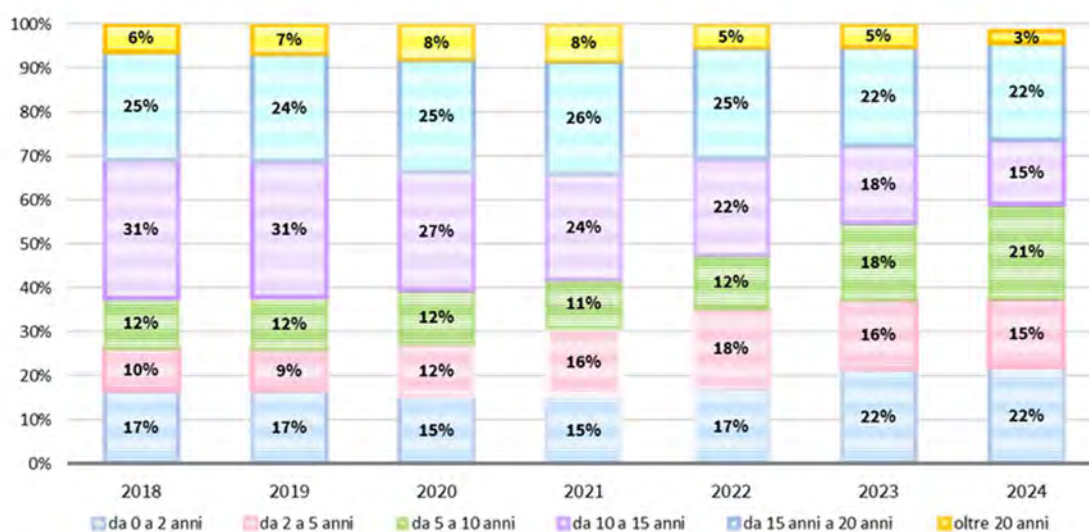


Fonte: Elaborazioni Isfort su dati ACI-Istat

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 - 21° Rapporto sulla mobilità degli italiani Cap.6, pag.89)

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 3% del parco e quelli con età da 0 a fino a 2 anni sono passati dal 17% del 2018 al 22% del 2024.

Figura 29
La distribuzione del parco autobus per classi di anzianità Emilia-Romagna (val.%)



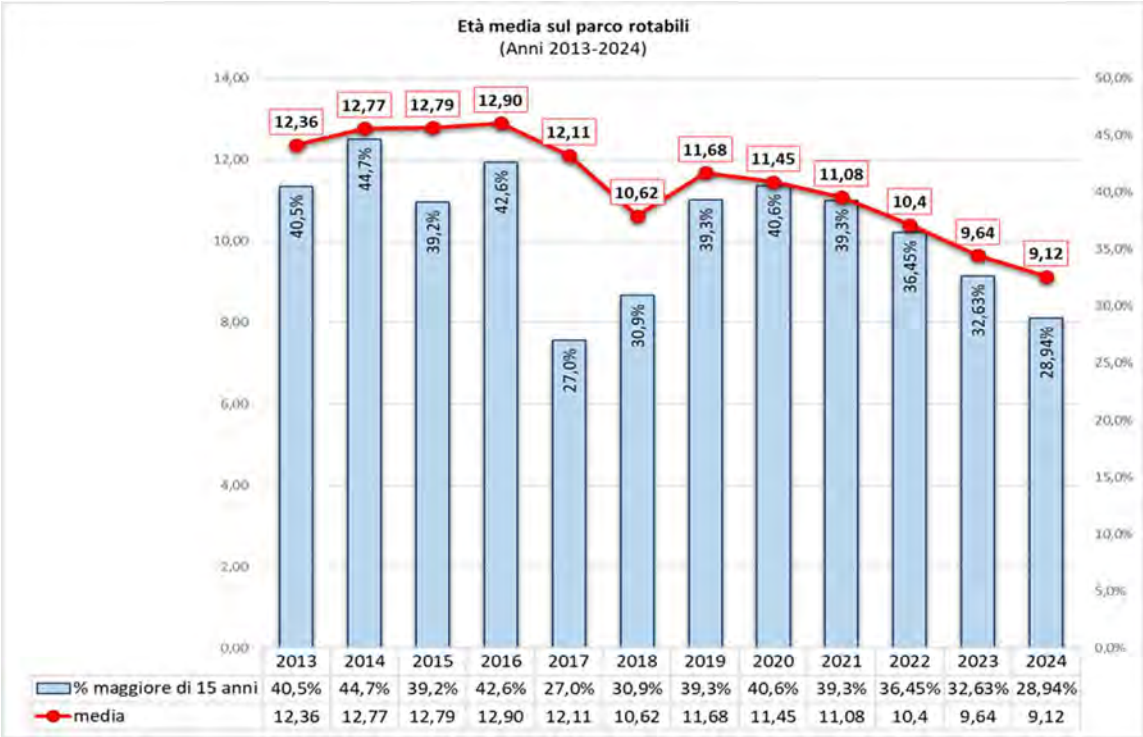
L'analisi seguente mostra la **composizione, negli ultimi cinque anni, della classe ambientale del parco mezzi e la relativa età media**, evidenziando la dismissione consistente dei mezzi più obsoleti e l'immissione di nuovo materiale rotabile.

Tabella 20

	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EEV	EURO 6	ULEV	ZEV	Totale
N° MEZZI 2020	4	16	375	808	133	387	489	769	15	263	3259
età media 2020	23,25	19,94	20,58	16,05	12,63	11,01	11,40	2,14	2,40	11,49	11,45
N° MEZZI 2021		16	244	758	133	455	528	995	19	161	3309
età media 2021		20,75	21,60	17,02	13,56	12,40	12,01	2,59	3,00	10,57	11,07
N° MEZZI 2022		9	104	652	129	478	506	1206	22	156	3262
età media 2022		20,78	22,43	17,90	14,70	13,10	12,77	2,94	3,45	9,63	10,40
N° MEZZI 2023			33	532	129	489	481	1490	38	179	3371
età media 2023			23,00	18,77	15,74	13,62	13,52	3,36	3,21	7,92	9,64
N° MEZZI 2024			4	355	127	512	1717	467	8	245	3435
età media 2024			24,00	19,72	16,70	14,33	3,88	14,29	3,63	5,72	9,12

L'età media del parco veicolare TPL dell'Emilia-Romagna **al 31.12.2024 è di 9,12 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**.

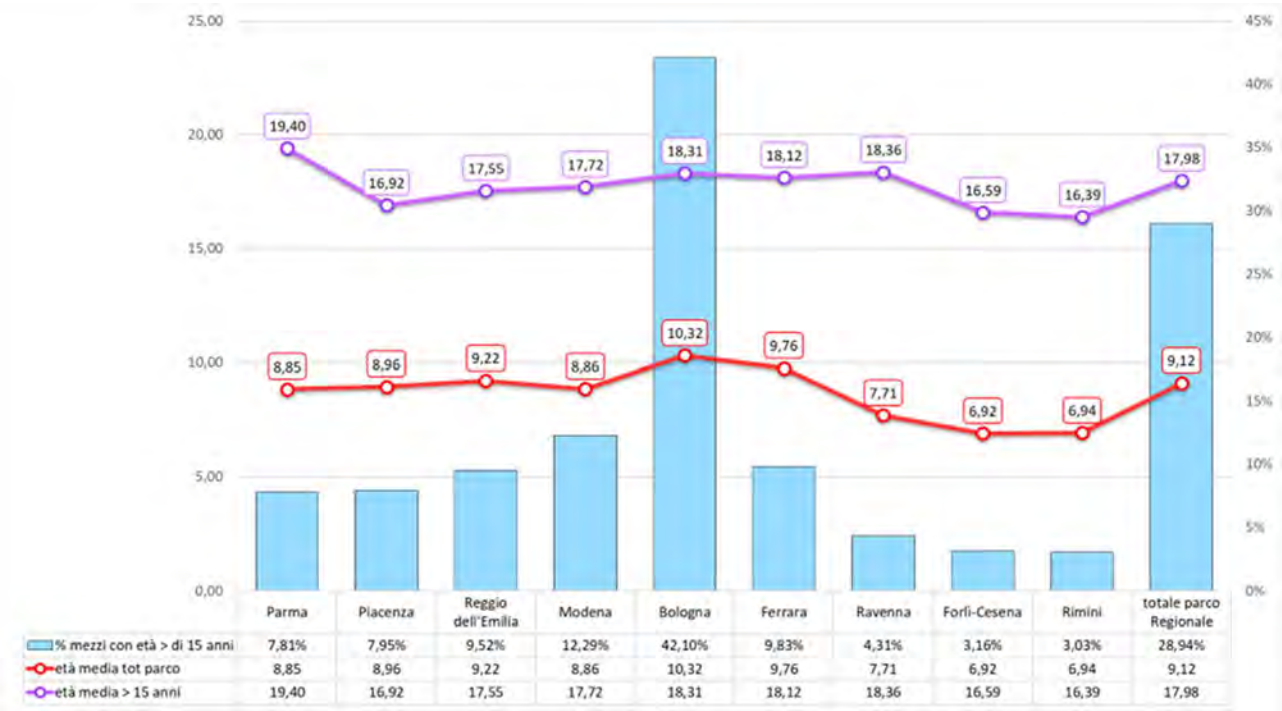
Figura 30
Evoluzione 2013-2024 dell'età media del parco rotabile e % mezzi con più di 15 anni



A fine 2024 il 28,94% dei mezzi ha età maggiore di 15 anni, percentuale in calo rispetto al 32,63% del 2023.

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 10,32 anni di Bologna e i 6,92 di Forlì-Cesena.**

Figura 31
Focus territori: età media parco e mezzi con più di 15 anni
(anno 2024)



Il Focus sui singoli territori regionali all'anno 2024 evidenzia l'età media dei singoli parchi con raffronto alla consistenza ed età media dei mezzi con più di 15 anni su ciascun bacino.

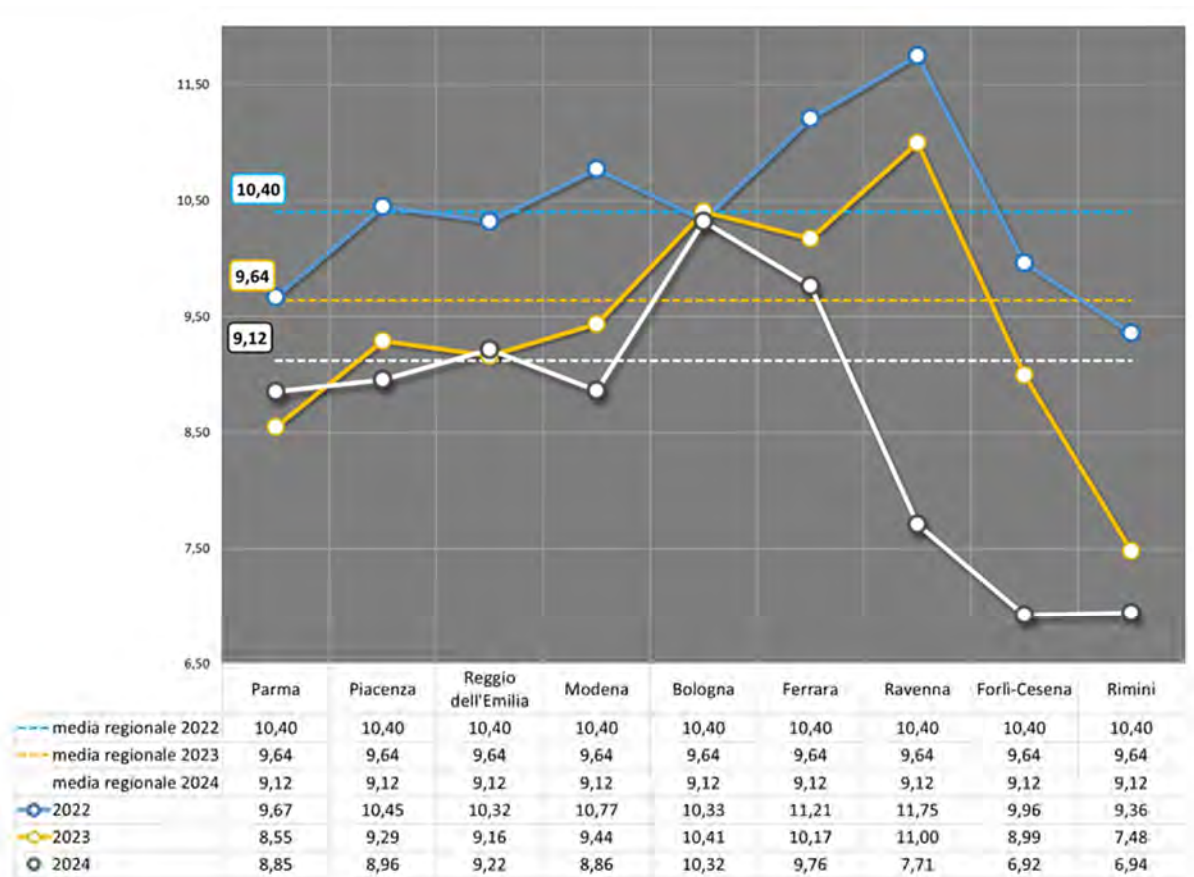
Quasi tutti i territori presentano una **diminuzione dell'età media nel triennio 2022-2024**.

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 2022-2024 nel triennio considerato.

Figura 32
Focus evoluzione dell'età media del parco rotabile nei territori
 (anni 2022-2024)



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

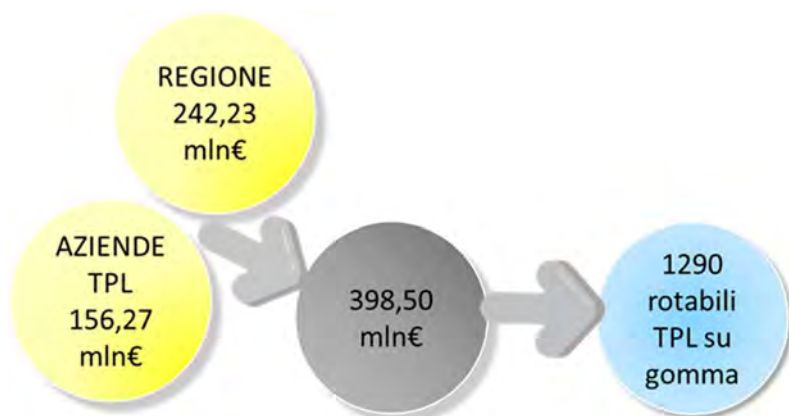
Fino al recente passato le risorse statali per gli investimenti sui parchi rotabili TPL su gomma erano molto frammentate con conseguente impossibilità di una programmazione dei piani di investimento di medio-lungo periodo.

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 ALLA REGIONE



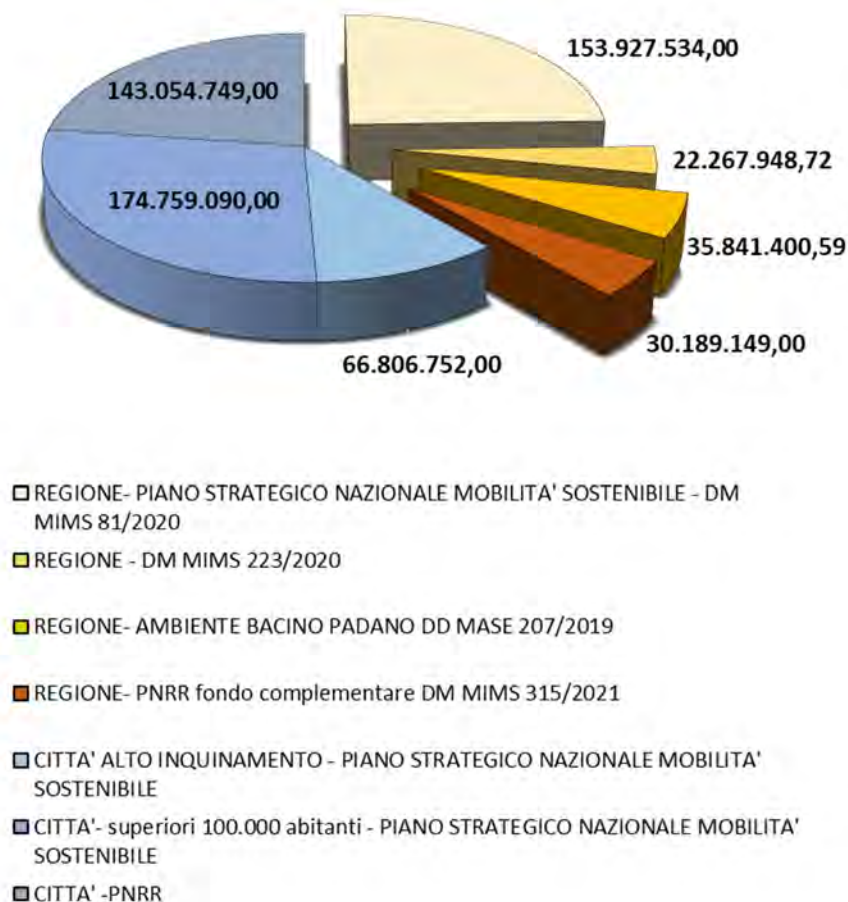
Le risorse per il rinnovo del parco autobus per il TPL su gomma in Emilia-Romagna ammontano a **242,23 milioni di euro** distribuite nelle annualità **dal 2018 al 2033**.

Complessivamente il **piano di investimenti** ha un valore di **398,50 mln€** e vede il concorso delle risorse in capo alla Regione, unite al finanziamento da parte delle Aziende TPL pari a 156,27 mln.

L'attuazione di questo piano permetterà un ammodernamento consistente della flotta di autobus attualmente circolante, stimato in oltre **1290 nuovi mezzi**, consentendo la riduzione progressiva dal servizio degli autobus con maggiore anzianità e più inquinanti.

■ LE FONTI DI FINANZIAMENTO

Figura 33
Risorse per linea di finanziamento



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 21

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.

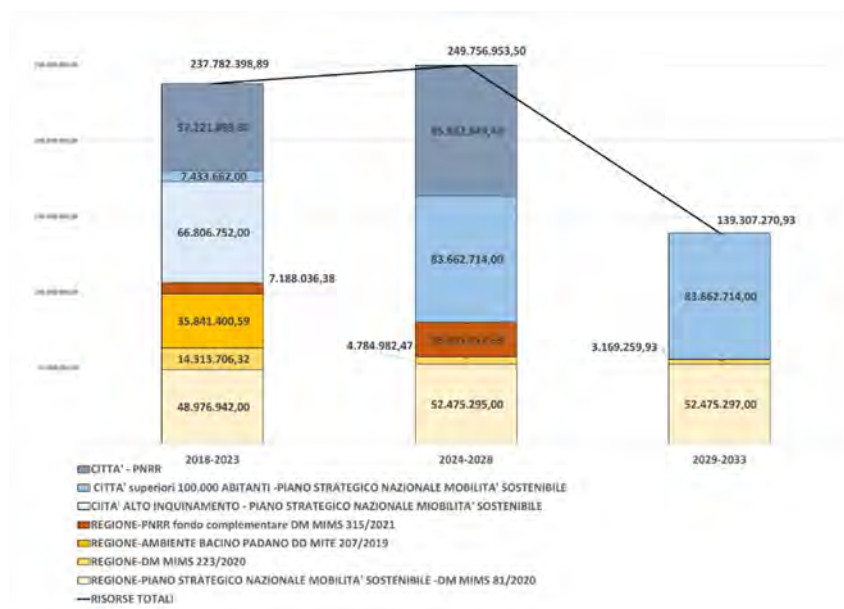
Tabella 22

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

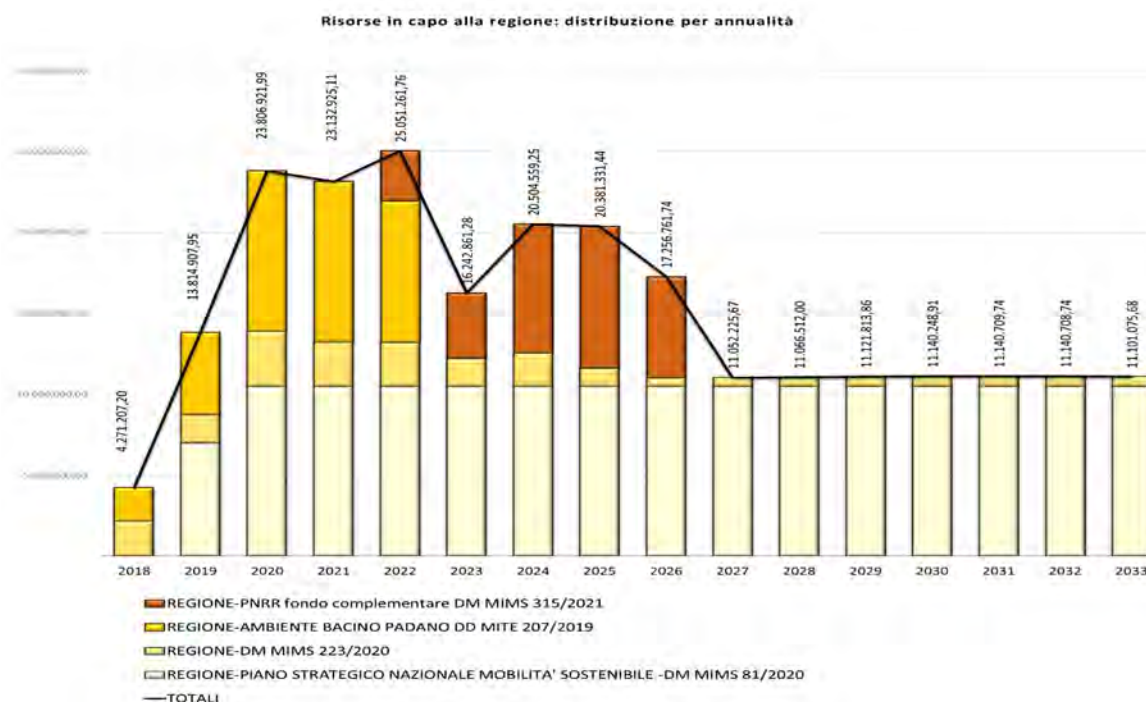
La distribuzione delle risorse per quinquennio per ciascuna linea di finanziamento, in capo **alla Regione e alle Città** è rappresentata nel grafico seguente:

Figura 34
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 35
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 nella figura precedente. 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%),
- passeggeri trasportati/anno (peso 25%),
- numero dei mezzi circolanti nel territorio (peso 50%).

Figura 36
Distribuzione risorse per territorio

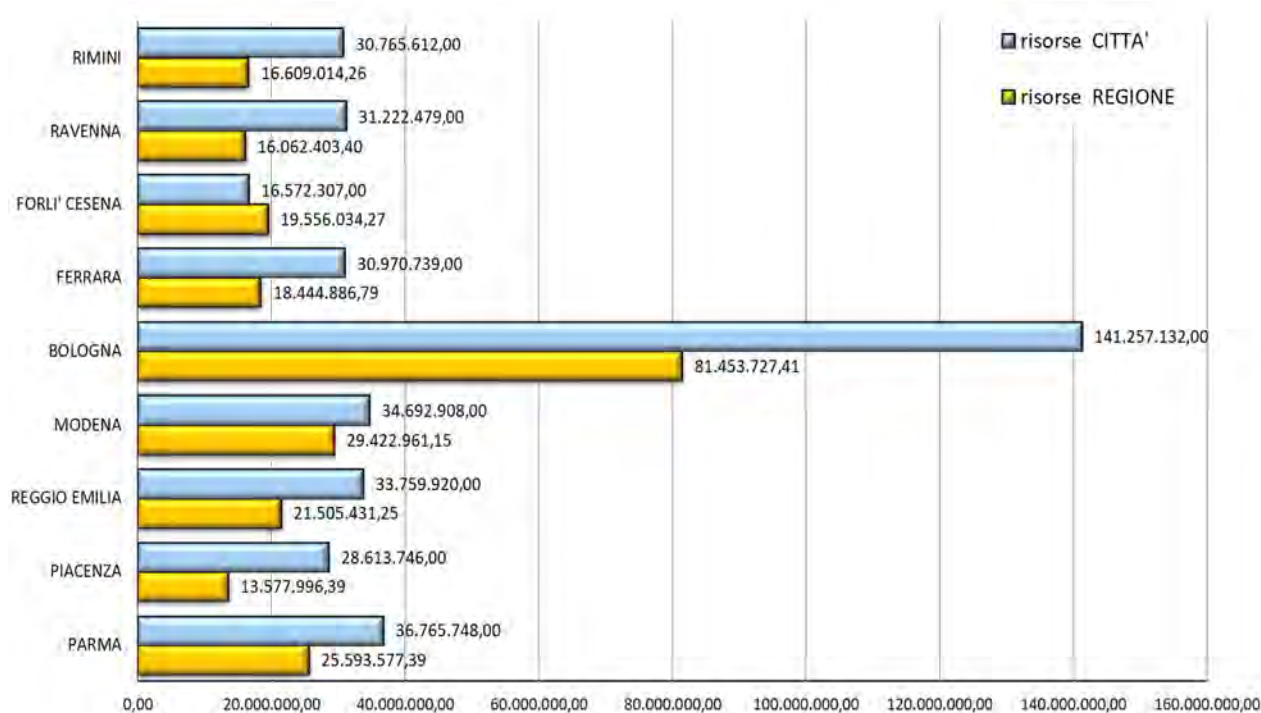


Tabella 23

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 24

	Risorse pubbliche	Cofinanziamento aziende	Totale investimento	% Finanziamento pubblico	N° mezzi acquistati
PARMA	25.593.577,39	15.994.586,61	41.588.164,00	61,54%	120
PIACENZA	13.577.996,38	9.571.179,62	23.149.176,00	58,65%	86
REGGIO EMILIA	21.505.431,24	14.345.562,76	35.850.994,00	59,99%	122
MODENA	29.422.961,15	20.416.854,85	49.839.816,00	59,04%	182
BOLOGNA	81.453.727,41	48.220.410,13	129.674.137,54	62,81%	368
FERRARA	18.444.886,78	12.990.513,22	31.435.400,00	58,68%	110
RAVENNA	19.556.034,30	12.083.358,83	31.639.393,13	61,81%	115
FORLI-CESENA	16.062.403,41	12.293.999,75	28.356.403,15	56,64%	100
RIMINI	16.609.014,26	10.354.630,74	26.963.645,00	61,60%	91
	242.226.032,32	156.271.096,50	398.497.128,82	60,78%	1.294

3.3.4 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.

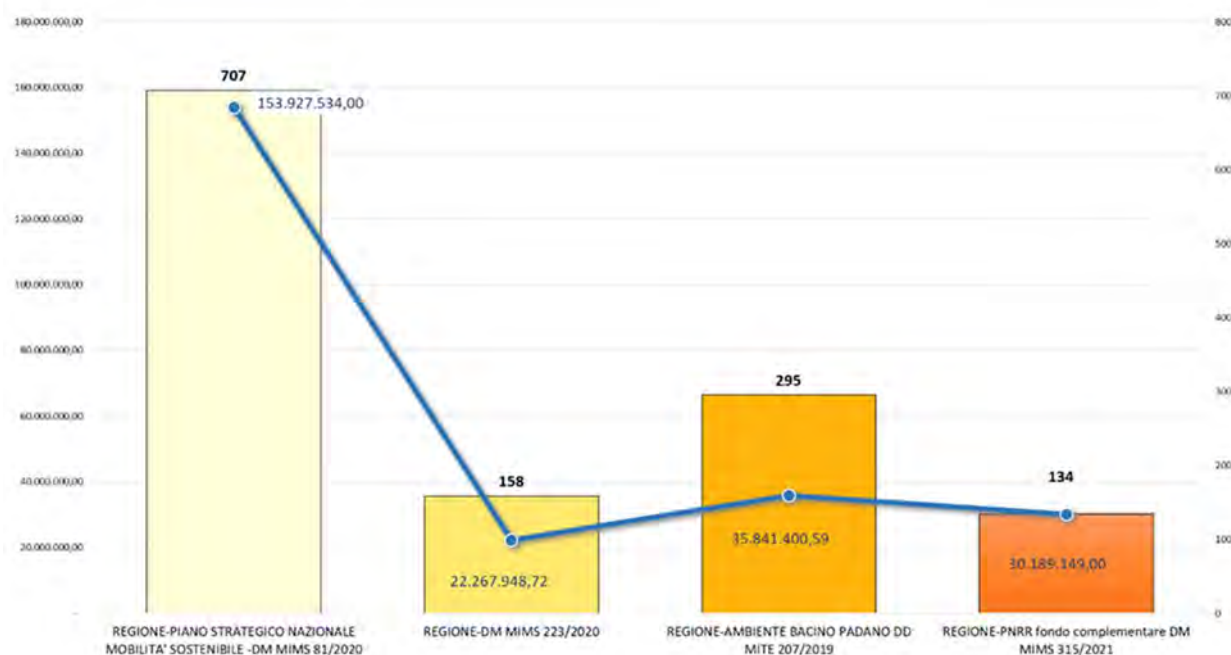
I piani attualmente programmati sono suscettibili di variazioni, soprattutto nel medio/lungo periodo, a fronte degli esiti di gara, delle innovazioni tecnologiche che potranno intervenire e/o di effetti al momento imprevisi sui costi/sulle forniture a seguito di eventi congiunturali, come quelli in corso 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 luglio 2025 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 **1294 nuovi mezzi**.

Figura 37
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 **60.412.508,31 €**.

■ 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**:

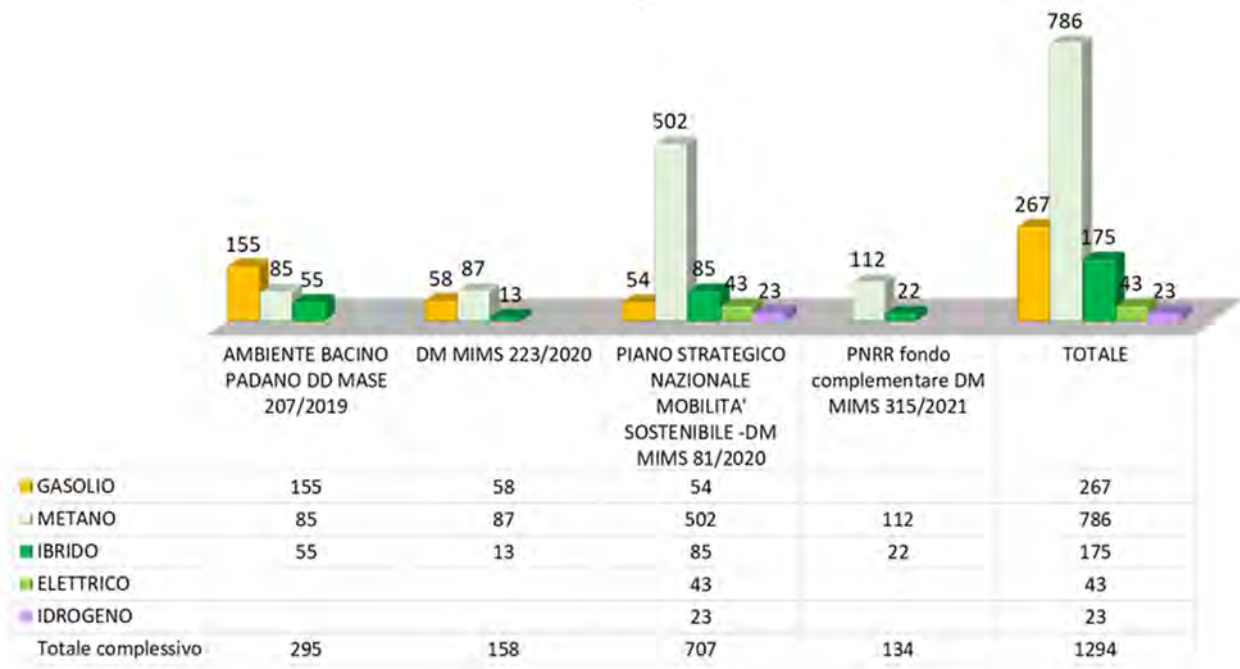
- **massimizzare il rinnovo del parco autobus regionale**, che ancora ha un'età media elevata e una alta percentuale di mezzi inquinanti su totale;
- realizzare un **rinnovo che interessi tutte le linee di TPL su gomma**, attraverso acquisti di mezzi con tecnologia differenti a seconda dell'uso urbano/extraurbano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

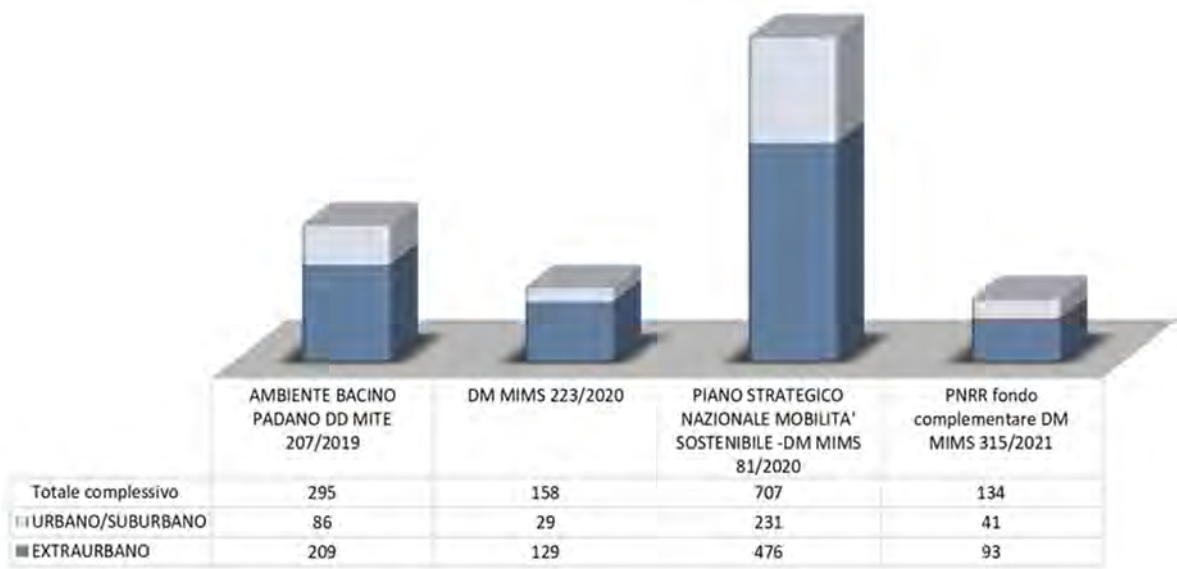
Il Focus seguente mostra come sono composti, sotto il profilo dell'alimentazione, i piani di investimento finanziati con i diversi fondi in capo alla Regione. Queste le consistenze totali: elettrici 30, ibridi 150, metano 1006, gasolio 245.

Figura 38
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 1294 nuovi mezzi, la tipologia extraurbano si attesta a 907 mezzi, il suburbano a 41 e l'urbano a 346.

Figura 39
Distribuzione nuovi mezzi per linea di finanziamento e tipologia



■ 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 **60.412.508,31€** e corrispondono al **9,64% 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 40

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 <i>infrastrutture</i>	PIACENZA <i>infrastrutture</i>	REGGIO EMILIA <i>infrastrutture</i>
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	6.138.598,40
Finanziamento Regione da PSNMS	-	-	928.264,40
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%	11%



Quadro Infrastrutture

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

	MODENA infrastrutture	BOLOGNA infrastrutture	FERRARA infrastrutture
Risorse complessive assegnate (Regione +Città)	64.115.909,15	222.710.859,41	47.284.882,40
Risorse complessive per infrastruttura	2.969.347,20	36.137.826,71	6.125.780,00
Finanziamento Regione da PSNMS	900.859,20	4.303.228,71	-
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	5%	16%	13%



	RAVENNA infrastrutture	FORLI'-CESENA infrastrutture	RIMINI infrastrutture
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%



Quadro Infrastrutture

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

	MODENA infrastrutture	BOLOGNA infrastrutture	FERRARA infrastrutture
Risorse complessive assegnate (Regione +Città)	64.115.909,15	222.710.859,41	47.284.882,40
Risorse complessive per infrastruttura	2.969.347,20	36.137.826,71	6.125.780,00
Finanziamento Regione da PSNMS	900.859,20	4.303.228,71	-
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	5%	16%	13%



	RAVENNA infrastrutture	FORLÌ'-CESENA infrastrutture	RIMINI infrastrutture
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



BUS STOP

Totale n° mezzi del parco TPL regionale al 2023: **3435 veicoli** con età media **9,12 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 **156,27 mln€** al 2033

Investimento complessivo sul territorio **783,12 mln €**

Piani acquisto al 2033 per complessivi **1294 nuovi veicoli** con risorse regione

PARMA

Parco TPL gomma 2024

- 323 mezzi
- età media 8,85 anni

Investimenti

- risorse assegnate 25,59 mln€
- piani acquisto per 120 mezzi

PIACENZA

Parco TPL gomma 2024

- 237 mezzi
- età media 8,96 anni

Investimenti

- risorse assegnate 13,58 mln€
- piani acquisto per 86 mezzi

REGGIO EMILIA

Parco TPL gomma 2024

- 291 mezzi
- età media 9,22 anni

Investimenti

- risorse assegnate 21,51 mln€
- piani acquisto per 122 mezzi

MODENA

Parco TPL gomma 2024

- 430 mezzi
- età media 8,86 anni

Investimenti

- risorse assegnate 29,42 mln€
- piani acquisto per 182 mezzi

BOLOGNA

Parco TPL gomma 2024

- 1153 mezzi
- età media 10,32 anni

Investimenti

- risorse assegnate 81,45 mln€
- piani acquisto per 368 mezzi

FERRARA

Parco TPL gomma 2024

- 292 mezzi
- età media 9,76 anni

Investimenti

- risorse assegnate 18,44 mln€
- piani acquisto per 110 mezzi

RAVENNA

Parco TPL gomma 2024

- 228 mezzi
- età media 7,71 anni

Investimenti

- risorse assegnate 16,06 mln€
- piani acquisto per 100 mezzi

FORLI'-CESENA

Parco TPL gomma 2024

- 268 mezzi
- età media 6,92 anni

Investimenti

- risorse assegnate 19,56 mln€
- piani acquisto per 115 mezzi

RIMINI

Parco TPL gomma 2024

- 213 mezzi
- età media 6,94 anni

Investimenti

- risorse assegnate 16,61 mln€
- piani acquisto per 91 mezzi