



**Ministero delle infrastrutture e
dei trasporti**

OSSERVATORIO NAZIONALE

**PER IL SUPPORTO ALLA PROGRAMMAZIONE E PER IL MONITORAGGIO DEL
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E DELLA MOBILITA' LOCALE SOSTENIBILE**

(Legge n.108 del 5 Agosto 2022)



RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO

**relativa al settore del trasporto pubblico locale nelle annualità
2021 e 2022 con l'approfondimento e l'analisi dei dati traspor-
tistici ed economico-finanziari degli esercizi 2020 e 2021**

*Documento approvato dal Comitato dell'Osservatorio
nella seduta del giorno mese 2023*

Il Presidente del Comitato dell'Osservatorio
cons. Mauro Bonaretti

Il Direttore Generale TPL
dott. Angelo Mautone

Il Coordinatore della Segreteria
ing. Giorgio Pizzi

Si ringraziano:

I membri del Comitato dell'Osservatorio Nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile

(ai sensi del Decreto Ministeriale n. 204 del 24/12/2007 e del Decreto Ministeriale n. 387 del 12/10/2021)

- **dott. Mauro Bonaretti**, capo dipartimento per la mobilità sostenibile, e presidente dell'Osservatorio Nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile
- **dott. Angelo Mautone**, direttore generale della Direzione Generale il TPL, la mobilità pubblica sostenibile e gli interventi nel settore del trasporto ferroviario regionale
- **dott.sa Maria Teresa Di Matteo**, Direttrice generale della Direzione per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne
- **ing. Giorgio Pizzi**, responsabile della Divisione 4 della Direzione Generale per il TPL, la mobilità pubblica sostenibile e gli interventi nel settore del trasporto ferroviario regionale
- **dott. Danilo Scerbo**, responsabile della Divisione 3 della Direzione Generale per il TPL, la mobilità pubblica sostenibile e gli interventi nel settore del trasporto ferroviario regionale
- **ing. Elena Molinaro**, responsabile della Divisione 5 della Direzione Generale per il TPL, la mobilità pubblica sostenibile e gli interventi nel settore del trasporto ferroviario regionale
- **dott.sa Francesca Aielli**, direttrice generale della Direzione per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne
- **dott.sa Nunzia Vecchione**, in rappresentanza del Ministero dell'Economia e Finanza
- **dott. Federico Filiani**, in rappresentanza del Ministero dell'Economia e Finanza
- **dott. Saverio Lo Russo**, in rappresentanza della Presidenza del Consiglio
- **cons. Giovanni Vetritto**, in rappresentanza della Presidenza del Consiglio, Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie
- **ing. Carmela Iadaresta**, in rappresentanza della Regione Puglia
- **ing. Emanuela Cerere**, in rappresentanza della Regione Sardegna
- **dott. Francesco Tarsia**, in rappresentanza della Regione Calabria
- **ing. Dario Gentile**, in rappresentanza della Regione Campania
- **arch. Silvia Volpato**, in rappresentanza della Regione Lombardia
- **ing. Paolo Vadi**, in rappresentanza della Regione Toscana
- **dott. Carlo Rapicavoli**, in rappresentanza dell'UPI
- **dott.sa Luisa Gottardi**, in rappresentanza dell'UPI
- **prof. Edoardo Cosenza**, in rappresentanza dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani
- **dott. Federico Manzoni**, in rappresentanza dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani
- **arch. Andrea Gibelli**, in rappresentanza dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani
- **dott.sa Ivana Paniccia**, in rappresentanza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti
- **dott. Nicola Lazzari**, in rappresentanza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti
- **dott. Carmelo Caruso**, della Direzione Generale della Direzione per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acque interne
- **dott. Giuseppe De Turris**, della Direzione Generale della Direzione per la vigilanza sulle autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acque interne
- **dott.sa Iside Cesarini**, in rappresentanza del Ministero dell'Economia e Finanza
- **dott. Massimiliano Cosenza**, in rappresentanza della Presidenza del Consiglio
- **sig. Antonio Pantaleoni**, in rappresentanza della Presidenza del Consiglio
- **arch. Cecilia Pavan**, in rappresentanza delle Regioni Veneto, Abruzzo e Lazio
- **dott. Nicola Ponzo**, in rappresentanza della Regione Basilicata

- **dott. Enrico Rizzo**, in rappresentanza della Regione Lombardia
- **dott. Giovanni Romanini**, in rappresentanza della Regione Marche
- **ing. Michele Fracasso**, in rappresentanza della Regione Umbria
- **dott.sa Claudia Giovannini**, in rappresentanza dell'UPI
- **dott. Gaetano Palombelli**, in rappresentanza dell'UPI
- **dott.sa Giada Maio**, in rappresentanza dell'Associazione Nazionale Comuni Italiani

I membri della Segreteria Tecnica

(ai sensi del Decreto Ministeriale n. 325 del 25/11/2011 e del Decreto Ministeriale n. 148 del 05/04/2023)

- **dott.sa Rita Ricci**, in servizio presso la Divisione 1 della Direzione Generale per il TPL, la mobilità pubblica sostenibile e gli interventi nel settore del trasporto ferroviario regionale;
- **sig.ra Marina De Santis**, in servizio presso la Divisione 2 della Direzione Generale per il TPL, la mobilità pubblica sostenibile e gli interventi nel settore del trasporto ferroviario regionale;
- **dott.sa Marimena Casamassima**, in servizio presso la Divisione 3 della Direzione Generale per il TPL, la mobilità pubblica sostenibile e gli interventi nel settore del trasporto ferroviario regionale;
- **dott.sa Carla Messina**, in servizio presso la Divisione 3 della Direzione Generale per il TPL, la mobilità pubblica sostenibile e gli interventi nel settore del trasporto ferroviario regionale;
- **dott.sa Iolanda Di Giulio**, in servizio presso la Divisione 4 della Direzione Generale per il TPL, la mobilità pubblica sostenibile e gli interventi nel settore del trasporto ferroviario regionale;
- **dott.sa Roberta Mastroianni**, in servizio presso la Divisione 4 della Direzione Generale per il TPL, la mobilità pubblica sostenibile e gli interventi nel settore del trasporto ferroviario regionale.
- **dott. Salvatore Nicoletta**, in servizio presso la Divisione 4 della Direzione Generale per il TPL, la mobilità pubblica sostenibile e gli interventi nel settore del trasporto ferroviario regionale.
- **dott.sa Daniela Lucchetta**, in servizio presso la Divisione 5 della Direzione Generale per il TPL, la mobilità pubblica sostenibile e gli interventi nel settore del trasporto ferroviario regionale.

Le società

- **EY Advisory spa**, per aver contribuito alla stesura della presente Relazione mediante la raccolta dei dati e l'elaborazione di analisi approfondite sullo stato del settore del trasporto pubblico locale;
- **Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (ISFORT)**, per aver collaborato all'analisi dei dati raccolti e all'elaborazione del contributo dell'Osservatorio "Audimob" sugli stili e i comportamenti di mobilità degli italiani;
- **Osservatorio Nazionale Sharing Mobility**, per l'approfondimento sui servizi di sharing mobility;
- **DXC Technology srl** per l'implementazione e la manutenzione della piattaforma web a supporto dell'Osservatorio Nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile per la rilevazione dei dati.



SOMMARIO

1. Attività dell'Osservatorio Nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile: analisi dei dati delle annualità 2020 e 2021 e del quadriennio 2018-2021	10
1.1 Analisi del settore del Trasporto Pubblico Locale nel 2020 e 2021.....	11
1.1.1 Corrispettivi e copertura del fondo per il Trasporto Pubblico Locale	11
1.1.2 Atti di affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale	14
1.1.3 Indicatori trasportistici ed economico-finanziari per modalità di trasporto	28
1.1.4 Ulteriori Indicatori del Trasporto Pubblico Locale	41
1.1.5 Servizi di Trasporto Pubblico Locale da/per aeroporti	54
1.1.6 Dati per il calcolo dei costi standard	58
1.1.7 Modalità Autolinee	59
1.1.8 Modalità Ferroviaria	64
1.1.9 Modalità Tranvie	67
1.1.10 Modalità Metropolitane	70
1.2 Analisi del settore del Trasporto Pubblico Locale nel quadriennio 2018-2021.....	73
1.2.1 CorseKm effettuate.....	73
1.2.2 Passeggeri trasportati	80
1.2.3 Addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale.....	85
1.2.4 Costo pubblico del servizio di Trasporto Pubblico Locale.....	88
1.2.5 Corrispettivi totali e per il servizio di Trasporto Pubblico Locale	93
1.2.6 Canone di accesso ed utilizzo infrastruttura e corrispettivi gestione infrastruttura	102
1.2.7 Ricavi da traffico del servizio di Trasporto Pubblico Locale.....	109
2. Focus su Città Metropolitane.....	114
3. La Piattaforma informatica a supporto dell'Osservatorio Nazionale	116
3.1 La Piattaforma, funzionalità e caratteristiche tecniche	116
3.2 Le evoluzioni della Piattaforma	117
4. Impatto del Covid-19 sul Trasporto Pubblico Locale	119
5. Evoluzione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS).....	121
5.1 Evoluzione normativa dei PUMS	121
5.2 Definizione di PUMS e obiettivi	122
5.3 Stato di attuazione dei PUMS	122
5.3.1 Valutazione dei PUMS e VADEMECUM	123
5.3.2 Implementazione della Piattaforma dell'osservatorio del trasporto pubblico locale-Creazione sezione PUMS	125
5.4 Il Piano Strategico Nazionale della mobilità sostenibile.....	125
5.5 Destinazione risorse alle Regioni del Sud	126
5.5.1 Decreto Interministeriale n° 234 del 06/06/2020 (Art. 3)	126
5.5.2 Decreto Interministeriale n° 71 del 09/02/2021 (Art. 4)	127
5.5.3 Decreto Interministeriale n° 81 del 14/02/2020 (Art. 5)	127
5.6 Attuale composizione del parco mezzi circolante italiano adibito a tpl su gomma	127
5.6.1 Tendenze.....	128
5.6.2 Età media del parco autobus	129
5.7 Il sostegno alla filiera degli autobus	131
6. Sharing mobility	133
6.1 Lo sharing mobility a cavallo della pandemia da Covid 19.....	133
6.2 Carsharing.....	138
6.3 Bikesharing	139
6.4 Scootersharing.....	141

6.5	Monopattino-sharing	142
6.6	Focus sulle città dello sharing.....	143
6.6.1	Città piccole e a basso reddito: dove lo sharing mobility non arriva.....	143
6.7	Accesso allo sharing mobility.....	144
7.	Stili e comportamenti di mobilità degli italiani.....	145
7.1	Le principali caratteristiche della mobilità degli italiani.....	145
7.2	I mezzi di trasporto utilizzati	150
7.3	Livelli soddisfazione percepita per i mezzi di trasporto	152
8.	Quadro degli investimenti nel settore del Trasporto Pubblico Locale	154
8.1	Rinnovo del parco autobus.....	156
8.2	Rinnovo del materiale rotabile ferroviario	166
8.3	Trasporto Pubblico Locale marittimo, lacuale, lagunare e fluviale	169
8.4	Trasporto Rapido di Massa	171
8.5	Potenziamento delle reti ferroviarie regionali adibite a TPL.....	173
8.6	Sicurezza delle reti ferroviarie regionali	176
8.6.1	Ferrovie regionali interconnesse alla rete nazionale:.....	176
8.6.2	Ferrovie isolate dalla rete nazionale.....	177
8.7	Ulteriori risorse destinate al potenziamento, alla messa in sicurezza delle ferrovie regionali e al rinnovo del materiale rotabile di cui al Fondo Complementare PNRR e PNRR	181
8.7.1	Interventi di cui al Fondo Complementare del Piano nazionale di ripresa e resilienza.....	181
8.7.2	Interventi di cui al Piano nazionale di ripresa e resilienza (c.d PNRR):.....	183
8.7.3	Ulteriori risorse destinate al rinnovo materiale rotabile gestite dalla DIV.4:.....	184
8.8	Ulteriori risorse destinate al rinnovo del materiale rotabile dedicato al TPL (Div. 3)	185
8.9	Interventi per la mobilità ciclistica	185
8.9.1	Ciclovie Regionali - FSC	185
8.9.2	Ciclovie Urbane	186
8.9.3	PNRR- M2C2- 4.1. - CICLOVIE URBANE E METROPOLITANE	187
8.10	Interventi per il Mobility Management	189
8.11	Interventi nel settore degli impianti a fune.....	190
8.12	DIGITALIZZAZIONE DELLE PROCEDURE E PROMOZIONE DELLA DIGITALIZZAZIONE NEL SETTORE DELLA MOBILITÀ.....	191
8.13	Attività in corso - criticità	192
8.13.1	GESTIONE DIRETTA FUNIVIA SAVONA SAN GIUSEPPE.....	192
8.14	Contenzioso relativo alla cessione di Ferrovie Del Sud Est a Ferrovie dello Stato	192
8.15	Fondo nazionale per il concorso finanziario dello stato agli oneri del t.p.l. l'articolo 16-bis del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, così come sostituito dall'articolo 1, comma 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 ai sensi dell'articolo 27 del decreto legge n. 50 del 24 aprile 2017	193
8.16	Finanziamenti per emergenza covid-19: compensazione mancati ricavi tariffari e servizi aggiuntivi per garantire il distanziamento fisico nei mezzi utilizzati per il trasporto pubblico locale	196

Allegati

Allegato 1	Analisi del Trasporto Pubblico Locale a livello regionale – Regioni del Sud Italia, dati del quadriennio 2018-2021
Allegato 2	Analisi del Trasporto Pubblico Locale a livello regionale – Regioni del Centro Italia, dati del quadriennio 2018-2021
Allegato 3	Analisi del Trasporto Pubblico Locale a livello regionale – Regioni del Nord Italia, dati del quadriennio 2018-2021

INDICE DELLE FIGURE

Figura 0.1: Trend quadriennale (2018-2021) dell'Offerta di servizi TPL, Passeggeri trasportati, costo pubblico del servizio e ricavi da traffico 2018-2021.....	Errore. Il segnalibro non è definito.
Figura 1.1: Trend 2018-2021 dei corrispettivi per regioni a statuto ordinario e delle relative fonti di finanziamento (base: 2018=100%)	Errore. Il segnalibro non è definito.
Figura 1.2: Copertura dei corrispettivi totali (compresi contributi CCNL e corrispettivi in conto esercizio) dal Fondo TPL 2020 e dalle risorse regionali/locali per le regioni a statuto ordinario.....	12
Figura 1.3: Copertura dei corrispettivi totali (compresi contributi CCNL e corrispettivi in conto esercizio) dal Fondo TPL 2021 e dalle risorse regionali/locali per le regioni a statuto ordinario.....	13
Figura 1.4: Trend 2018-2021 degli atti di affidamento del servizio di TPL	14
Figura 1.5: Numero di Atti di affidamento del servizio di TPL per regione/provincia autonoma nel 2020	15
Figura 1.6: Ripartizione degli atti di affidamento per tipologia nel 2020.....	16
Figura 1.7: Ripartizione degli atti di affidamento per tipologia nel 2020 – Dettaglio modalità Autolinee / Metropolitane / Tranvie / Altro	16
Figura 1.8: Ripartizione degli atti di affidamento per tipologia nel 2020 – Dettaglio modalità Ferroviario	17
Figura 1.9: Numero e ripartizione dei nuovi atti di affidamento con decorrenza 2020 per tipologia	17
Figura 1.10: Numero e ripartizione delle proroghe di atti di affidamento nel 2020 per tipologia	18
Figura 1.11: Numero e ripartizione delle nuove proroghe con decorrenza 2020 per tipologia	18
Figura 1.12: Atti di affidamento in regime di gross-cost e relative CorseKm effettuate (2020).....	19
Figura 1.13: Ripartizione degli atti di affidamento nel 2020 per modalità di affidamento	19
Figura 1.14: Ripartizione degli atti di affidamento nel 2020 per modalità di affidamento - Dettaglio modalità Autolinee/Metropolitane/Tranvie/Altro.....	20
Figura 1.15: Ripartizione degli atti di affidamento nel 2020 per modalità di affidamento - Dettaglio modalità Ferroviario.....	20
Figura 1.16: Distribuzione regionale degli atti di affidamento per modalità di affidamento nel 2020	21
Figura 1.17: Numero di atti di affidamento del servizio di TPL per regione/provincia autonoma nel 2021	21
Figura 1.18: Ripartizione degli atti di affidamento per tipologia nel 2021	22
Figura 1.19: Ripartizione degli atti di affidamento per tipologia nel 2021 - dettaglio modalità Autolinee / Metropolitane / Tranvie / Altro	22
Figura 1.20: Ripartizione degli atti di affidamento per tipologia nel 2021 - dettaglio modalità Ferroviario	23
Figura 1.21: Numero e ripartizione dei nuovi atti di affidamento con decorrenza 2021 per tipologia	23
Figura 1.22: Numero e ripartizione delle proroghe di atti di affidamento nel 2021 per tipologia	24
Figura 1.23: Numero e ripartizione delle nuove proroghe con decorrenza 2021 per tipologia	24
Figura 1.24: Atti di affidamento in regime di gross-cost e relative CorseKm (2021).....	25
Figura 1.25: Ripartizione degli atti di affidamento nel 2021 per modalità di affidamento	25
Figura 1.26: Ripartizione degli atti di affidamento nel 2021 per modalità di affidamento - dettaglio modalità Autolinee/Metropolitane/Tranvie/Altro	26
Figura 1.27: Ripartizione degli atti di affidamento nel 2021 per modalità di affidamento - dettaglio modalità Ferroviario	26
Figura 1.28: Distribuzione regionale degli atti di affidamento per modalità di affidamento nel 2021	27
Figura 1.29: CorsaKm nel 2020 per modalità di trasporto (CorsaMiglia normalizzate in CorsaKm).....	30
Figura 1.30: CorsaKm nel 2021 per modalità di trasporto (CorsaMiglia normalizzate in CorsaKm)	30
Figura 1.31: Passeggeri trasportati nel 2020 per modalità di trasporto (valori in milioni e % di passeggeri)	31
Figura 1.32: Passeggeri trasportati nel 2021 per modalità di trasporto (valori in milioni e % di passeggeri)	31
Figura 1.33: Addetti al servizio di TPL nel 2020 per modalità di trasporto (valori in numero e % di addetti)	32
Figura 1.34: Addetti al servizio di TPL nel 2021 per modalità di trasporto (valori in numero e % di addetti)	32
Figura 1.35: Corrispettivi totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL) nel 2020 per modalità di trasporto.....	33
Figura 1.36: Corrispettivi totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL) nel 2021 per modalità di trasporto.....	33
Figura 1.37: Canone di Accesso ed Utilizzo Infrastruttura nel 2020 per modalità di trasporto.....	34
Figura 1.38: Canone di Accesso ed Utilizzo Infrastruttura nel 2021 per modalità di trasporto.....	34
Figura 1.39: Corrispettivi per Gestione Infrastruttura nel 2020 per modalità di trasporto.....	35
Figura 1.40: Corrispettivi per Gestione Infrastruttura nel 2021 per modalità di trasporto.....	35
Figura 1.41: Compensazioni per agevolazioni tariffarie nel 2020 per modalità di trasporto	36
Figura 1.42: Compensazioni per agevolazioni tariffarie nel 2021 per modalità di trasporto	36
Figura 1.43: Compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione nel 2020 per modalità di trasporto	37
Figura 1.44: Compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione nel 2021 per modalità di trasporto	37
Figura 1.45: Ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali nel 2020 per modalità di trasporto.....	38
Figura 1.46: Ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali nel 2021 per modalità di trasporto.....	38
Figura 1.47: Ricavi da traffico da titoli di viaggio con tariffazione integrata nel 2020 per modalità di trasporto.....	39
Figura 1.48: Ricavi da traffico da titoli di viaggio con tariffazione integrata nel 2021 per modalità di trasporto.....	39
Figura 1.49: Ricavi da traffico totali nel 2020 per modalità di trasporto	40
Figura 1.50: Ricavi da traffico totali nel 2021 per modalità di trasporto	40
Figura 1.51: Costo pubblico nel 2020 per modalità di trasporto	42
Figura 1.52: Costo pubblico nel 2021 per modalità di trasporto	42
Figura 1.53: Costo pubblico a CorsaKm nel 2020 per modalità di trasporto (valori in euro a CorsaKm).....	43
Figura 1.54: Costo pubblico a CorsaKm nel 2021 per modalità di trasporto (valori in euro a CorsaKm).....	43
Figura 1.55: Corrispettivi medi per passeggero trasportato nel 2020 per modalità di trasporto (valori in euro per passeggero)	45
Figura 1.56: Corrispettivi medi per passeggero trasportato nel 2021 per modalità di trasporto (valori in euro per passeggero)	45
Figura 1.57: Corrispettivi a CorsaKm nel 2020 per modalità di trasporto (valori in euro a CorsaKm)	46
Figura 1.58: Corrispettivi a CorsaKm nel 2021 per modalità di trasporto (valori in euro a CorsaKm)	46
Figura 1.59: Ricavi da traffico a passeggero trasportato nel 2020 per modalità di trasporto (valori in euro a passeggero)	48
Figura 1.60: Ricavi da traffico a passeggero trasportato nel 2021 per modalità di trasporto (valori in euro a passeggero)	49
Figura 1.61: Ricavi da traffico riportati a tariffa ordinaria a passeggero trasportato nel 2020 per modalità di trasporto (valori in euro a passeggero)	49
Figura 1.62: Ricavi da traffico riportati a tariffa ordinaria a passeggero trasportato nel 2021 per modalità di trasporto (valori in euro a passeggero)	50
Figura 1.63: Rapporto Ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali / ricavi da traffico totali nel 2020 per modalità di trasporto	50
Figura 1.64: Rapporto Ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali / ricavi da traffico totali nel 2021 per modalità di trasporto	51
Figura 1.65: Ricavi da traffico da titoli di viaggio con Tariffazione Integrata / ricavi da traffico totali nel 2020 per modalità di trasporto	51
Figura 1.66: Ricavi da traffico da titoli di viaggio con Tariffazione Integrata / ricavi da traffico totali nel 2021 per modalità di trasporto	52
Figura 1.67: Rapporto % Ricavi da traffico/Costo pubblico nel 2020 per modalità di trasporto	52
Figura 1.68: Rapporto % Ricavi da traffico/Costo pubblico nel 2021 per regione/provincia autonoma	53
Figura 1.69: Ricavi da traffico da titoli di viaggio con Tariffazione Integrata / ricavi da traffico totali nel 2021 per modalità di trasporto (valori in%)	53
Figura 1.70: Rapporto % Ricavi da traffico/Costo pubblico nel 2021 per regione/provincia autonoma	54
Figura 1.71: Corse totali e corse feriali effettuate da/per fermate in corrispondenza di terminal aeroportuali per regione nel 2020	56
Figura 1.72: Passeggeri saliti e discesi in corrispondenza di terminal aeroportuali per regione nel 2020	56

Figura 1.73: Corse totali e corse feriali effettuate da/per fermate in corrispondenza di terminal aeroportuali per regione nel 2021	58
Figura 1.74: Passeggeri saliti e discesi in corrispondenza di terminal aeroportuali per regione nel 2021	58
Figura 1.75: Rapporto % BusKm effettivi / BusKm programmati per regione per la modalità di trasporto autolinea nel 2020	59
Figura 1.76: Rapporto % BusKm effettuati in area urbana-suburbana / BusKm effettivi per regione per la modalità di trasporto autolinea nel 2020	60
Figura 1.77: Rapporto % BusKm effettuati in città metropolitana / BusKm effettivi per regione per la modalità di trasporto autolinea nel 2020	60
Figura 1.78: BusKm in area metropolitana per popolazione residente (valori in BusKm per abitante) nel 2020	61
Figura 1.79: Velocità commerciale media per regione per la modalità di trasporto autolinea nel 2020 (valori in km/h)	61
Figura 1.80: Rapporto % BusKm effettivi / BusKm programmati per regione per la modalità di trasporto autolinea nel 2021	62
Figura 1.81: Rapporto % BusKm effettuati in area urbana-suburbana / BusKm effettivi per regione per la modalità di trasporto autolinea nel 2021	62
Figura 1.82: Rapporto % BusKm effettuati in città metropolitana / BusKm effettivi per regione per la modalità di trasporto autolinea nel 2021	63
Figura 1.83: BusKm in area metropolitana per popolazione residente (valori in BusKm per abitante) nel 2021	64
Figura 1.84: Velocità commerciale media per regione per la modalità di trasporto autolinea nel 2021 (valori in km/h)	64
Figura 1.85: Rapporto % TrenoKm effettivi / TrenoKm programmati per regione per la modalità di trasporto ferroviario nel 2020	65
Figura 1.86: Velocità commerciale media senza soste per regione per la modalità di trasporto ferroviario nel 2020 (valori in km/h)	66
Figura 1.87: Rapporto % TrenoKm effettivi / TrenoKm programmati per regione per la modalità di trasporto ferroviario nel 2021	66
Figura 1.88: Velocità commerciale media senza soste per regione per la modalità di trasporto ferroviario nel 2021 (valori in Km/h)	67
Figura 1.89: Rapporto % TrenoKm effettivi / TrenoKm programmati per regione per la modalità di trasporto tranvia nel 2020	67
Figura 1.90: Velocità commerciale media senza soste per regione per la modalità di trasporto tranvia nel 2020 (valori in km/h)	68
Figura 1.91: Rapporto % TrenoKm effettivi / TrenoKm programmati per regione per la modalità di trasporto tranvia nel 2021	68
Figura 1.92: Velocità commerciale media senza soste per regione per la modalità di trasporto tranvia nel 2021 (valori in km/h)	69
Figura 1.93: Rapporto % TrenoKm effettivi / TrenoKm programmati per regione per la modalità di trasporto metropolitana nel 2020	70
Figura 1.94: Velocità commerciale media senza soste per regione per la modalità di trasporto metropolitana nel 2020 (valori in km/h)	71
Figura 1.95: Rapporto % TrenoKm effettivi / TrenoKm programmati per regione per la modalità di trasporto metropolitana nel 2021	71
Figura 1.96: Velocità commerciale media senza soste per regione per la modalità di trasporto metropolitana nel 2021 (valori in km/h)	72
Figura 1.97: Trend nazionale 2018-2021 di CorseKm (valori in miliardi di CorseKm)	73
Figura 1.98: CorseKm nel 2020 per regione/provincia autonoma	76
Figura 1.99: CorseKm per abitante nel 2020 - Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente	77
Figura 1.100: CorseKm nel 2021	78
Figura 1.101: CorseKm per abitante nel 2021 - Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente	79
Figura 1.102: Trend nazionale 2018-2021 di Passeggeri Trasportati	80
Figura 1.103: Passeggeri Trasportati nel 2020	81
Figura 1.104: Passeggeri trasportati per abitante nel 2020 – Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente	82
Figura 1.105: Passeggeri Trasportati nel 2021	83
Figura 1.106: Passeggeri Trasportati per abitante nel 2021 – Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente	84
Figura 1.107: Trend nazionale 2018-2021 di Addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale	85
Figura 1.108: Addetti al servizio di TPL nel 2020	86
Figura 1.109: Addetti al servizio di TPL nel 2021	87
Figura 1.110: Trend nazionale 2018-2021 del Costo pubblico	88
Figura 1.111: Costo pubblico nel 2020	89
Figura 1.112: Costo pubblico nel 2020 per regione/provincia autonoma (valori in € per CorsaKm) – Normalizzazione sui dati di CorsaKm del 2020	90
Figura 1.113: Costo pubblico nel 2021	91
Figura 1.114: Costo pubblico nel 2021 per regione/provincia autonoma (valori in € per CorsaKm) – Normalizzazione sui dati di CorsaKm del 2021	92
Figura 1.115: Trend dei Corrispettivi totali (compresi CCNL e corrispettivi in conto esercizio) nazionali e per regioni a Statuto Ordinario e Speciale	93
Figura 1.116: Corrispettivi totali nel 2020	95
Figura 1.117: Corrispettivi totali per abitante nel 2020 (valori in € per abitante) - Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente	96
Figura 1.118: Corrispettivi totali nel 2021	97
Figura 1.119: Corrispettivi totali per abitante nel 2021 (valori in € per abitante) - Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente	98
Figura 1.120: Trend nazionale 2018-2021 dei Corrispettivi per il Servizio di Trasporto	99
Figura 1.121: Corrispettivi per il servizio di trasporto nel 2020	100
Figura 1.122: Corrispettivi per il servizio di trasporto nel 2021	101
Figura 1.123: Trend nazionale 2018-2021 del Canone di Accesso e di Utilizzo Infrastruttura	102
Figura 1.124: Canone di accesso ed utilizzo infrastruttura nel 2020	104
Figura 1.125: Canone di accesso ed utilizzo infrastruttura nel 2021	105
Figura 1.126: Trend nazionale 2018-2021 dei Corrispettivi per Gestione Infrastruttura	106
Figura 1.127: Corrispettivi per gestione infrastruttura nel 2020	107
Figura 1.128: Corrispettivi per gestione infrastruttura nel 2021	108
Figura 1.129: Trend nazionale 2018-2021 dei Ricavi da traffico totali	109
Figura 1.130: Ricavi da traffico nel 2020	110
Figura 1.131: Ricavi da traffico nel 2020 per regione/provincia autonoma (valori in € per passeggero) –	111
Figura 1.132: Ricavi da traffico nel 2021	112
Figura 1.133: Ricavi da traffico nel 2021 per regione/provincia autonoma (valori in € per passeggero) –	113
Figura 3.1: Tipologie di utenze piattaforma dell'Osservatorio TPL	116
Figura 4.10: La dinamica del tasso di mobilità sostenibile 2020-2021 (% di spostamenti a pie-di+bici+mezzi pubblici sul totale)	151

1. Attività dell'Osservatorio Nazionale per il supporto alla programmazione e per il monitoraggio del trasporto pubblico locale e della mobilità locale sostenibile: analisi dei dati delle annualità 2020 e 2021 e del quadriennio 2018-2021

Il Capitolo 1 analizza lo stato del settore del trasporto pubblico locale a livello nazionale. Gli approfondimenti e le analisi si focalizzano, in particolare, sui dati contrattuali, trasportistici ed economico-finanziari per le annualità 2020 e 2021 e per il quadriennio 2018-2021.

Tutte le analisi sono state elaborate sulla base dei soli dati certificati inseriti telematicamente da Regioni, Enti Committenti ed aziende titolari di contratti di servizio di trasporto pubblico locale e regionale nella piattaforma informatica dell'Osservatorio Nazionale sulle politiche del Trasporto Pubblico Locale ed estratti dalla piattaforma stessa in data **19 Ottobre 2022**.

Il capitolo è strutturato in due paragrafi principali:

- 1. Analisi del settore del Trasporto Pubblico Locale**, in cui, con riferimento alle annualità 2020 e 2021, vengono approfonditi i seguenti aspetti:
 - Corrispettivi e copertura del fondo per il Trasporto Pubblico Locale;
 - Tipologia e modalità di affidamento degli atti di affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale;
 - Indicatori trasportistici ed economico-finanziari per modalità di trasporto;
 - Ulteriori indicatori del Trasporto Pubblico Locale;
 - Servizi di Trasporto Pubblico Locale da e per aeroporti;
 - Dati per il calcolo dei costi standard.
- 2. Analisi del settore del Trasporto Pubblico Locale nel quadriennio 2018-2021**, in cui sono analizzati i trend dei principali indicatori trasportistici ed economico-finanziari, in particolare:
 - CorseKm effettuate;
 - Passeggeri trasportati;
 - Addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale;
 - Costo pubblico del servizio di Trasporto Pubblico Locale;
 - Corrispettivi totali e corrispettivi del servizio di Trasporto Pubblico Locale;
 - Canone di accesso ed utilizzo infrastruttura e corrispettivi di gestione dell'infrastruttura;
 - Ricavi da traffico del servizio di Trasporto Pubblico Locale.

1.1 Analisi del settore del Trasporto Pubblico Locale nel 2020 e 2021

1.1.1 Corrispettivi e copertura del fondo per il Trasporto Pubblico Locale

Si riporta una vista di sintesi dei corrispettivi totali relativi alle regioni a Statuto Ordinario nel quadriennio 2018-2021 e delle relative fonti di finanziamento, ovvero il Fondo nazionale del Trasporto Pubblico Locale e le risorse regionali e di Enti locali.

Gli importi dei **corrispettivi totali** per le **annualità 2020 e 2021** sono calcolati sulla base dei dati estratti dalla piattaforma dell'Osservatorio in data **19 Ottobre 2022**; gli importi **per le annualità 2018 e 2019** fanno riferimento ai dati analizzati e riportati nella precedente edizione della Relazione al Parlamento.

Gli importi del **fondo del Trasporto Pubblico Locale** sono quelli effettivamente erogati nelle annualità di riferimento.

Gli importi delle **risorse regionali e/o di enti locali** sono calcolati come differenza tra i corrispettivi totali e la quota del fondo del TPL.

	2018		2019		2020		2021	
Corrispettivi Regioni a Statuto Ordinario	6.705.210.917,65 €	100%	6.703.295.127,87 €	100%	6.173.470.979,77 €	100%	6.088.629.581,36 €	100%
Fondo TPL	4.931.320.861,49 €	73,5%	4.873.335.361,51 €	72,7%	4.873.335.361,48 €	78,9%	4.873.335.362,02 €	80,0%
Risorse regionali e/o Enti locali	1.773.890.056,16 €	26,5%	1.829.959.766,36 €	27,3%	1.300.135.618,29 €	21,1%	1.215.294.219,34 €	20,0%

Tabella 1.1: Corrispettivi totali delle regioni a statuto ordinario 2018-2021

La percentuale di **copertura** del fabbisogno finanziario annuale **garantita dal Fondo nazionale del Trasporto Pubblico Locale** nel biennio 2020-2021 si attesta per entrambi gli anni intorno al **98,82%**; tra il **73,29%** ed il **68,51%** invece la copertura garantita dalle **risorse regionali/locali**. L'andamento dei **corrispettivi totali** risulta in leggero calo nel corso del quadriennio, come evidenziato in *Figura 1.1*; in misura più consistente la decrescita invece, nel 2021, dell'importo dei corrispettivi erogati tramite risorse regionali e/o di enti locali rispetto all'annualità precedente.

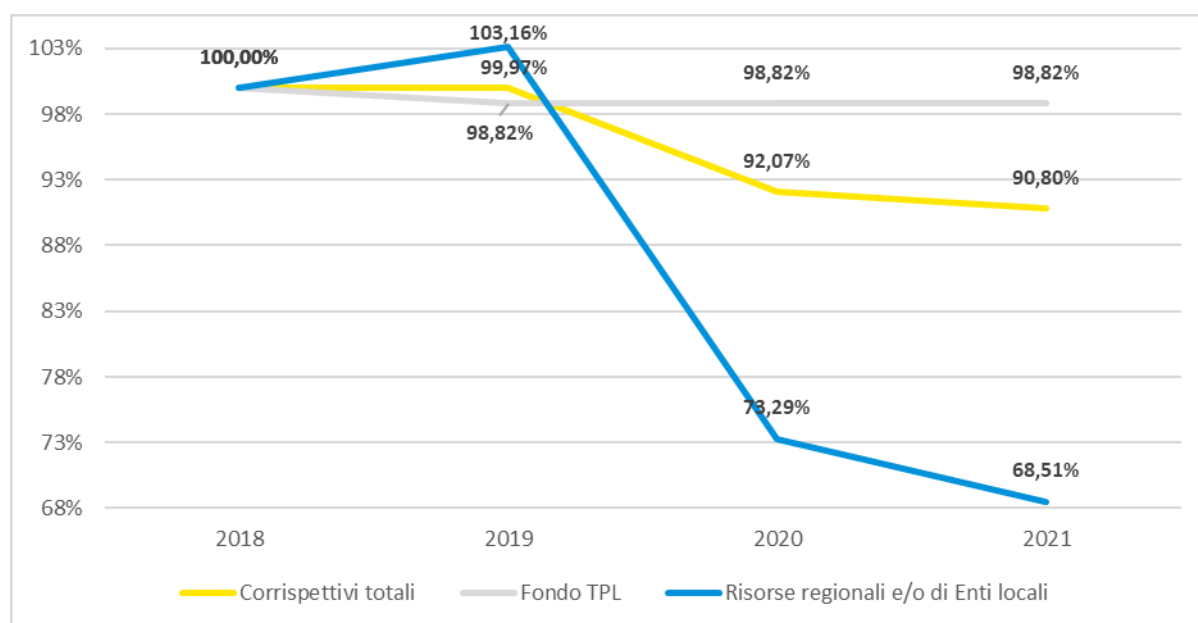


Figura 1.1: Trend 2018-2021 dei corrispettivi per regioni a statuto ordinario e delle relative fonti di finanziamento (base: 2018=100%)

Con riferimento all'annualità **2020** si riporta il dettaglio regionale dei corrispettivi totali per le regioni a statuto ordinario e del livello di copertura di risorse nazionali e regionali/locali.

Regioni a Statuto Ordinario	Corrispettivi totali	Incidenza	Fondo TPL	Risorse regionali e/o di enti locali
ABRUZZO	169.736.841,88 €	2,75%	131.079.613,26 €	38.657.228,62 €
BASILICATA	106.200.169,83 €	1,72%	75.529.145,19 €	30.671.024,64 €
CALABRIA	216.055.930,35 €	3,50%	208.557.897,68 €	7.498.032,67 €
CAMPANIA	518.603.601,18 €	8,40%	539.424.282,09 €	-20.820.680,91 €
EMILIA-ROMAGNA	437.714.982,45 €	7,09%	359.616.188,06 €	78.098.794,39 €
LAZIO	1.313.805.735,62 €	21,28%	568.661.370,55 €	745.144.365,07 €
LIGURIA	253.082.795,13 €	4,10%	198.812.201,53 €	54.270.593,60 €
LOMBARDIA	836.739.334,03 €	13,55%	845.926.426,11 €	-9.187.092,08 €
MARCHE	106.350.968,38 €	1,72%	105.740.803,26 €	610.165,12 €
MOLISE	55.896.315,98 €	0,91%	34.597.221,34 €	21.299.094,64 €
PIEMONTE	540.655.879,22 €	8,76%	479.000.965,94 €	61.654.913,28 €
PUGLIA	499.235.081,96 €	8,09%	394.213.409,40 €	105.021.672,56 €
TOSCANA	576.147.011,39 €	9,33%	430.272.485,17 €	145.874.526,22 €
UMBRIA	117.779.372,36 €	1,91%	98.918.815,96 €	18.860.556,40 €
VENETO	425.466.960,01 €	6,89%	402.984.535,94 €	22.482.424,07 €
Totale	6.173.470.979,77 €	100,00%	4.873.335.361,48 €	1.300.135.618,29 €

Tabella 1.2: Dettaglio per le regioni a statuto ordinario dei corrispettivi totali, del fondo TPL e delle risorse regionali/di enti locali nel 2020

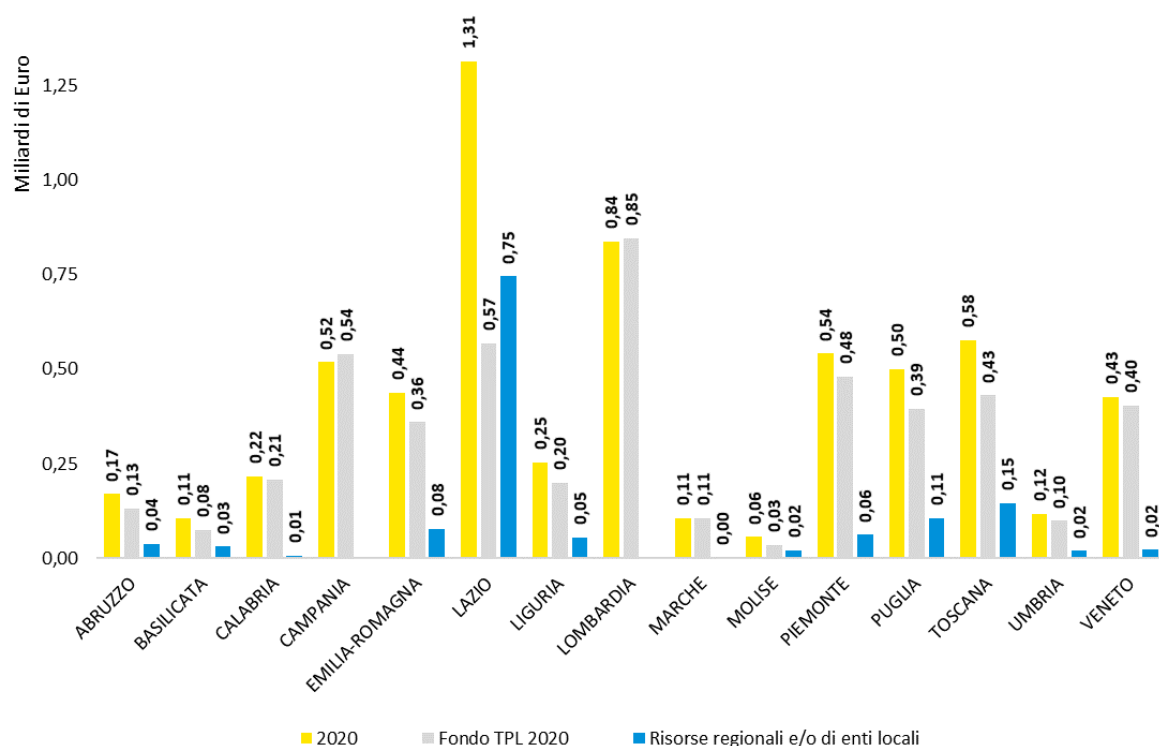


Figura 1.2: Copertura dei corrispettivi totali (compresi contributi CCNL e corrispettivi in conto esercizio) dal Fondo TPL 2020 e dalle risorse regionali/locali per le regioni a statuto ordinario

Con riferimento all'annualità **2021** si riporta il dettaglio regionale dei corrispettivi totali per le regioni a statuto ordinario e del livello di copertura di risorse nazionali e regionali/locali.

Regioni a Statuto Ordinario	Corrispettivi totali 2021	% distribuzione Corrispettivi	Fondo TPL 2021	Risorse regionali e/o di enti locali 2021
ABRUZZO	171.930.698,54 €	2,82%	131.079.613,28 €	40.851.085,26 €
BASILICATA	113.498.905,18 €	1,86%	75.529.145,20 €	37.969.759,98 €
CALABRIA	217.019.890,80 €	3,56%	208.557.897,70 €	8.461.993,10 €
CAMPANIA	511.906.681,54 €	8,41%	539.424.282,15 €	-27.517.600,61 €
EMILIA-ROMAGNA	444.369.804,29 €	7,30%	359.616.188,10 €	84.753.616,19 €
LAZIO	1.280.754.805,55 €	21,04%	568.661.370,61 €	712.093.434,94 €

Regioni a Statuto Ordinario	Corrispettivi totali 2021	% distribuzione Corrispettivi	Fondo TPL 2021	Risorse regionali e/o di enti locali 2021
LIGURIA	250.699.766,95 €	4,12%	198.812.201,55 €	51.887.565,40 €
LOMBARDIA	824.440.422,19 €	13,54%	845.926.426,20 €	-21.486.004,01 €
MARCHE	119.120.685,27 €	1,96%	105.740.803,28 €	13.379.881,99 €
MOLISE	54.265.644,43 €	0,89%	34.597.221,35 €	19.668.423,08 €
PIEMONTE	503.987.754,20 €	8,28%	479.000.965,99 €	24.986.788,21 €
PUGLIA	514.698.497,58 €	8,45%	394.213.409,44 €	120.485.088,14 €
TOSCANA	539.181.956,82 €	8,86%	430.272.485,22 €	108.909.471,60 €
UMBRIA	117.890.138,31 €	1,94%	98.918.815,97 €	18.971.322,34 €
VENETO	424.863.929,71 €	6,98%	402.984.535,98 €	21.879.393,73 €
Totale	6.088.629.581,36 €	100,00%	4.873.335.362,02 €	1.215.294.219,34 €

Tabella 1.3: Dettaglio per le regioni a statuto ordinario dei corrispettivi totali, del fondo TPL e delle risorse regionali/di enti locali nel 2021

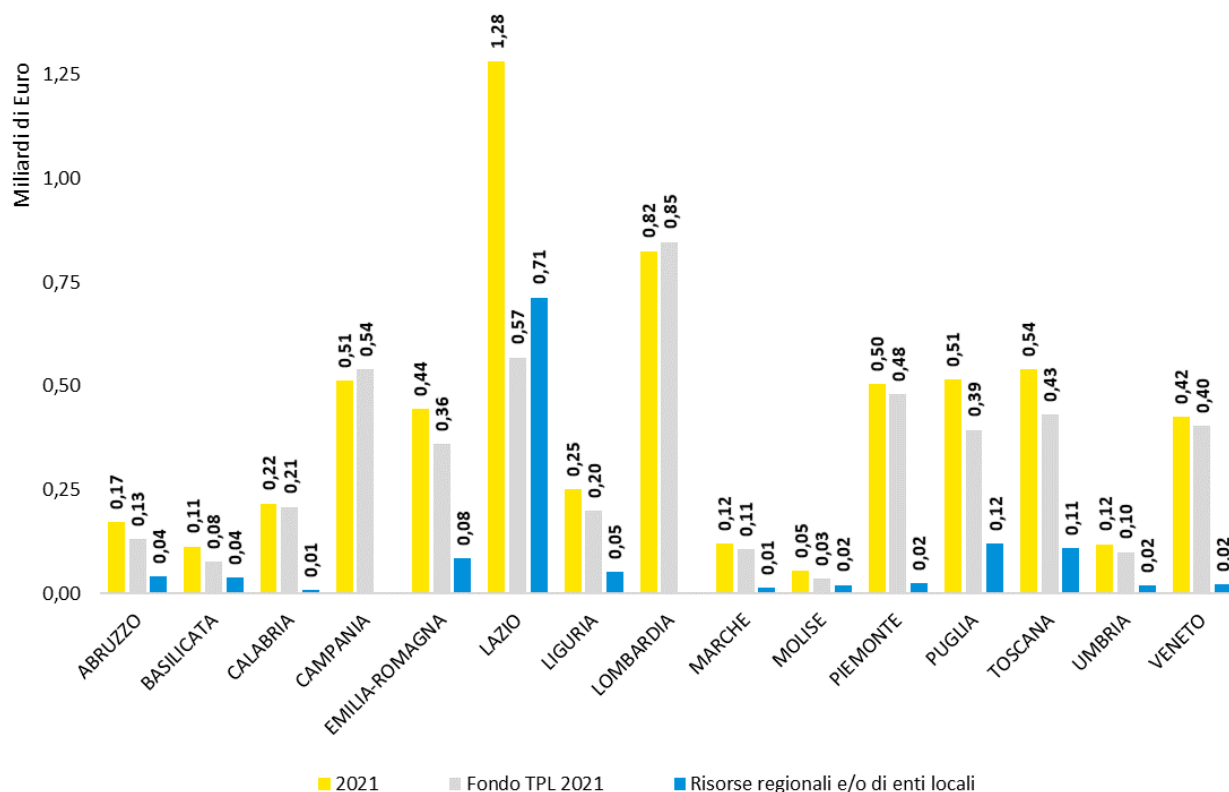


Figura 1.3: Copertura dei corrispettivi totali (compresi contributi CCNL e corrispettivi in conto esercizio) dal Fondo TPL 2021 e dalle risorse regionali/locali per le regioni a statuto ordinario

1.1.2 Atti di affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale

Il trend nazionale degli atti di affidamento evidenzia un calo continuo nel corso del quadriennio 2018-2021: come mostrato nella figura seguente il numero degli affidamenti è in **costante riduzione**, registrando tra il **2018** ed il **2019** un **-4,96%**, tra il **2019** ed il **2020** un **-9,94%** e tra il **2020** ed il **2021** un **-7,00%** assestandosi sui **1.315 contratti** del **2021**.

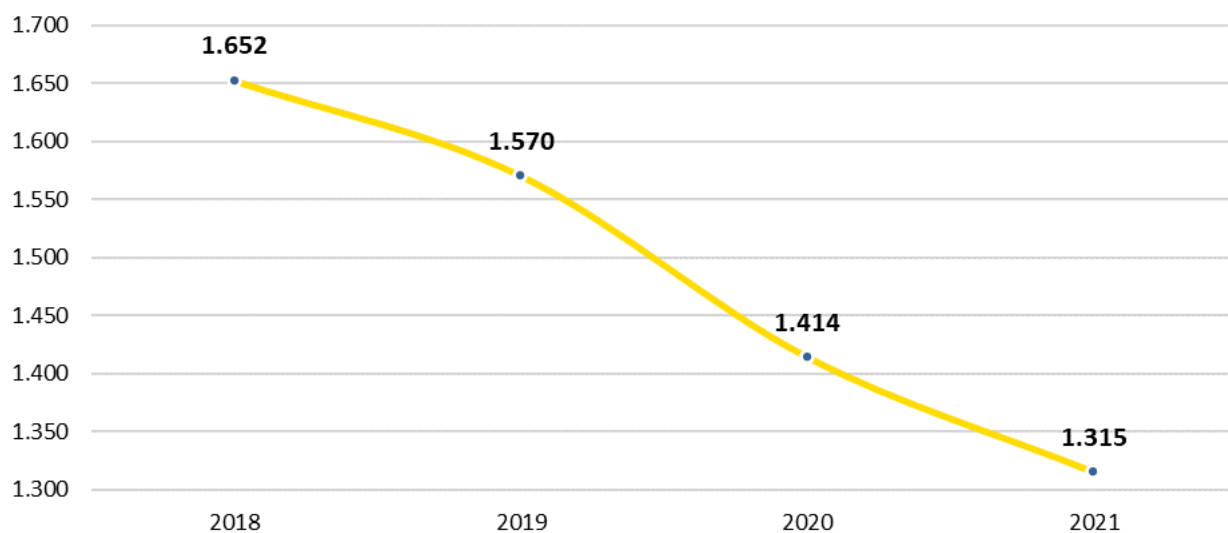


Figura 1.4: Trend 2018-2021 degli atti di affidamento del servizio di TPL

Si riporta di seguito per maggior chiarezza una descrizione delle principali **tipologie di atti di affidamento** del servizio di Trasporto Pubblico Locale rilevate.

Tipologia di atto di affidamento del servizio di TPL	Descrizione
Atto di concessione	Provvedimento con cui è concesso l'esercizio del trasporto alle condizioni e con i diritti stabiliti nell'atto stipulato dall'Ente concedente corredato di disciplinare.
Atto d'obbligo	Atto di natura amministrativa, eventualmente successivo alla delibera di giunta di un Ente pubblico, con il quale è stabilito l'obbligo in capo ad un'impresa di trasporto di diritto pubblico (e con controllo analogo) oppure in capo all'Azienda Speciale per il trasporto pubblico dell'amministrazione dell'Ente stesso, di prestare attività di trasporto di competenza del medesimo Ente.
Concessione con gestione in ambito Project Financing	Convenzione/Contratto per la concessione della costruzione in project financing di una infrastruttura e della gestione dell'esercizio di sistema di trasporto, con un eventuale contributo e/o con canone per l'attività di operatore del servizio di trasporto ed eventualmente per l'attività di gestione dell'infrastruttura su cui si effettua il servizio stesso, eventualmente con ulteriori contratti.
Contratto di servizio	Contratto di obbligo di servizio pubblico di trasporto locale e regionale con o senza corrispettivo, stipulato con Ente pubblico regionale o Ente pubblico locale, in presenza o in assenza di un contributo da parte dell'Ente Regione all'Ente o Organismo delegato locale.
In proprio da parte dell'Ente Committente	Incarico amministrativo, a seguito delibera di giunta o da statuizione dell'Ente locale o per legge costitutiva, di svolgere il servizio di trasporto pubblico locale direttamente dall'amministrazione locale dell'Ente con personale in prevalenza in forza alla medesima. Non sono da ricomprendere nelle attività in proprio da parte dell'Ente, le attività in economia – sottosoglia – affidate senza gara a soggetti esterni all'amministrazione, come imprese a capitale pubblico, anche se con controllo analogo, o se a capitale privato.

Tabella 1.4: Tipologie di atti di affidamento

Si riporta di seguito la definizione delle principali tipologie di proroga prese in considerazione dalla rilevazione dei dati.

Tipologia di Proroga dell'atto di affidamento	Descrizione
<i>Prorogamento di attività in proprio</i>	Prolungamento di attività in proprio effettuata dall'amministrazione direttamente - non per il tramite di Imprese o Azienda Speciale - nelle more di una nuova deliberazione dell'Ente sulla decisione in merito all'attività stessa o sull'affidamento a Imprese con contratto, o su un incarico ad Azienda Speciale.
<i>Proroga con atto aggiuntivo</i>	Prolungamento della vigenza temporale di un contratto di servizio (o di concessione in <i>Project Financing</i>), stipulato con atto aggiuntivo per eventuali mutazioni di dimensioni del servizio, o variazioni di alcune clausole e condizioni, del valore del corrispettivo, o per raggiunta scadenza del contratto precedentemente stipulato.
<i>Proroga con imposizione d'atto d'obbligo</i>	Prolungamento di validità dell'atto d'obbligo con cui è stabilito che l'impresa di capitale pubblico o l'Azienda Speciale dell'Ente persevera nell'obbligo di prestare il servizio in continuità. Riguarda anche l'imposizione di obbligo ad impresa di diritto o capitale privato per decisione unilaterale dell'Ente, nelle more della stipula di un contratto di obbligo di servizio a seguito di aggiudicazione a valle di gara, o di eventuale prossimo affidamento. Ricomprende quindi il caso definito "imposizione di atto d'obbligo" al comma 5, articolo 5, del regolamento EU 1370 / 2007.
<i>Proroga consensuale</i>	Prolungamento della vigenza temporale di un contratto di servizio con atto di proroga negoziata o di intesa raggiunta, in prosecuzione ad un contratto preesistente pervenuto a scadenza, nelle more della stipula di un nuovo contratto con vigenza eventualmente retroattiva ricomprendente il prolungamento di validità della proroga. Ricomprende il caso definito "proroga consensuale" nel regolamento EU 1370 / 2007 articolo 5 comma 5).
<i>Proroga di concessione</i>	Rinnovo anche perpetuato di precedente atto di concessione.
<i>Proroga tacita</i>	Prolungamento della vigenza temporale di un contratto di servizio pervenuto a scadenza senza la stipula di atto di proroga consensuale, di intesa negoziata raggiunta, di atto aggiuntivo, quindi senza formalizzazione alcuna, in conseguenza della sussistenza dell'obbligo di servizio del contratto scaduto, per cogenza dell'obbligo anche dopo la scadenza.

Tabella 1.5: Tipologie di proroga di atti di affidamento

Annualità 2020

Dalla rilevazione dei dati di consuntivo per l'esercizio 2020 sono emersi **1.414 atti di affidamento validi** sul territorio nazionale, stipulati tra **602 Enti Committenti** e **792 Imprese titolari**.

La figura seguente ne mostra la distribuzione per regione/provincia autonoma: le regioni con il maggior numero di atti validi sono, nell'ordine, il **Lazio (290)**, la **Sicilia (188)** e la **Campania (148)**; in coda invece la **Calabria (10)**, la **Provincia Autonoma di Trento (9)** e la **Valle d'Aosta (5)**.

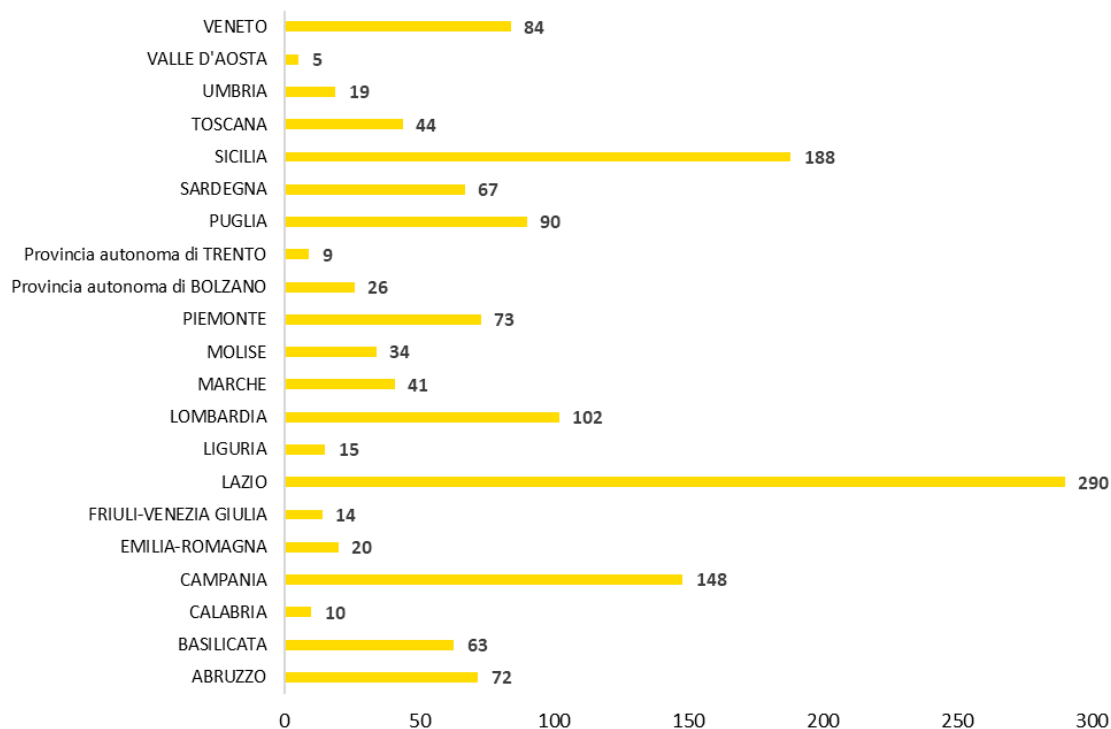


Figura 1.5: Numero di Atti di affidamento del servizio di TPL per regione/provincia autonoma nel 2020

I **contratti di servizio** sono **1.024 (72,42%)**, gli **atti di concessione** sono **297 (21,00%)**, gli **atti d'obbligo** sono **19 (1,34%)**, **37 (2,62%)** sono **gestiti in proprio** da parte dell'Ente Committente, le concessioni con gestione in ambito **Project Financing** sono **3 (0,21%)**, mentre dei restanti **34 (2,40%)** non ci sono dati disponibili.

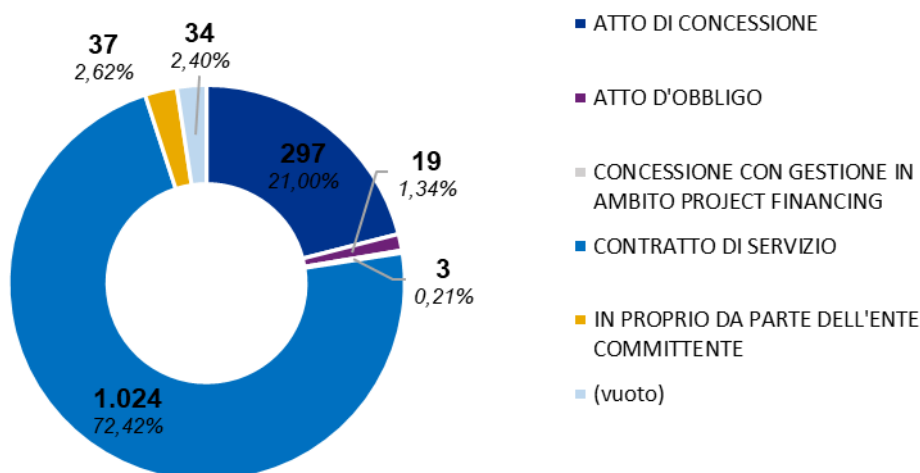


Figura 1.6: Ripartizione degli atti di affidamento per tipologia nel 2020

Relativamente alle **modalità di trasporto Autolinee, Metropolitane, Tranvie ed altro** emerge che il **71,01% (931)** rappresenta **contratti di servizio**, il **22,35% (293)** **atti di concessione**, l'**1,22% (16)** **atti d'obbligo**, il **2,82% (37)** **in proprio** da parte dell'Ente Committente, il **1,22% (3)** **concessioni con gestione in ambito Project Financing**, mentre il **2,36% (31)** non è dichiarato.

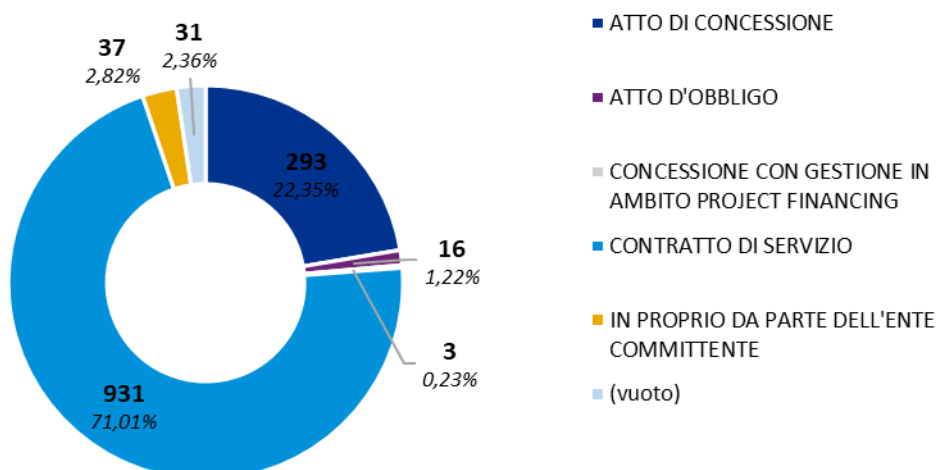


Figura 1.7: Ripartizione degli atti di affidamento per tipologia nel 2020 - Dettaglio modalità Autolinee / Metropolitane / Tranvie / Altro

Per il solo **trasporto ferroviario** invece, **48** sono i **contratti di servizio (88,89%)**, **2** sono **atti di concessione (3,70%)**, **2** sono **atti d'obbligo (3,70%)** e per **2** contratti (**3,70%**) non sono disponibili dettagli.

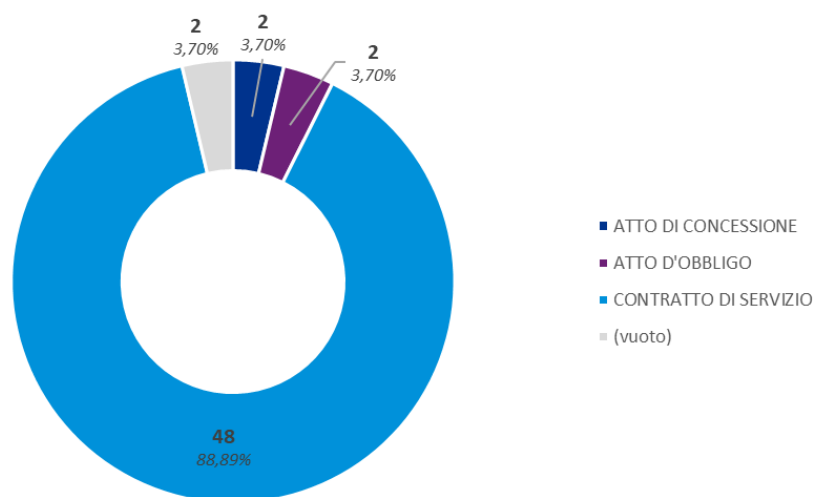


Figura 1.8: Ripartizione degli atti di affidamento per tipologia nel 2020 – Dettaglio modalità Ferroviario

Con riferimento ai soli **nuovi atti di affidamento stipulati nel 2020** emerge come il **76,74%** di essi (**198**) sia contratti di servizio, il **17,05%** (**44**) atti di concessione, l'**1,94%** (**5**) atti d'obbligo ed il restante **4,26%** (**11**) in proprio da parte dell'Ente Committente.

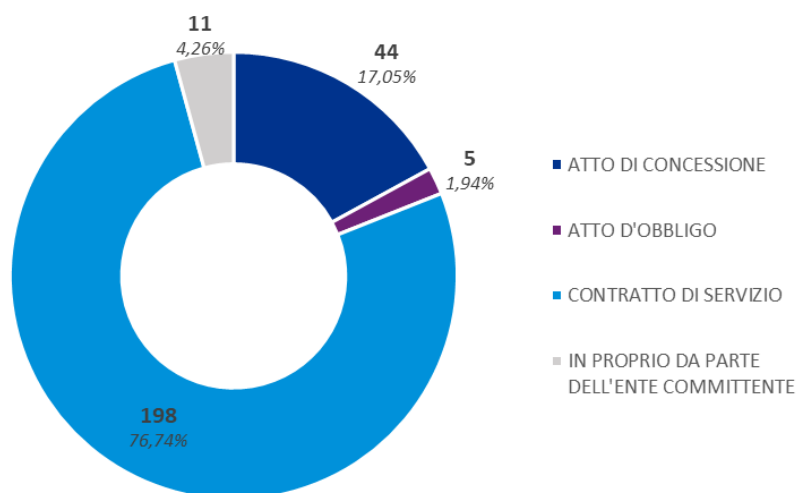


Figura 1.9: Numero e ripartizione dei nuovi atti di affidamento con decorrenza 2020 per tipologia

Dei **1.414** atti di affidamento validi nel 2020, il **73,83%** (**1.044**) rappresenta **proroghe**; in particolare il **46,26%** di queste (**483**) rappresenta **proroghe con atto aggiuntivo**, il **20,79%** (**217**) **proroghe di concessione**, il **18,20%** (**190**) **proroghe consensuali**, l'**8,52%** (**89**) **proroghe tacite**, il **5,27%** (**55**) **proroghe con imposizione d'atto d'obbligo** ed il rimanente **0,96%** (**10**) rappresentano **prolungamento di attività in proprio**.

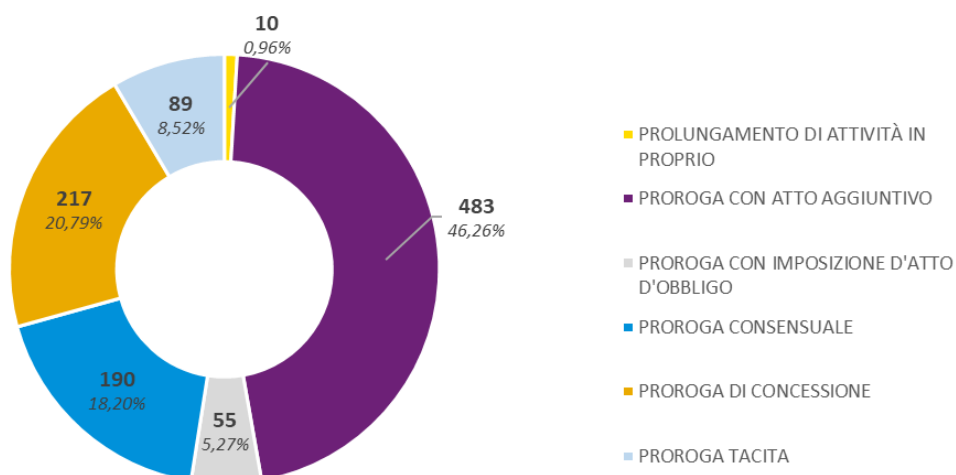


Figura 1.10: Numero e ripartizione delle proroghe di atti di affidamento nel 2020 per tipologia

In merito invece alle **nuove proroghe** con inizio di decorrenza nell'anno **2020 (62)**, il **20,97% (13)** rappresenta **proroghe di concessione**, il **29,03% (18)** **proroghe consensuali**, il **30,65% (19)** **proroghe con atto aggiuntivo**, il **6,45% (4)** **proroghe con imposizione d'atto d'obbligo**, il **11,29% (7)** **proroghe tacite** ed il rimanente **1,61% (1)** rappresenta **prolungamento di attività in proprio**.

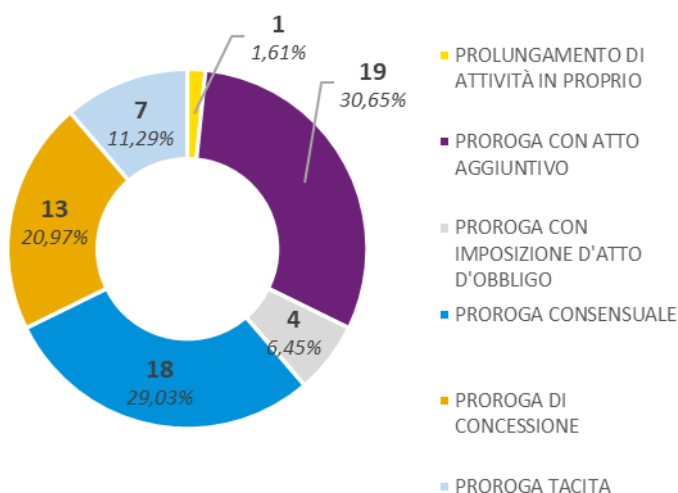


Figura 1.11: Numero e ripartizione delle nuove proroghe con decorrenza 2020 per tipologia

Il grafico che segue mostra il dettaglio regionale del numero di **atti di affidamento in regime di gross-cost** nel 2020 e le relative CorseKm effettuate.

Il **regime di gross-cost** si verifica quando l'Ente Committente copre l'intero costo sostenuto per la prestazione del trasporto, quando cioè i proventi da traffico sono riscossi direttamente dall'Ente

stesso, quando i proventi eventualmente riscossi dall'Impresa sono destinati all'Ente oppure quando i proventi sono riscossi da un Soggetto Terzo.

Dei **68 contratti** validi e certificati nel 2020 in **regime di gross-cost**, il **38,24% (26)** è registrato nella **Provincia autonoma di Bolzano**, dove si registra anche il maggior numero di CorseKm registrate (**di poco superiore a 37,12 milioni**).

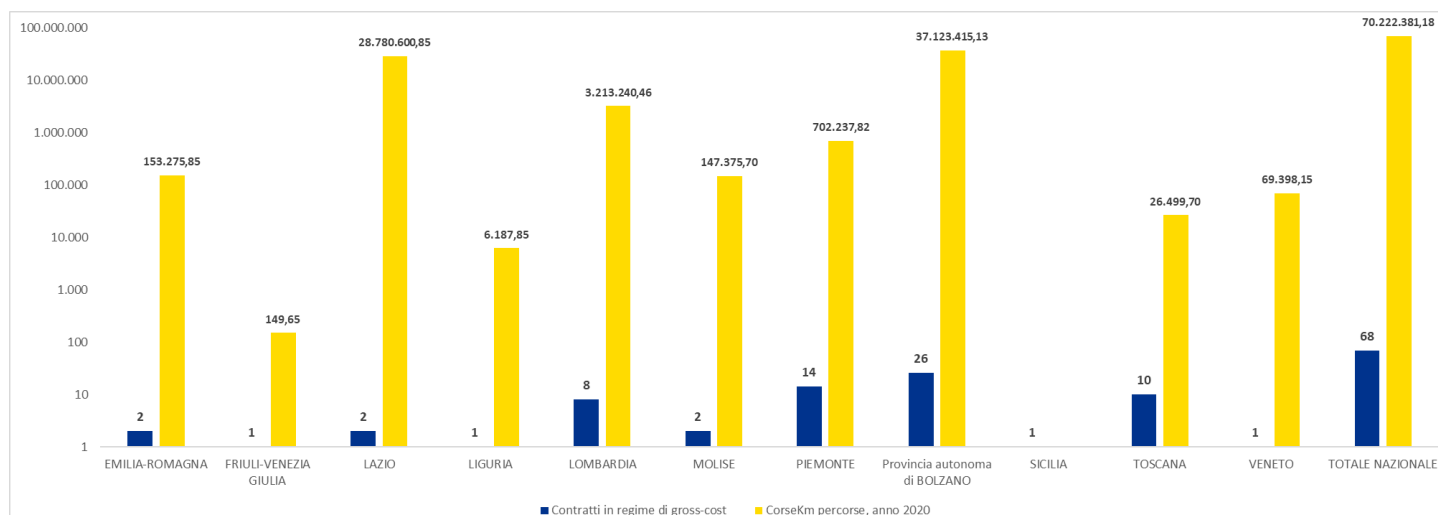


Figura 1.12: Atti di affidamento in regime di gross-cost e relative CorseKm effettuate (2020)

Dei **1.414 atti di affidamento validi** nel 2020 il **69,94% (989 atti)** è stato stipulato mediante **affidamento diretto**, il **24,61% (348 atti)** mediante **gara d'appalto** ed il **5,55% (77 atti)** mediante **affidamento in-house**.

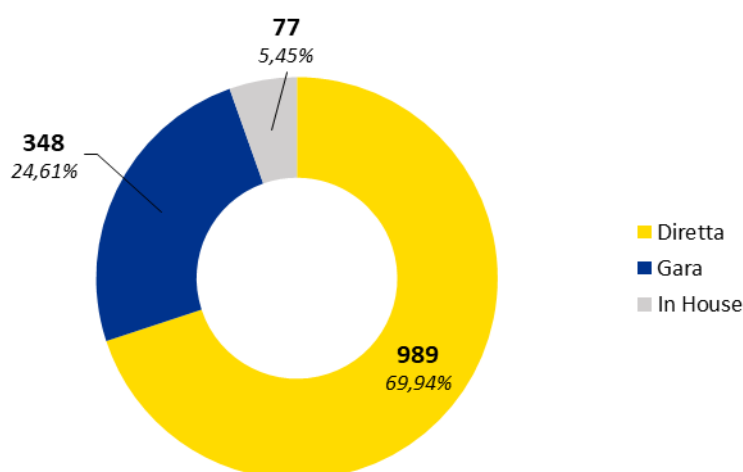


Figura 1.13: Ripartizione degli atti di affidamento nel 2020 per modalità di affidamento

Relativamente alle **modalità di trasporto Autolinee, Metropolitane, Tranvie e altro** emerge come il **71,62% (939)** sia stato stipulato mediante **affidamento diretto**, il **23,11% (303)** mediante **gara d'appalto** ed il **5,26% (69)** mediante **affidamento in-house**.

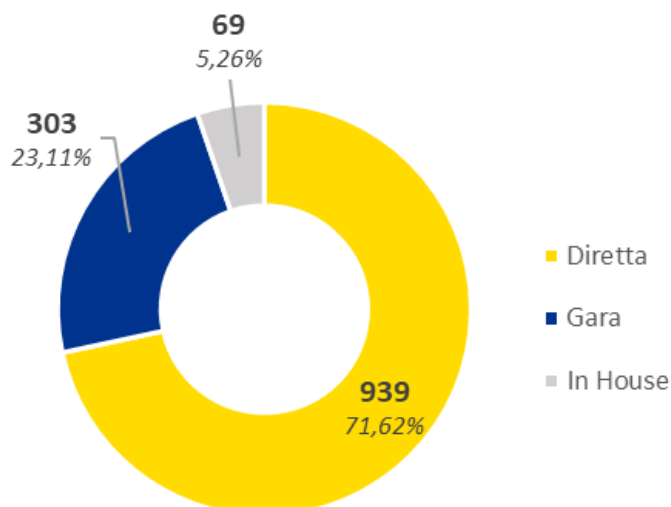


Figura 1.14: Ripartizione degli atti di affidamento nel 2020 per modalità di affidamento - Dettaglio modalità Autolinee/Metropolitane/Tranvie/Altro

Con riferimento invece al **trasporto ferroviario**, il **75,93% (41)** è stato stipulato mediante **affidamento diretto**, il **9,26% (5)** mediante **gara d'appalto** ed il **14,81% (8)** mediante **affidamento in-house**.

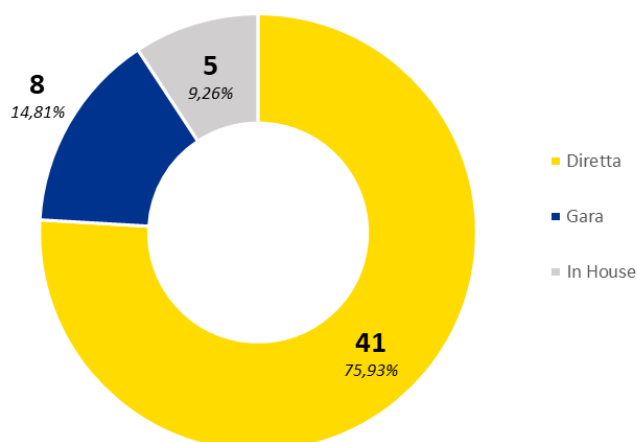


Figura 1.15: Ripartizione degli atti di affidamento nel 2020 per modalità di affidamento - Dettaglio modalità Ferroviario

Con riferimento al dettaglio regionale dei contratti per modalità di affidamento nel **2020**, il **Lazio** registra il maggior numero di **affidamenti diretti (253)**; la **Lombardia** registra il maggior numero di **affidamenti tramite gara d'appalto (63)** e **Sicilia, Toscana e Veneto** registrano il maggior numero di **affidamenti in-house (10)**.

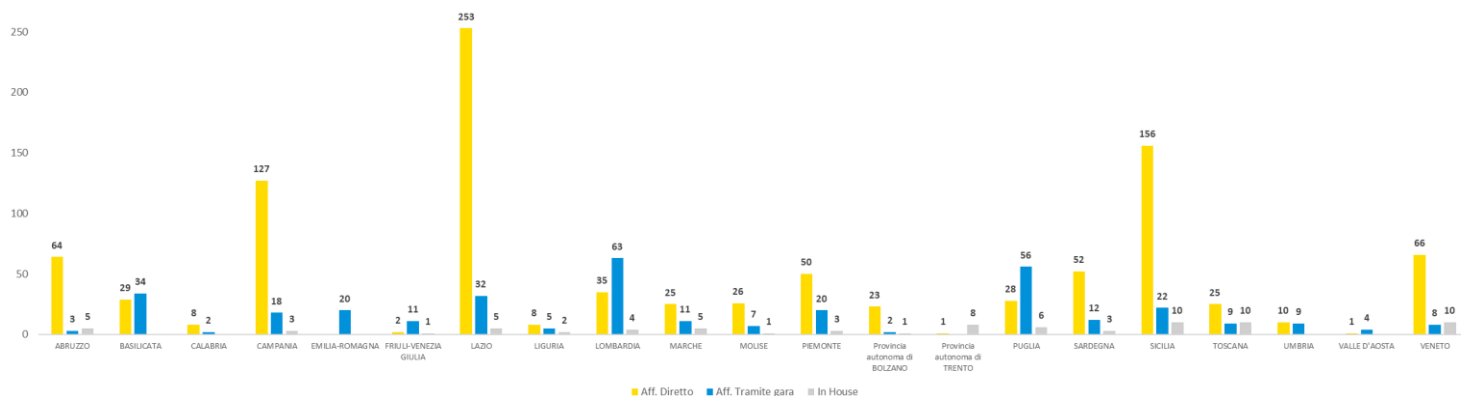


Figura 1.16: Distribuzione regionale dei contratti per modalità di affidamento nel 2020

Annualità 2021

Dalla rilevazione dei dati di consuntivo per l'esercizio 2021 sono emersi **1.315 atti di affidamento validi** sul territorio nazionale, stipulati tra **589 Enti Committenti** e **772 Imprese titolari**.

La figura seguente ne mostra la distribuzione per regione/provincia autonoma: le regioni con il **maggior numero di atti** validi sono, nell'ordine, il **Lazio (244)**, la **Sicilia (184)** e la **Campania (148)**; in coda invece la **Provincia Autonoma di Trento** e la **Calabria (9)**, il **Friuli-Venezia Giulia (6)** e la **Valle d'Aosta (4)**.

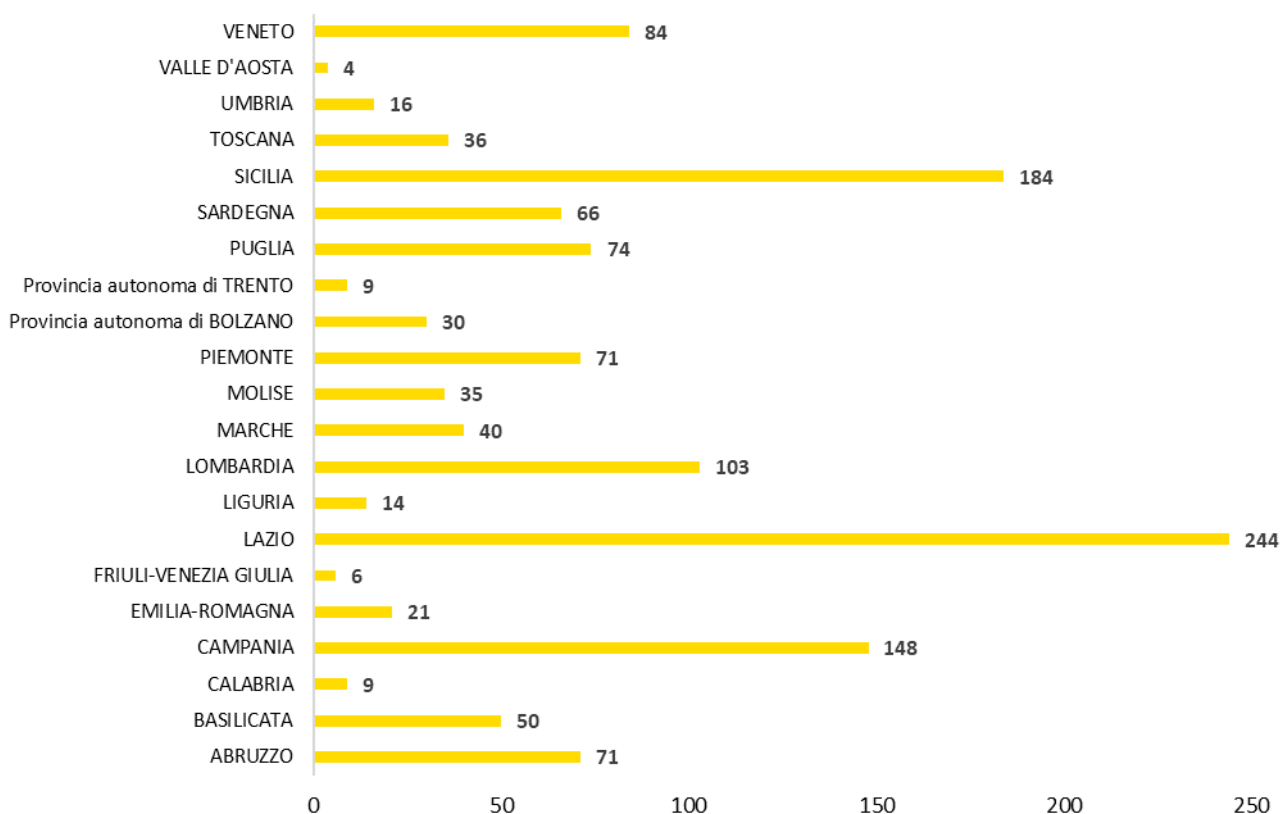


Figura 1.17: Numero di atti di affidamento del servizio di TPL per regione/provincia autonoma nel 2021

Dei 1.315 atti di affidamento censiti, il **71,48% (940)** rappresenta **contratti di servizio**, il **21,90% (288)** atti di **concessione**, il **1,37% (18)** atti d'**obbligo**, il **2,59% (34)** attività in proprio da

parte dell'Ente Committente, lo 0,23% (3) concessioni con gestione in ambito Project Financing, mentre il restante 2,43% (32) non è dichiarato.

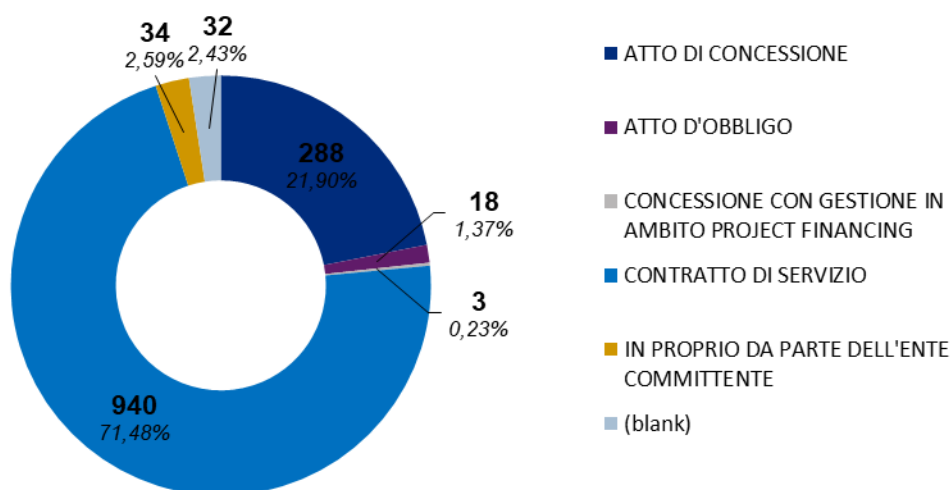


Figura 1.18: Ripartizione degli atti di affidamento per tipologia nel 2021

Relativamente alle **modalità di trasporto Autolinee, Metropolitane, Tranvie e altro** emerge che il **70,20% (860)** rappresenta **contratti di servizio**, il **23,18% (284)** atti di concessione, l'**1,22% (15)** atti d'obbligo, il **2,78% (34)** in proprio da parte dell'Ente Committente, lo **0,24% (3)** concessioni con gestione in ambito Project Financing, mentre il restante **2,37% (29)** non è dichiarato.

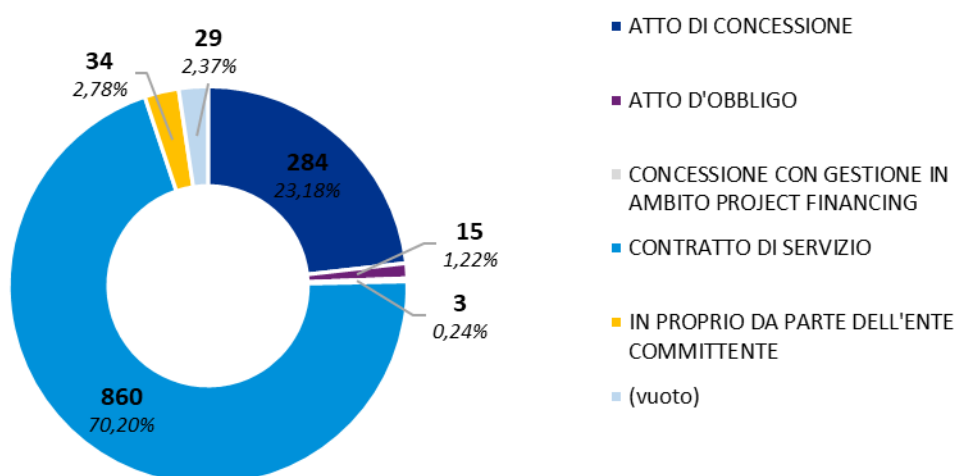


Figura 1.19: Ripartizione degli atti di affidamento per tipologia nel 2021 - dettaglio modalità Autolinee / Metropolitane / Tranvie / Altro

In merito invece al **trasporto ferroviario** l'**88% (44)** rappresenta **contratti di servizio**, il **4% (2)** atti di concessione, il **4% (2)** atti d'obbligo ed il restante **4% (2)** non è dichiarato.

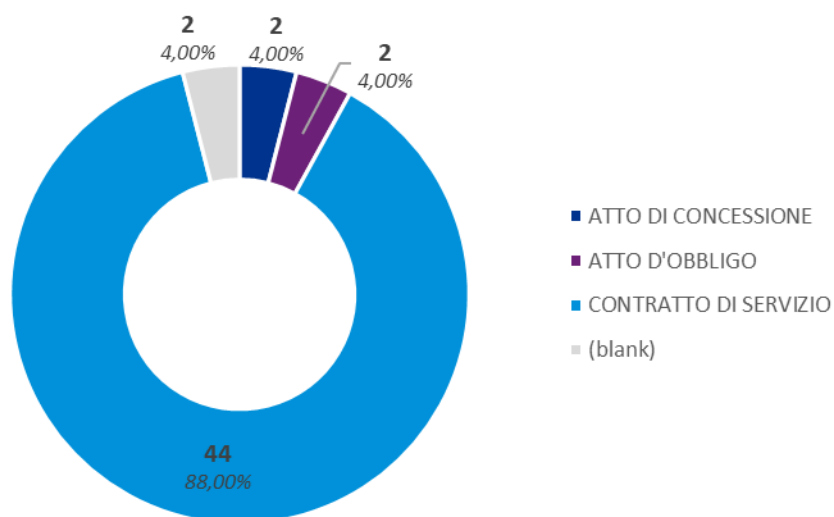


Figura 1.20: Ripartizione degli atti di affidamento per tipologia nel 2021 - dettaglio modalità Ferroviario

Con riferimento ai soli **nuovi atti di affidamento stipulati nel 2021** emerge che il **74,07%** di essi (**60**) è composto da **contratti di servizio**, il **14,81%** (**12**) da **atti di concessione**, il **2,47%** (**2**) **atti d'obbligo** ed il restante **8,64%** (**7**) in **proprio da parte dell'Ente Committente**.

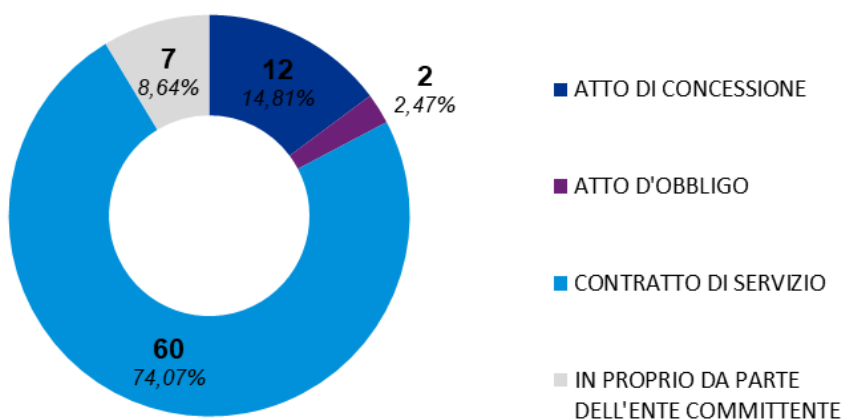


Figura 1.21: Numero e ripartizione dei nuovi atti di affidamento con decorrenza 2021 per tipologia

Dei **1.315** atti di affidamento validi nel 2021, il **74,68%** circa (**982**) rappresenta proroghe; in particolare il **46,44%** di queste (**456**) rappresenta **proroghe con atto aggiuntivo**, il **21,18%** (**208**) **proroghe di concessione**, il **17,41%** (**171**) **proroghe consensuali**, l'**8,45%** (**83**) **proroghe tacite**, il **5,50%** (**54**) **proroghe con imposizione d'atto d'obbligo** e l'**1,02%** (**10**) **prolungamento di attività in proprio**.

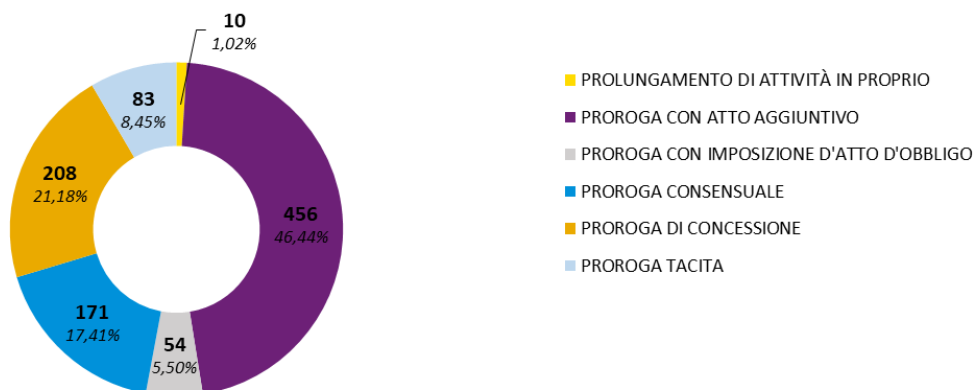


Figura 1.22: Numero e ripartizione delle proroghe di atti di affidamento nel 2021 per tipologia

In merito invece alle **nuove proroghe** con inizio di decorrenza nell'anno 2021 (**84**), il **23,81%** (**20**) rappresenta **proroghe di concessione**, il **13,10%** (**11**) **proroghe consensuali**, il **45,24%** (**38**) **proroghe con atto aggiuntivo**, il **7,14%** (**6**) **proroghe con imposizione d'atto d'obbligo**, il **7,14%** (**6**) **proroghe tacite** ed il restante **3,57%** (**3**) **prolungamento di attività in proprio**.

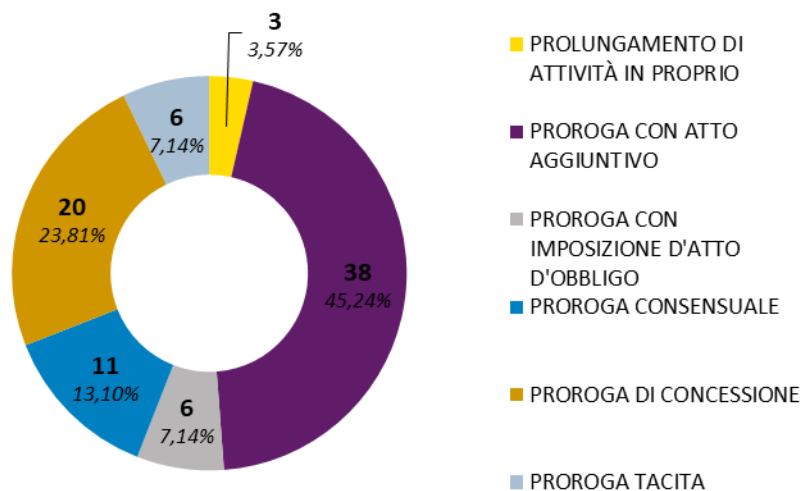


Figura 1.23: Numero e ripartizione delle nuove proroghe con decorrenza 2021 per tipologia

Il grafico che segue mostra il dettaglio regionale del numero di **atti di affidamento in regime di gross-cost** nel 2021 e le relative CorseKm effettuate.

Dei **64 contratti** validi nel 2021 in regime di **gross-cost**, il **46,88% (30)** è registrato nella **Provincia Autonoma di Bolzano**, in cui si registra anche il maggior numero di CorseKm registrate (37,12 milioni).

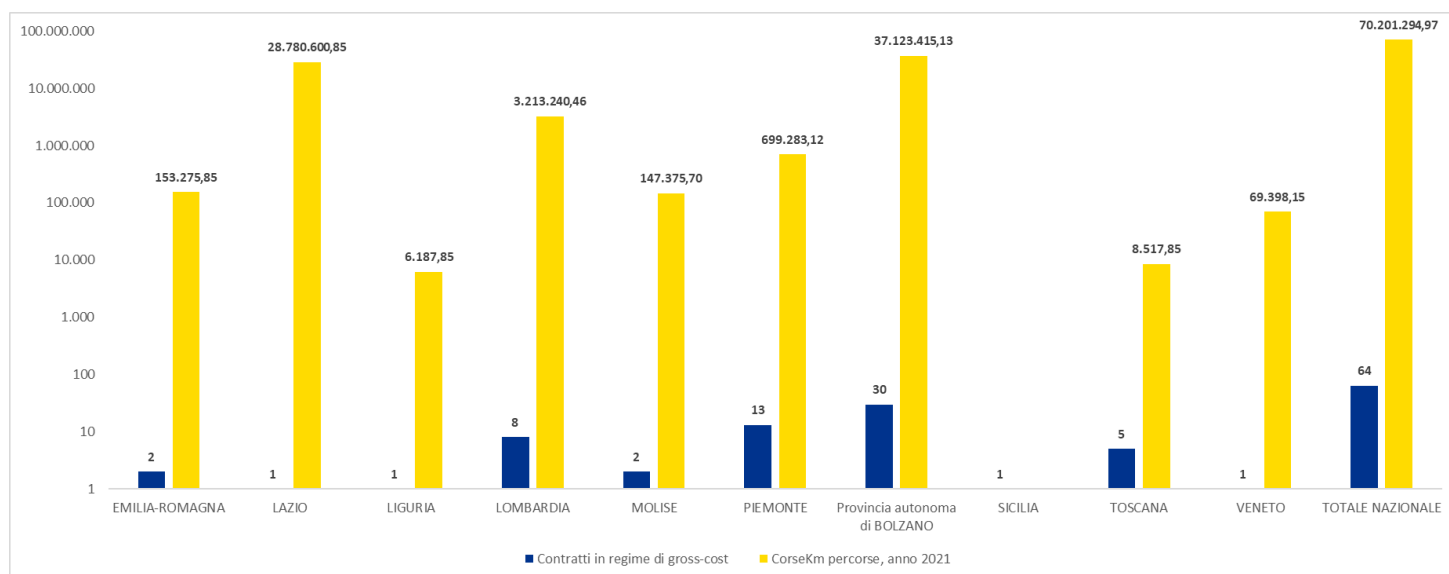


Figura 1.24: Atti di affidamento in regime di gross-cost e relative CorseKm (2021)

Dei 1.315 atti di affidamento validi nel 2021 il **69,35% (912 atti)** è stato stipulato **mediante affidamento diretto**, il **24,87% (327 atti)** mediante **gara d'appalto** ed il **5,78% (76 atti)** mediante **affidamento in-house**.

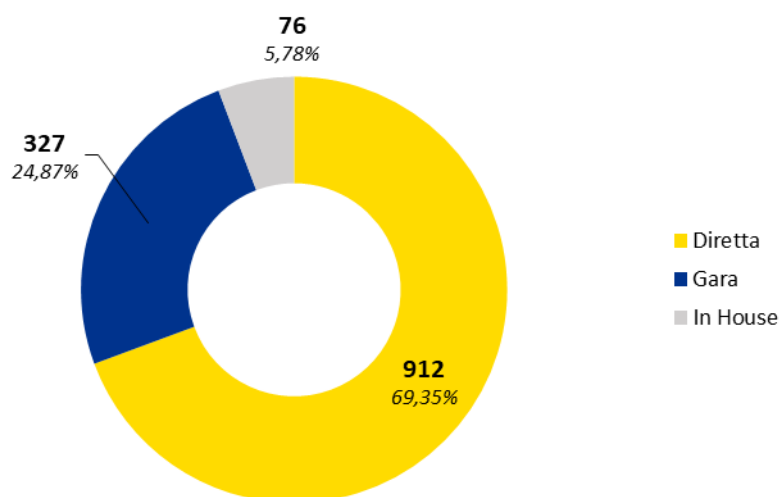


Figura 1.25: Ripartizione degli atti di affidamento nel 2021 per modalità di affidamento

Relativamente alle **modalità di trasporto Autolinee, Metropolitane, Tranvie e altro** emerge come il **70,69% (866)** sia stato stipulato mediante **affidamento diretto**, il **23,76% (291)** mediante **gara d'appalto** ed il **5,55% (68)** mediante **affidamento in-house**.

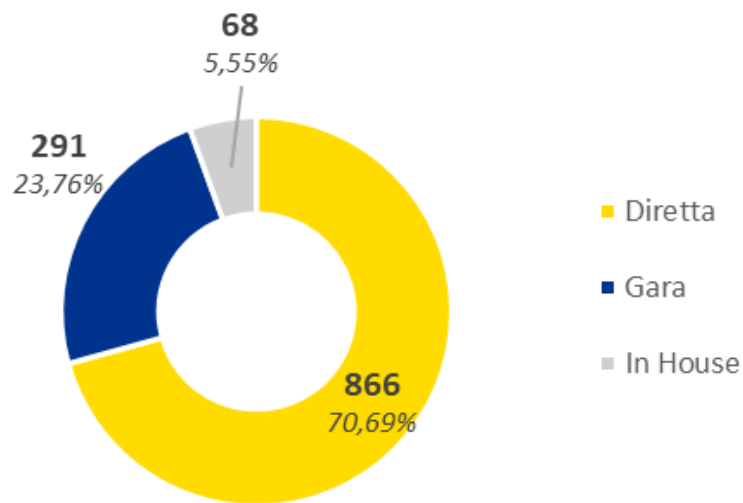


Figura 1.26: Ripartizione degli atti di affidamento nel 2021 per modalità di affidamento - dettaglio modalità Autolinee/Metropolitane/Tranvie/Altro

Con riferimento invece al **trasporto ferroviario**, il **74% (37)** è stato stipulato mediante **affidamento diretto**, il **16% (8)** mediante **gara d'appalto** ed il **10% (5)** mediante **affidamento in-house**.

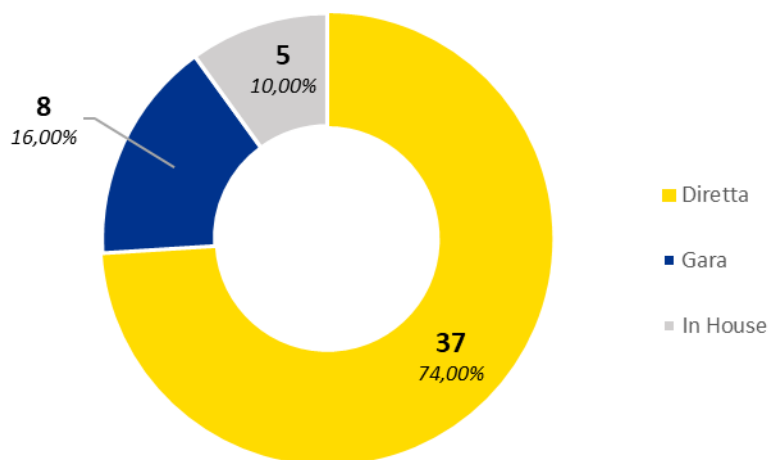


Figura 1.27: Ripartizione degli atti di affidamento nel 2021 per modalità di affidamento - dettaglio modalità Ferroviario

Con riferimento al dettaglio regionale degli atti di affidamento per modalità di affidamento nel 2021, il **Lazio** registra il maggior numero di **affidamenti diretti** (207); la **Lombardia** registra il maggior numero di **affidamenti tramite gara d'appalto** (62) ed il **Veneto** e **Sicilia** il maggior numero di **affidamenti in-house** (10).

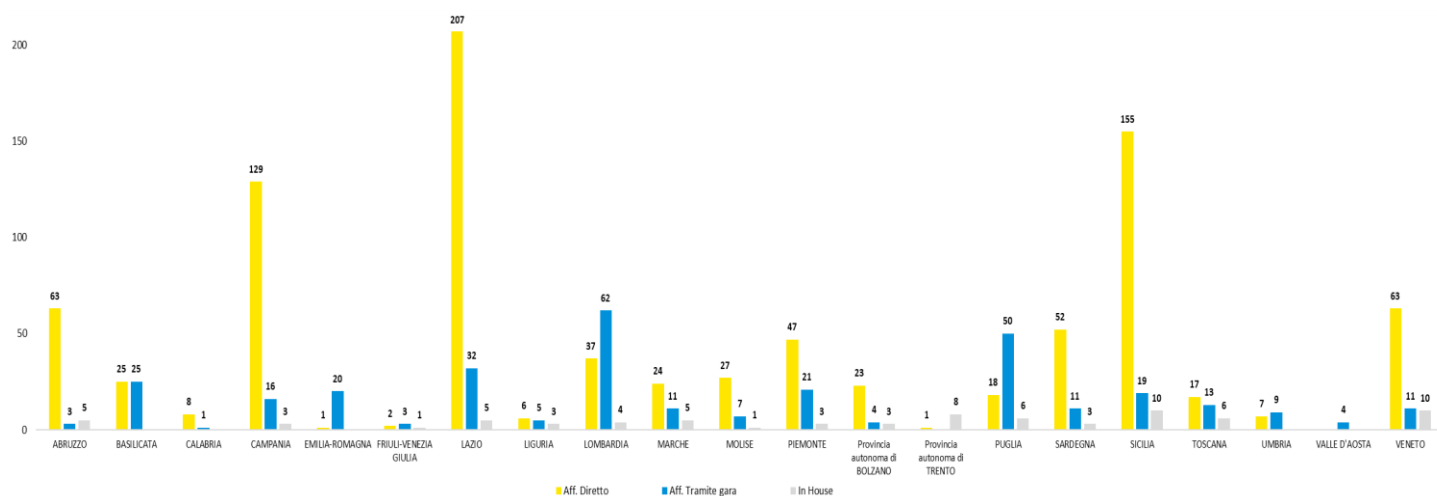


Figura 1.28: Distribuzione regionale degli atti di affidamento per modalità di affidamento nel 2021

1.1.3 Indicatori trasportistici ed economico-finanziari per modalità di trasporto

Nel presente paragrafo vengono analizzati i **principali indicatori** trasportistici ed economico-finanziari a livello nazionale dettagliati per modalità di trasporto, con riferimento ai dati certificati per le **annualità 2020 e 2021**.

Annualità 2020

INDICATORE	MODALITÀ DI TRASPORTO			TOTALE 2020
	<i>Autolinee / Tranvie / Metropolitane / altro</i>	<i>Trasporto Ferroviario Regionale</i>	<i>Navigazione</i>	
CorseKm	1.411.196.248,02	233.262.948,80	4.039.793,18	1.648.498.990,00
<i>di cui BusKm</i>	1.379.290.305,85	37.504.534,09	-	1.416.794.839,94
<i>di cui TrenoKm</i>	30.740.566,29	195.758.414,71	-	226.498.981,00
<i>di cui CorsaMiglio</i>	-	-	4.039.793,18	4.039.793,18
<i>di cui CorsaKm per funivia</i>	1.165.375,88	-	-	1.165.375,88
Passeggeri Trasportati	2.016.053.603,00	364.029.422,00	92.723.553,00	2.472.806.578,00
Addetti Totali	76.339,00	24.232,00	3.517,00	104.088,00
Corrispettivi totali <i>(compresi corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL)</i>	4.245.112.565,26 €	2.805.279.810,58 €	214.337.143,38 €	7.264.729.519,22 €
Canone di Accesso e di Utilizzo Infrastruttura	49.619.990,49 €	502.237.356,67 €	1.065.127,44 €	552.922.474,60 €
Corrispettivi di Gestione Infrastruttura	53.906.955,49 €	132.994.061,68 €	-	186.901.017,17 €
Compensazioni per agevolazioni tariffarie	12.209.948,08 €	-	-	12.209.948,08 €
Compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione	64.475.871,63 €	19.959.757,26 €	1.185.146,35 €	85.620.775,24 €
Ricavi da traffico da Titoli di viaggio aziendali	581.962.023,62 €	518.535.316,05 €	91.932.870,41 €	1.192.430.210,08 €
Ricavi da traffico da Titoli di viaggio con Tariffazione Integrata	293.549.085,31 €	117.594.404,10 €	47.566.084,53 €	458.709.573,94 €
Ricavi da traffico totali <i>(compresi altri ricavi)</i>	1.002.209.408,57 €	652.405.200,50 €	181.987.650,53 €	1.836.602.259,60 €

Tabella 1.6: Dati 2020 dei principali indicatori trasportistici ed economico-finanziari per modalità di trasporto

Annualità 2021

INDICATORE	MODALITÀ DI TRASPORTO			TOTALE 2021
	<i>Autolinee / Tranvie / Metropolitane / altro</i>	<i>Trasporto Ferroviario Regionale</i>	<i>Navigazione</i>	
CorseKm	1.539.825.094,86	269.410.383,03	7.981.140,20	1.817.216.618,09
<i>di cui BusKm</i>	1.509.397.350,82	47.466.199,14	-	1.556.863.549,96
<i>di cui TrenoKm</i>	29.127.773,97	221.944.183,89	-	287.091.529
<i>di cui CorsaMiglio</i>	-	-	7.981.140,20	7.981.140,20
<i>di cui CorsaKm per funivia</i>	1.299.970,07	-	-	1.299.970,07
Passeggeri Trasportati	2.105.044.640	457.877.055	107.592.737	2.670.514.432
Addetti Totali	75.640	23.989	3.379	103.008
Corrispettivi totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL)	4.250.960.776,76 €	2.769.945.500,29 €	220.415.069,69 €	7.241.321.346,74 €
Canone di Accesso e di Utilizzo Infrastruttura	51.667.040,50 €	640.875.750,00 €	1.070.973,89 €	693.613.764,39 €
Corrispettivi di Gestione Infrastruttura	46.243.483,05 €	131.334.714,77 €	-	177.578.197,82 €
Compensazioni per agevolazioni tariffarie	11.984.895,52 €	-	-	11.984.895,52 €
Compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione	62.030.207,68 €	19.335.966,58 €	288.477,36 €	81.654.651,62 €
Ricavi da traffico da Titoli di viaggio aziendali	678.272.208,91 €	698.949.211,22 €	114.426.798,57 €	1.491.648.218,70 €
Ricavi da traffico da Titoli di viaggio con Tariffazione Integrata	289.593.024,69 €	130.837.033,00 €	64.922.355,28 €	485.352.412,97 €
Ricavi da traffico totali (compresi altri ricavi)	1.087.781.873,50 €	851.291.575,07 €	198.261.260,78 €	2.137.334.709,35 €

Tabella 1.7: Dati 2021 dei principali indicatori trasportistici ed economico-finanziari per modalità di trasporto

CorseKm

L'indicatore misura:

- i BusKm complessivi dei servizi prestati con le modalità di trasporto "Autolinea" (urbana, suburbana e interurbana), "Filovia", nonché dei servizi con autobus effettuati in sostituzione delle corse programmate per "Tranvia", "Metropolitana", "Filovia" e "Funicolare" e "Trasporto Ferroviario Regionale";
- i TrenoKm complessivi dei servizi prestati con le modalità di trasporto "Tranvia", "Metropolitana", "Funicolare" e "Trasporto Ferroviario Regionale";
- le CorsaMiglio complessive effettuate con le modalità di trasporto per vie d'acqua "traghetto, traghetto misto veloce, battello, monocarena veloce, aliscafo, catamarano, altro" e per via aerea con elicotteri;
- le CorseKm effettuate con modalità di trasporto "funivia".

Con riferimento all'annualità **2020** la modalità di trasporto "Autolinee e filovie" ha registrato il maggior numero di CorseKm effettuate: **1,411** miliardi di CorseKm, pari all'**83,67%** del totale nazionale.

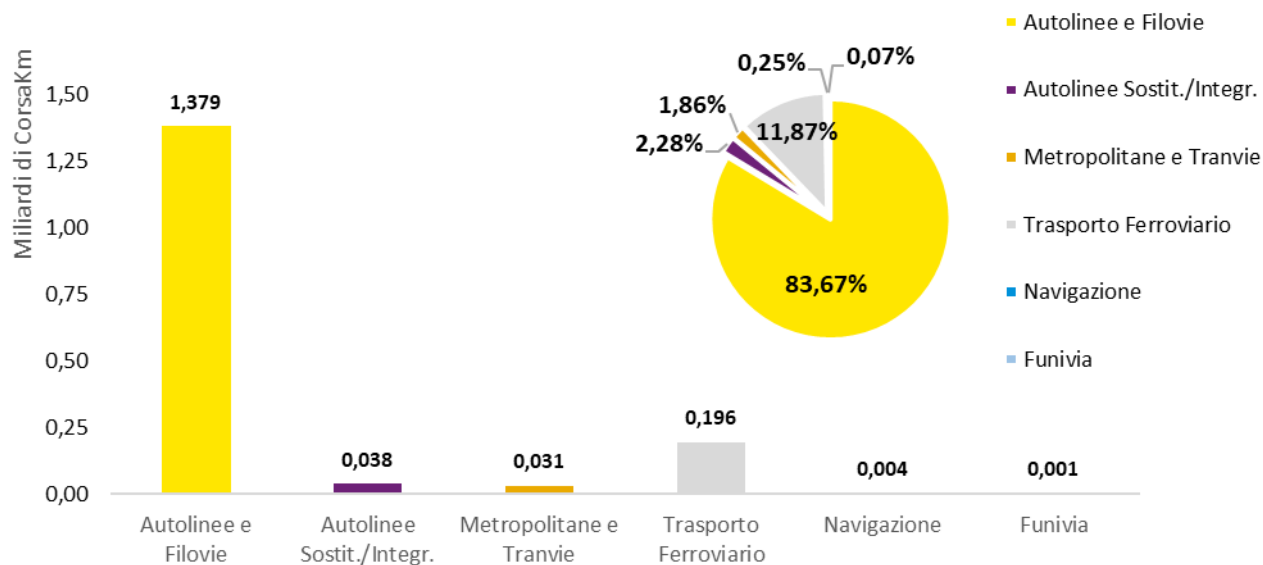


Figura 1.29: CorsaKm nel 2020 per modalità di trasporto (CorsaMiglia normalizzate in CorsaKm)

Con riferimento all'annualità **2021** la modalità di trasporto "Autolinee e filovie" ha registrato il maggior numero di CorseKm effettuate: **1,509** miliardi di CorseKm, pari all'**83,06%** del totale nazionale.

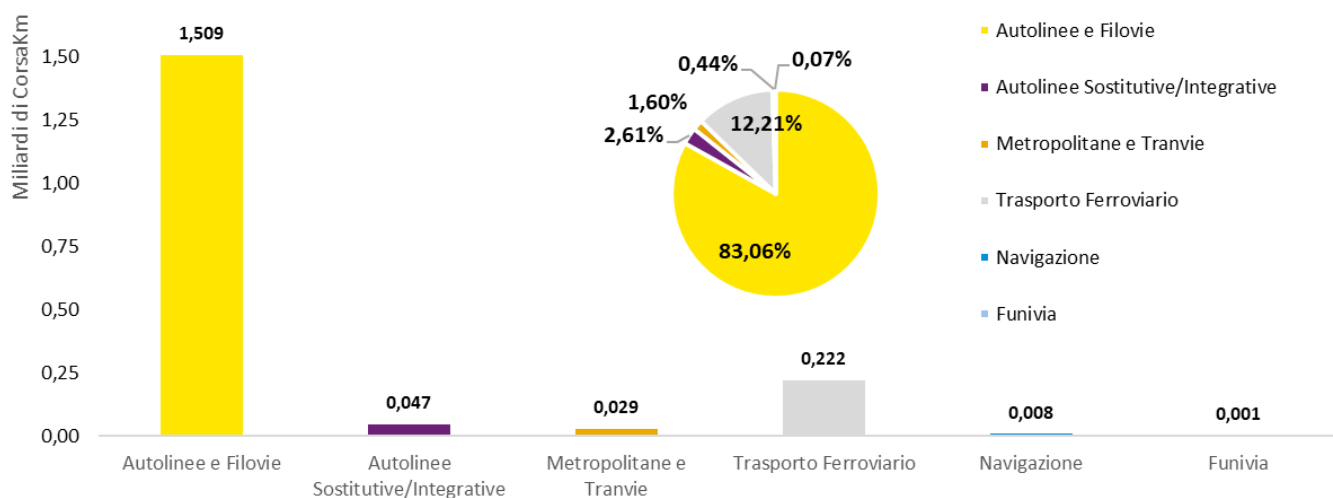


Figura 1.30: CorsaKm nel 2021 per modalità di trasporto (CorsaMiglia normalizzate in CorsaKm)

Passeggeri trasportati

L'indicatore misura la quantità di passeggeri complessivamente trasportati con tutte le modalità di trasporto previste.

Con riferimento all'annualità 2020 la modalità di trasporto **"Autolinee/Metro/Tranvie/altro"** ha registrato il maggior numero di passeggeri trasportati: **2,02 miliardi di passeggeri**, pari all'**81,53%** dei passeggeri totali.

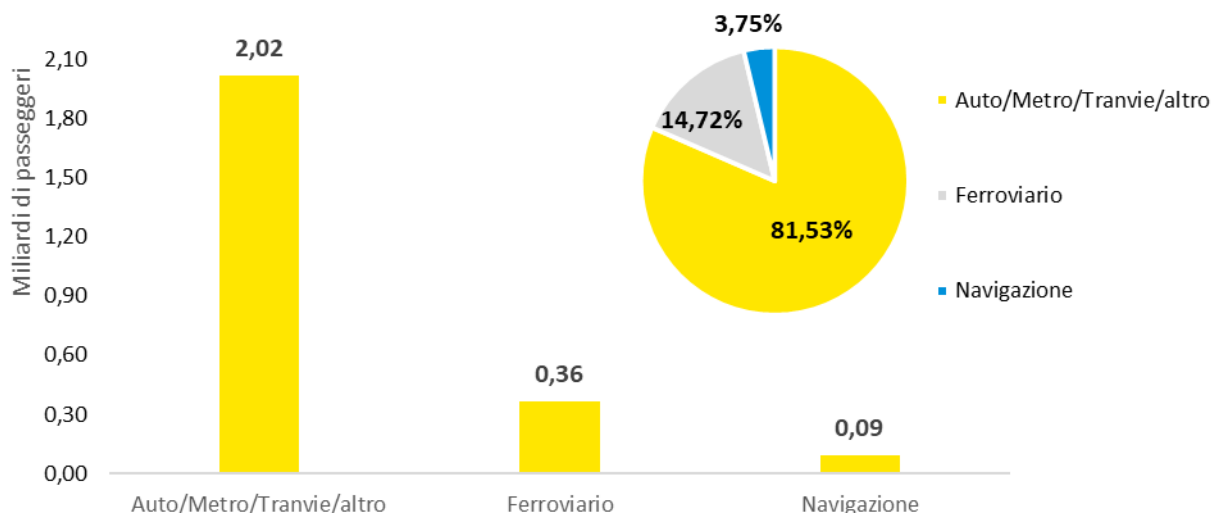


Figura 1.31: Passeggeri trasportati nel 2020 per modalità di trasporto (valori in milioni e % di passeggeri)

Con riferimento all'annualità 2021 la modalità di trasporto **"Autolinee/Metro/Tranvie/altro"** ha registrato il maggior numero di passeggeri trasportati: **2,11 miliardi di passeggeri**, pari all'**78,83%** dei passeggeri totali.

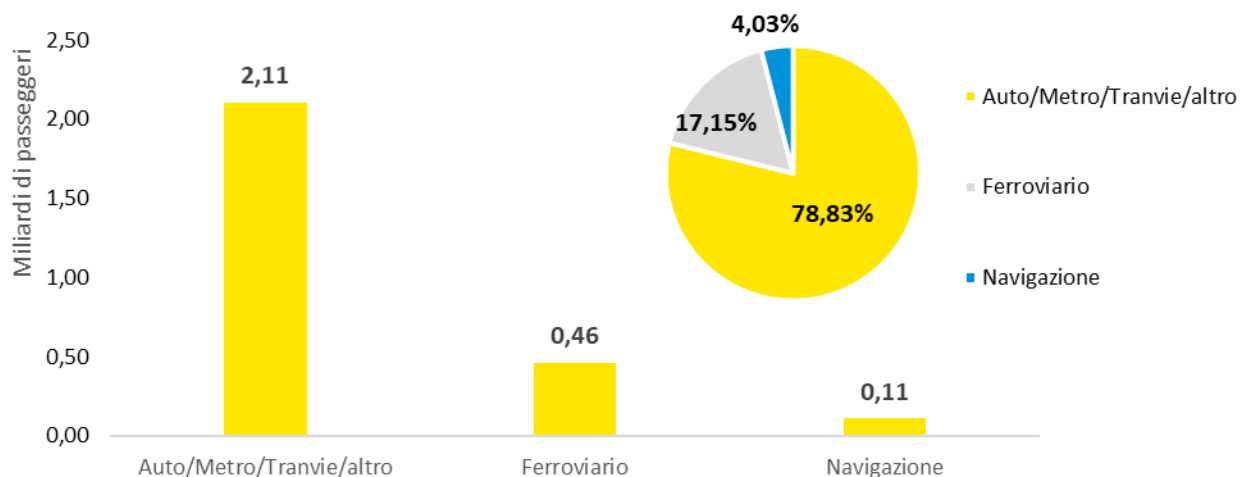


Figura 1.32: Passeggeri trasportati nel 2021 per modalità di trasporto (valori in milioni e % di passeggeri)

Addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale

L'indicatore misura la quantità di addetti impiegati nei servizi di trasporto e di gestione dell'infrastruttura, con l'esclusione del personale inquadrato come dirigente ed i vertici societari. Con riferimento all'annualità **2020** la modalità di trasporto "**Autolinee/Metro/Tranvie/altro**" ha registrato il maggior numero di addetti impiegati: **76.339** addetti, pari al **73,34%** del totale.

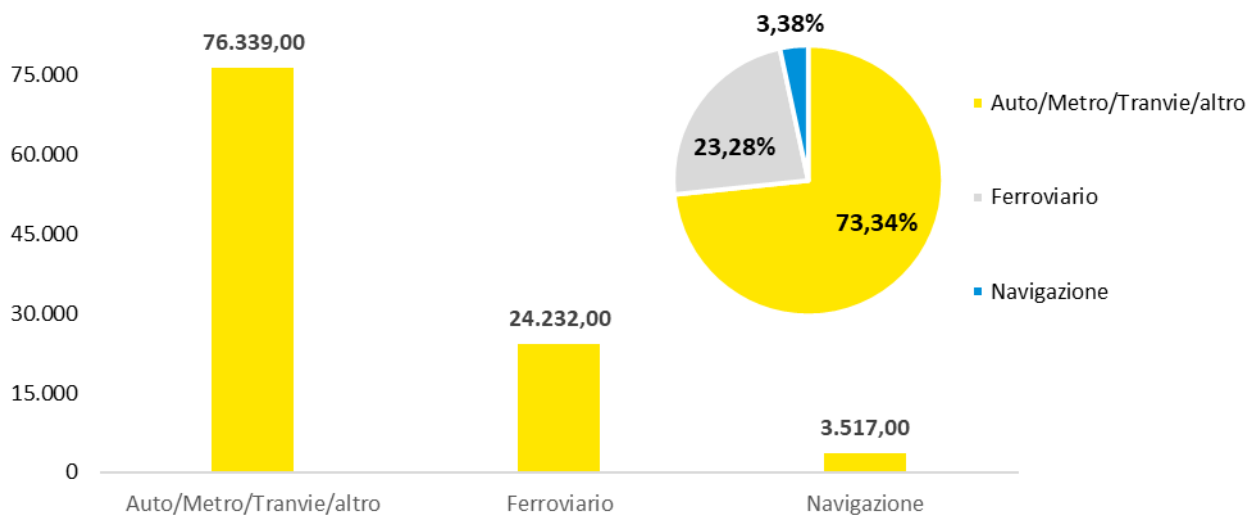


Figura 1.33: Addetti al servizio di TPL nel 2020 per modalità di trasporto (valori in numero e % di addetti)

Con riferimento all'annualità 2021 la modalità di trasporto "**Autolinee/Metro/Tranvie/altro**" ha registrato il maggior numero di addetti impiegati: **75.640** addetti, pari al **74,43%** del totale.

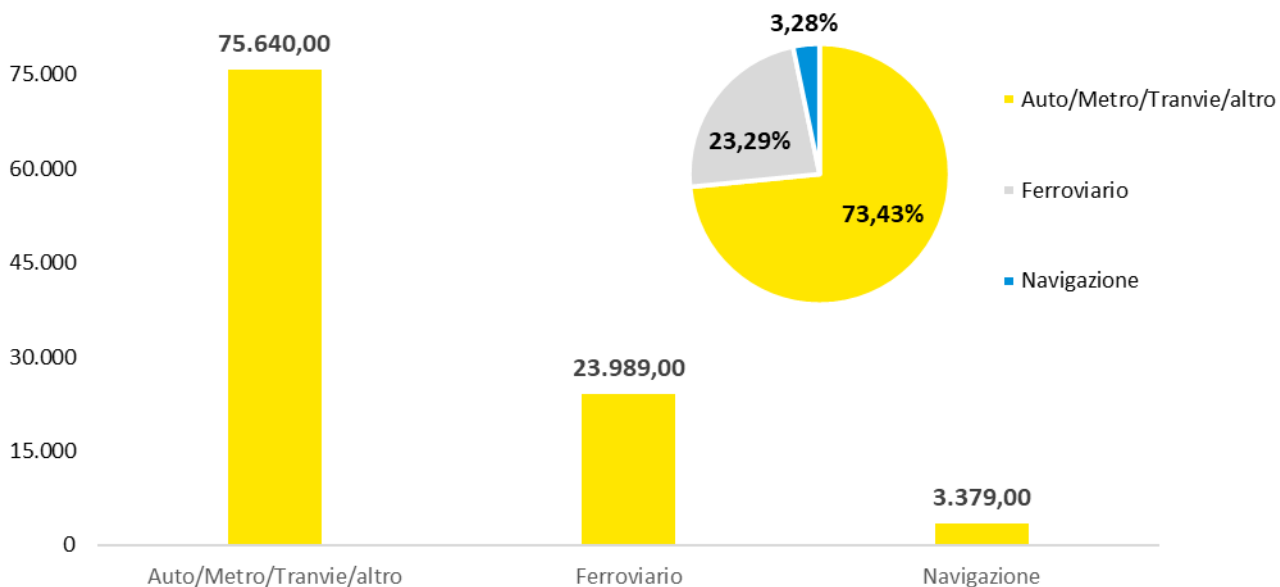


Figura 1.34: Addetti al servizio di TPL nel 2021 per modalità di trasporto (valori in numero e % di addetti)

Corrispettivi totali

Importo complessivo ottenuto sommando:

- a) i Corrispettivi da parte degli Enti pubblici per tutte le compensazioni conseguenti agli obblighi di servizio;
- b) i Contributi per CCNL eventualmente non ricompresi nei corrispettivi ed erogati separatamente;
- c) i Corrispettivi in conto esercizio complessivi.

Con riferimento all'annualità **2020** la modalità di trasporto **"Autolinee/Metro/Tranvie/altro"** ha registrato l'importo maggiore di Corrispettivi totali: **4,25 miliardi di euro**, pari al **58,43%** dei corrispettivi complessivi.

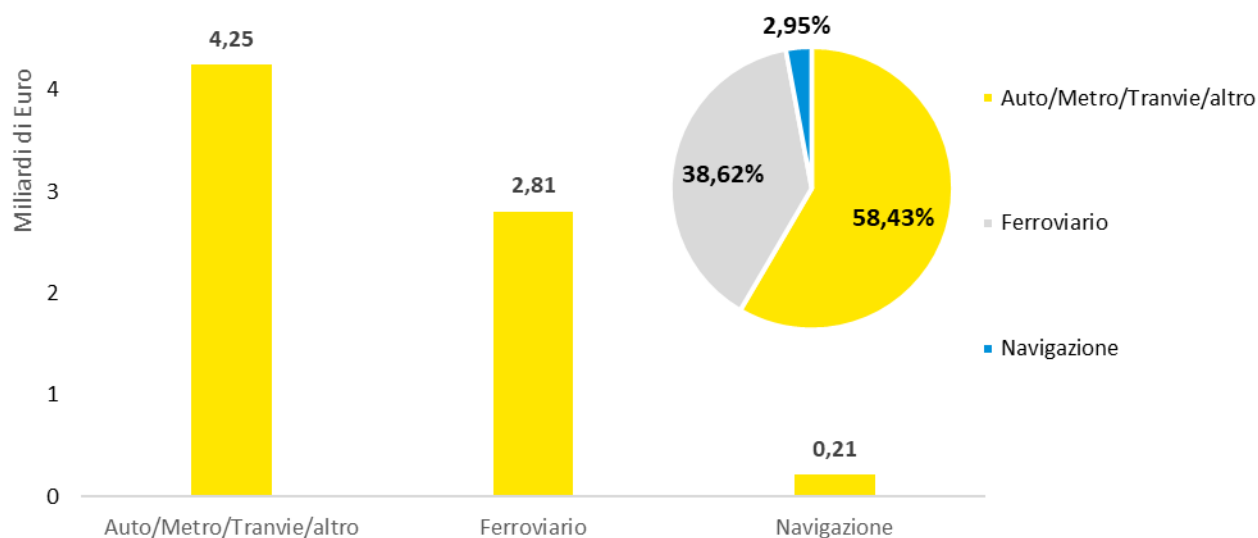


Figura 1.35: Corrispettivi totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL) nel 2020 per modalità di trasporto

Con riferimento all'annualità 2021 la modalità di trasporto **"Autolinee/Metro/Tranvie/altro"** ha registrato l'importo maggiore di Corrispettivi totali: **4,25 miliardi di euro**, pari al **58,70%** dei corrispettivi complessivi.

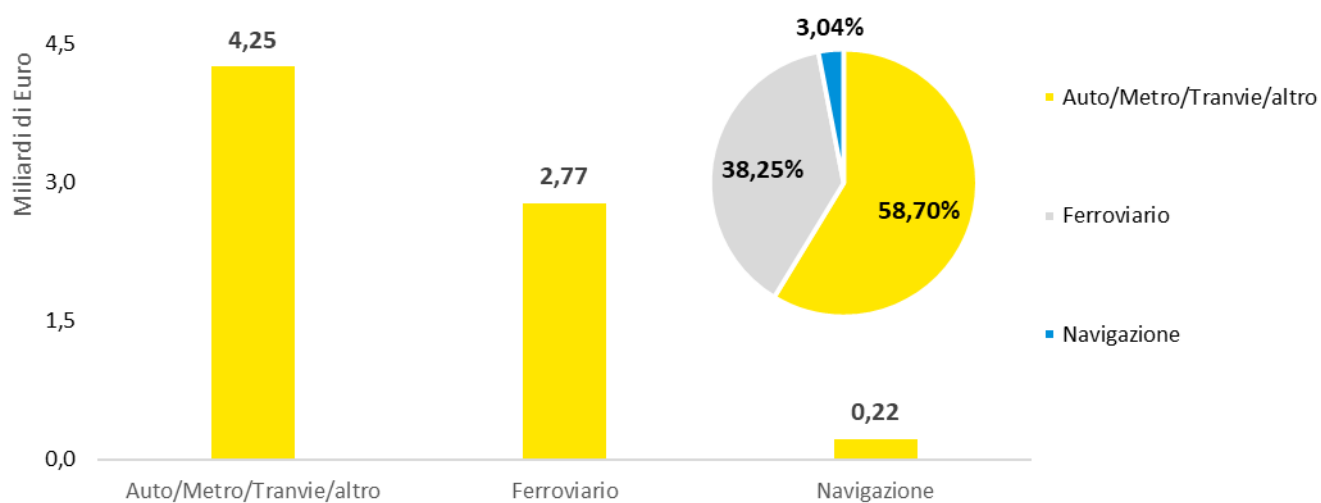


Figura 1.36: Corrispettivi totali (compresi corrispettivi in conto esercizio e contributi CCNL) nel 2021 per modalità di trasporto

Canone di Accesso ed Utilizzo Infrastruttura

Evidenzia l'importo del costo del pedaggio o del canone di accesso e utilizzo dell'infrastruttura e dell'eventuale permanenza ed occupazione della stessa con i veicoli utilizzati per il servizio di trasporto. Per il **trasporto ferroviario** comprende anche l'utilizzo di impianti di alimentazione elettrica ed il consumo di energia elettrica per trazione e condizionamento, il pacchetto minimo di accesso ed i servizi diversi offerti dal gestore di rete. Per la modalità di **trasporto "navigazione"** comprende il canone per l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura portuale, del molo, l'attracco e il parcheggio delle unità di trasporto.

Con riferimento all'annualità **2020** la modalità di trasporto **"Trasporto Ferroviario Regionale"** ha registrato l'importo più elevato del canone di accesso ed utilizzo infrastruttura: **502,24 milioni di Euro**, pari al **90,83%** del canone complessivo.

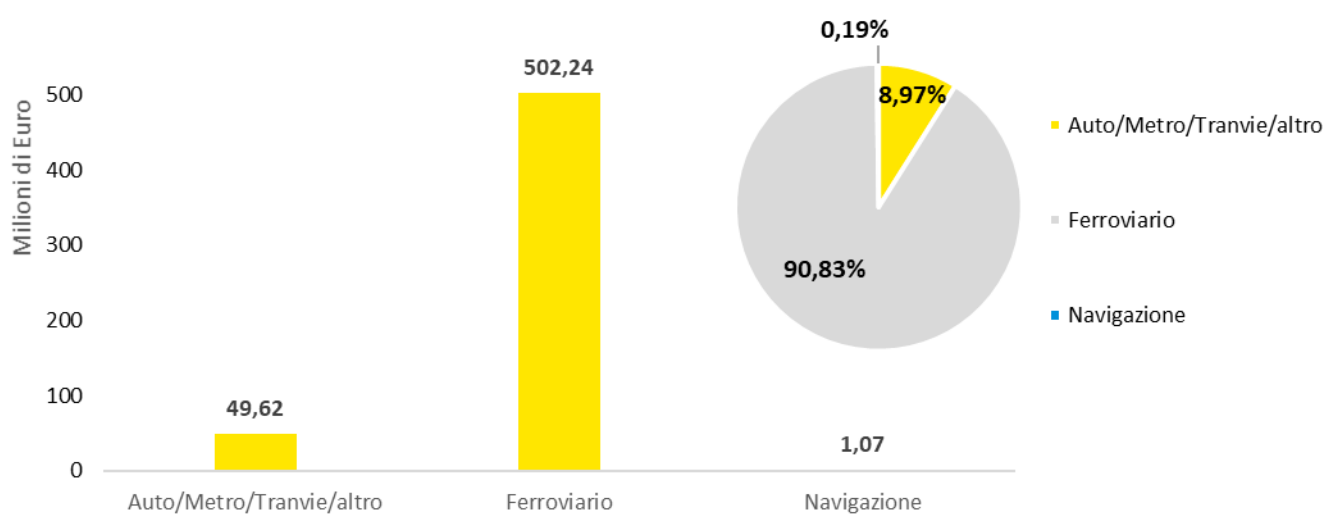


Figura 1.37: Canone di Accesso ed Utilizzo Infrastruttura nel 2020 per modalità di trasporto

Con riferimento all'annualità **2021** la modalità di trasporto **"Trasporto Ferroviario Regionale"** ha registrato l'importo più elevato del canone di accesso ed utilizzo infrastruttura: **640,88 milioni di Euro**, pari al **92,40%** del canone complessivo.

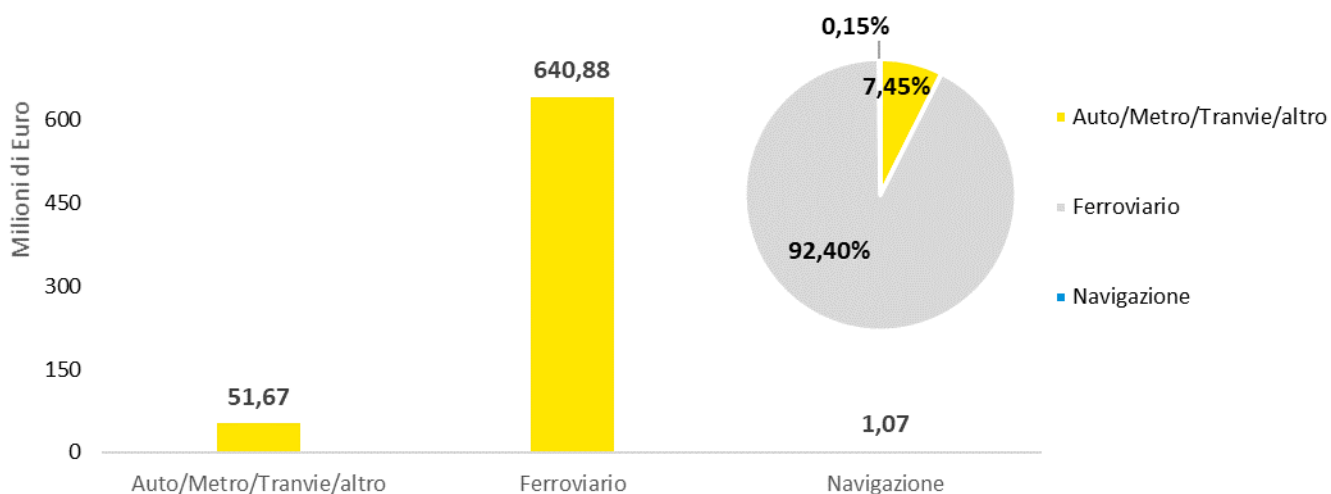


Figura 1.38: Canone di Accesso ed Utilizzo Infrastruttura nel 2021 per modalità di trasporto

Corrispettivi per Gestione dell'infrastruttura

Importo inerente all'attività di gestione dell'infrastruttura sulla quale si effettuano le corse del servizio di trasporto con sistemi ad impianto fisso (filovia, tranvia, metropolitana, funicolare) e dell'infrastruttura ferroviaria, eventualmente ricompresa nel contratto di Trasporto Ferroviario Regionale.

Con riferimento all'annualità **2020** la modalità di trasporto **"Trasporto Ferroviario Regionale"** ha registrato i più elevati corrispettivi per la gestione dell'infrastruttura: **132,99 milioni di Euro**, pari al **71,16%** dell'importo complessivo.

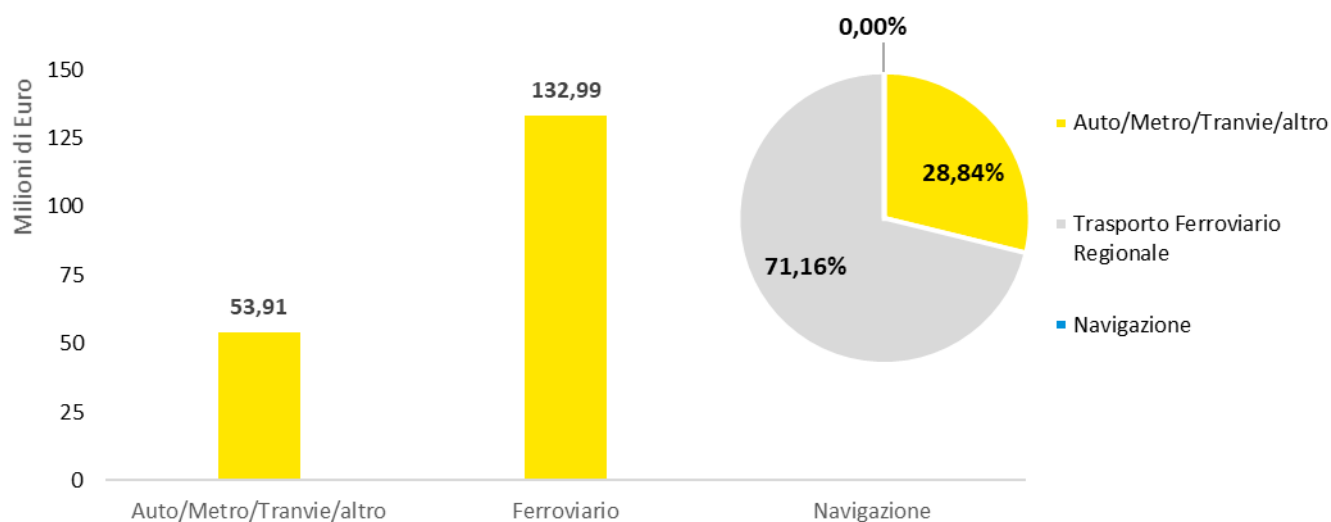


Figura 1.39: Corrispettivi per Gestione Infrastruttura nel 2020 per modalità di trasporto

Con riferimento all'annualità **2021** la modalità di trasporto **"Trasporto Ferroviario Regionale"** ha registrato i più elevati corrispettivi per la gestione dell'infrastruttura: **131,33 milioni di Euro**, pari al **73,96%** dell'importo complessivo.

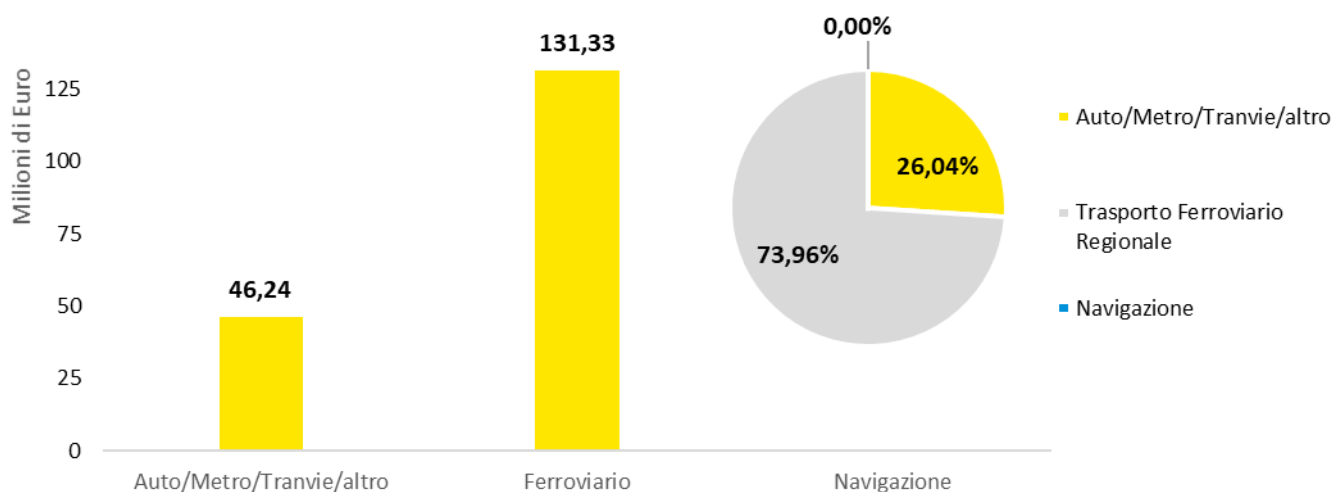


Figura 1.40: Corrispettivi per Gestione Infrastruttura nel 2021 per modalità di trasporto

Compensazioni per agevolazioni tariffarie

L'indicatore misura gli importi di eventuali compensazioni per agevolazioni ed esenzioni tariffarie per particolari categorie di utenza (studenti, utenti senior, ...).

Con riferimento all'annualità **2020** la modalità di trasporto **"Autolinee/Metro/Tranvie/altro"** ha registrato la totalità delle compensazioni per agevolazioni tariffarie: **12,21 milioni di Euro**, pari al **100%** dell'importo totale.

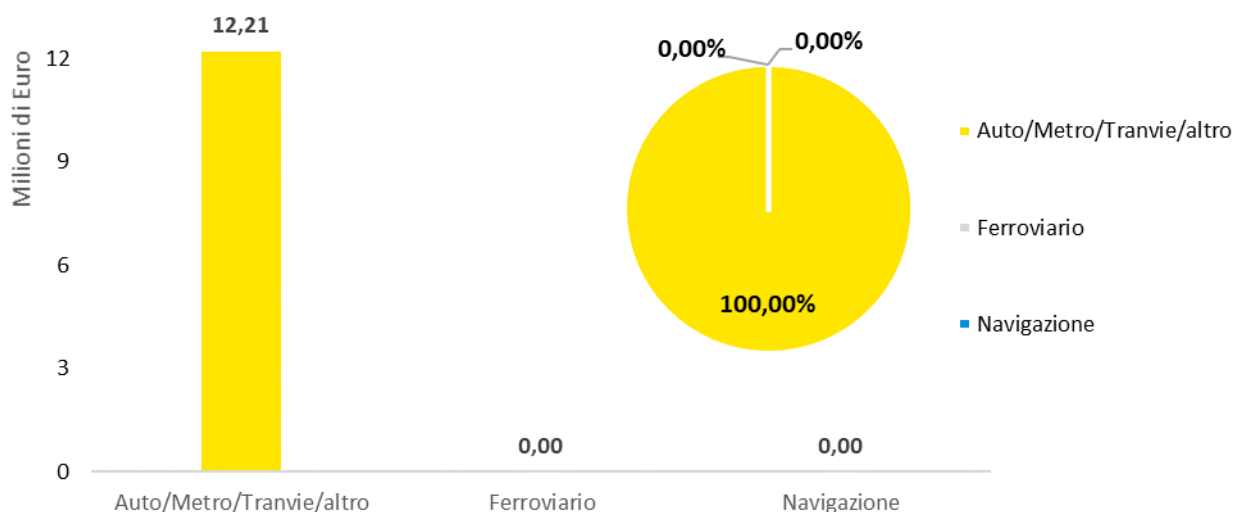


Figura 1.41: Compensazioni per agevolazioni tariffarie nel 2018 per modalità di trasporto

Con riferimento all'annualità **2021** la modalità di trasporto **"Autolinee/Metro/Tranvie/altro"** ha registrato la quasi totalità delle compensazioni per agevolazioni tariffarie: **11,98 milioni di Euro**, pari al **100%** dell'importo totale.

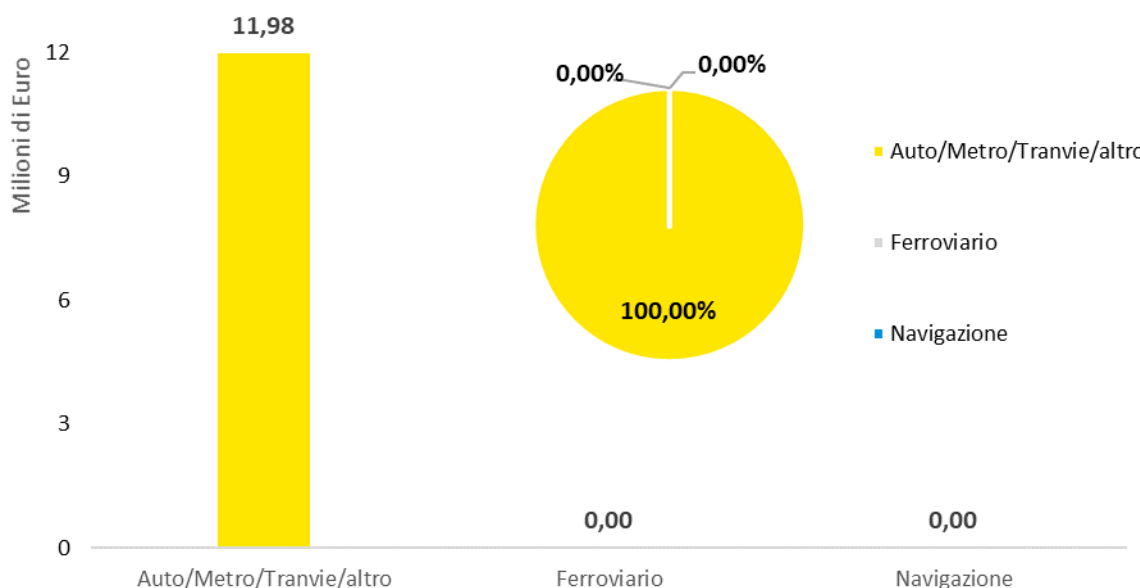


Figura 1.42: Compensazioni per agevolazioni tariffarie nel 2021 per modalità di trasporto

Compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione

L'indicatore misura l'importo delle compensazioni oggetto di contribuzione separata dal corrispettivo erogato da parte del medesimo Ente Committente che ha stipulato il contratto, oppure da Ente diverso ma ricadente nella Regione.

Con riferimento all'annualità **2020** la modalità di trasporto **"Autolinee/Metro/Tranvie/altro"** ha registrato le maggiori compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione: **64,48 milioni di Euro**, pari al **75,30%** dell'importo complessivo.

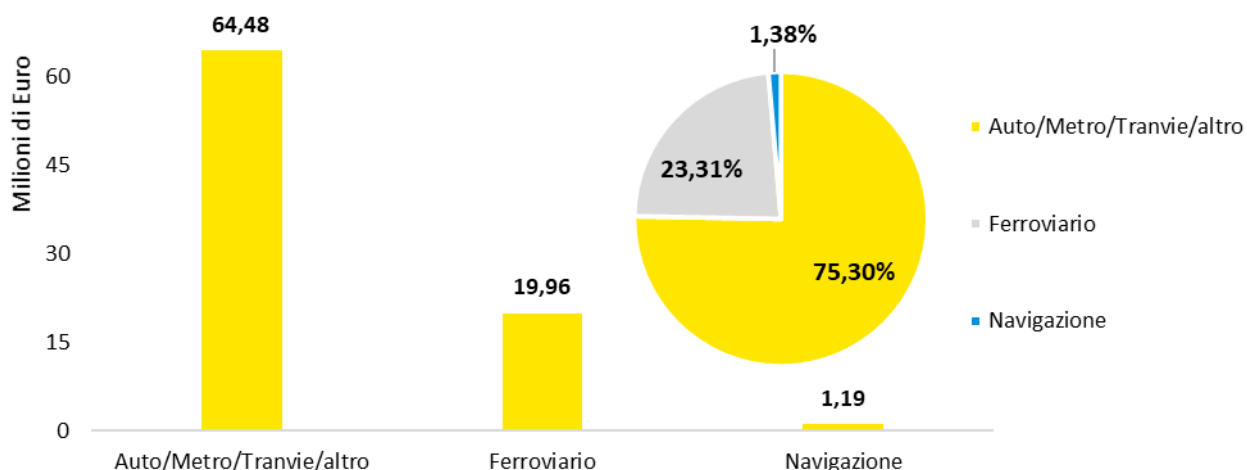


Figura 1.43: Compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione nel 2020 per modalità di trasporto

Con riferimento all'annualità **2021** la modalità di trasporto **"Autolinee/Metro/Tranvie/altro"** ha registrato le maggiori compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione: **62,03 milioni di Euro**, pari al **75,97%** dell'importo complessivo.

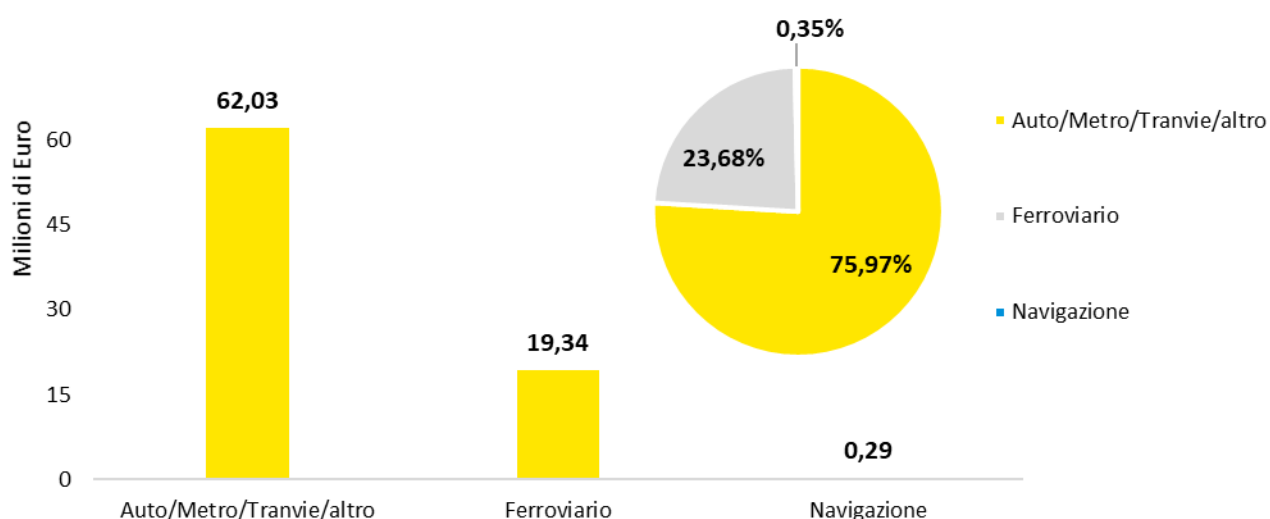


Figura 1.44: Compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione nel 2021 per modalità di trasporto

Ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali

L'indicatore misura l'importo complessivo del ricavo corrispondente alla vendita e all'utilizzo dei titoli di viaggio aziendali per le corse effettuate.

Con riferimento all'annualità **2020** le modalità di trasporto **"Autolinee/Metro/Tranvie/altro"** ha registrato i ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali più elevati: **0,58 miliardi di Euro**, pari al **48,80%** dell'importo totale.

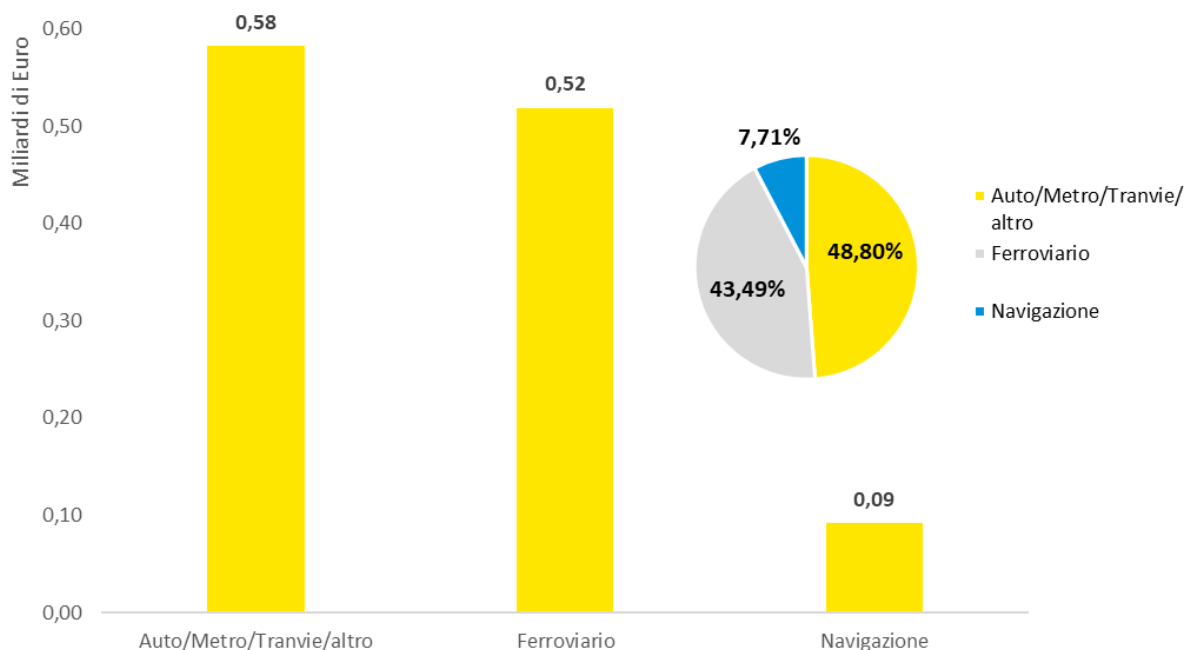


Figura 1.45: Ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali nel 2020 per modalità di trasporto

Con riferimento all'annualità **2021** la modalità di **"trasporto Ferroviario regionale"** ha registrato i ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali di poco più elevati: **0,70 miliardi di Euro**, pari al **46,86%** dell'importo totale.

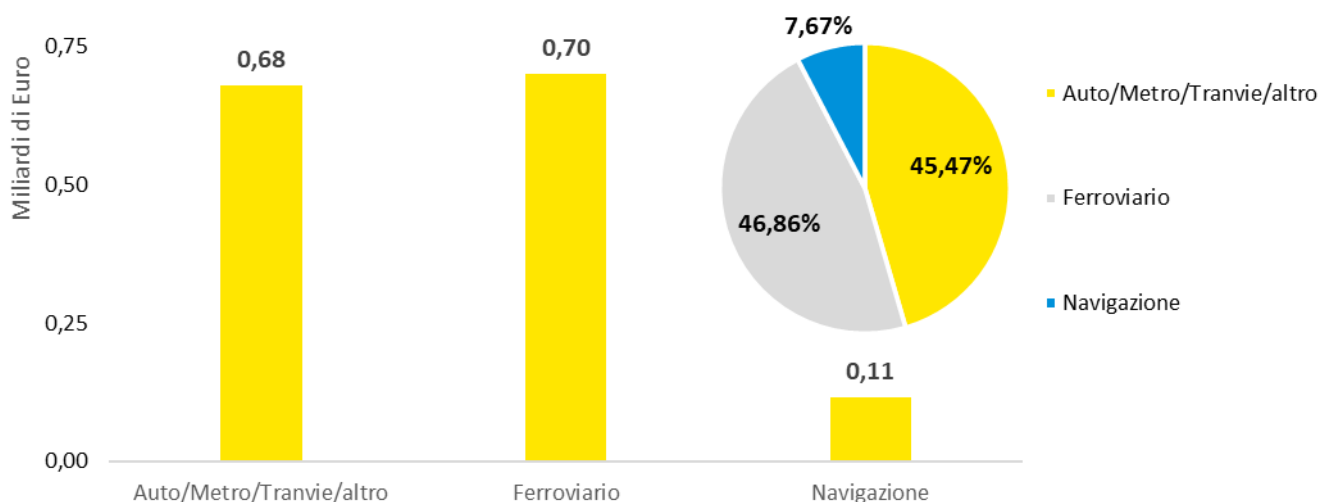


Figura 1.46: Ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali nel 2021 per modalità di trasporto

Ricavi da traffico da titoli di viaggio con tariffazione integrata

L'indicatore misura l'importo del ricavo derivante dall'assegnazione all'impresa di quota parte degli introiti da vendita e utilizzo di titoli di viaggio a tariffazione integrata (o per un'integrazione dei servizi).

Con riferimento all'annualità 2020 la modalità di trasporto "Autolinee/Metro/Tranvie/altro" ha registrato i ricavi da traffico da titoli di viaggio con tariffazione integrata più elevati: **293,55 milioni di Euro**, pari al **63,99%** dell'importo totale.

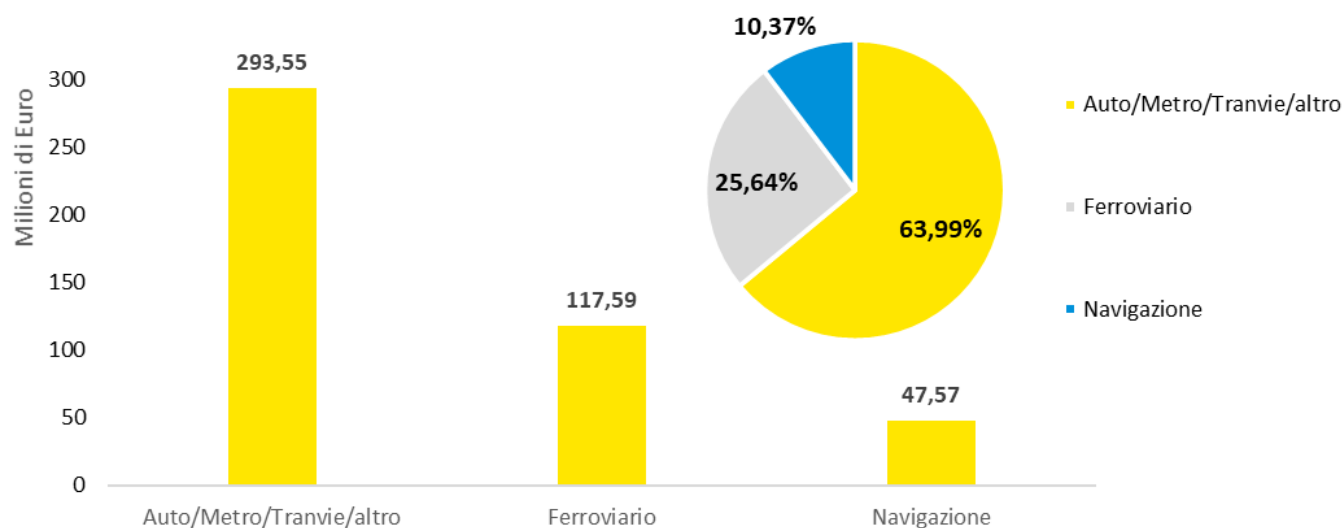


Figura 1.47: Ricavi da traffico da titoli di viaggio con tariffazione integrata nel 2020 per modalità di trasporto

Con riferimento all'annualità 2021 la modalità di trasporto "Autolinee/Metro/Tranvie/altro" ha registrato i ricavi da traffico da titoli di viaggio con tariffazione integrata più elevati: **289,59 milioni di Euro**, pari al **59,67%** dell'importo totale.

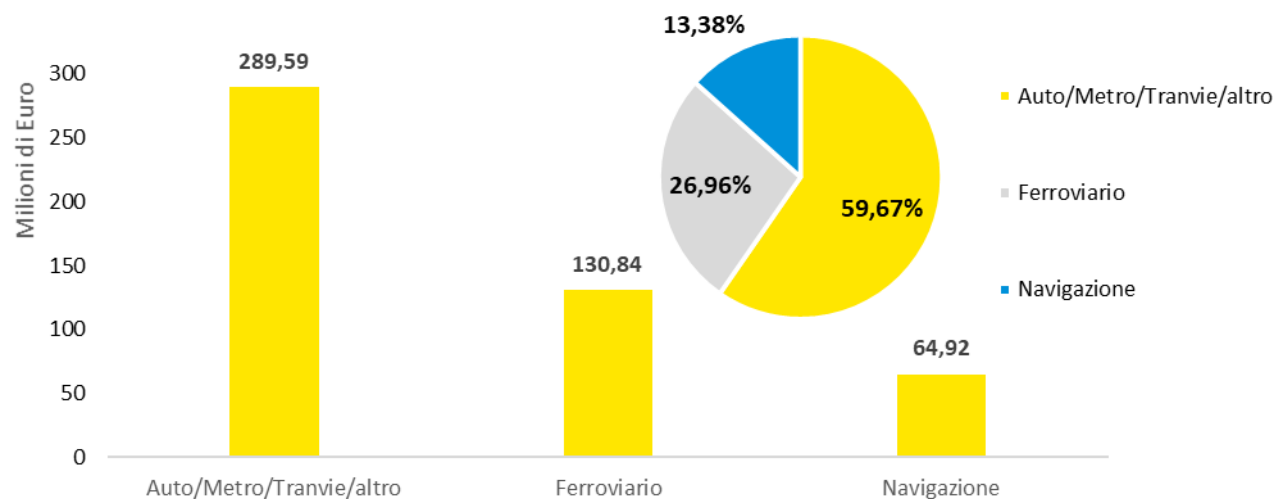


Figura 1.48: Ricavi da traffico da titoli di viaggio con tariffazione integrata nel 2021 per modalità di trasporto

Ricavi da traffico totali

Importo complessivo ottenuto sommando: a) i ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali; b) i ricavi da traffico da titoli di viaggio con tariffazione integrata; c) gli altri ricavi.

Con riferimento all'annualità 2020 la modalità di trasporto "Autolinee/Metro/Tranvie/altro" ha registrato i ricavi da traffico totali più elevati: **1 miliardo di Euro**, pari al **54,57%** dell'importo totale.

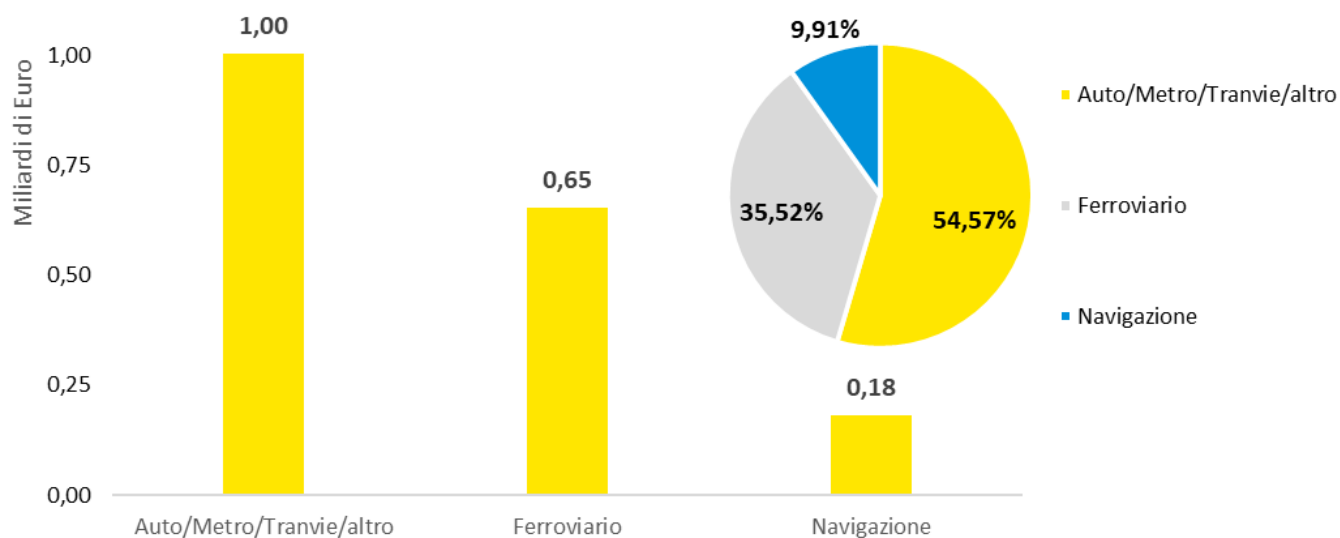


Figura 1.49: Ricavi da traffico totali nel 2020 per modalità di trasporto

Con riferimento all'annualità 2021 la modalità di trasporto "Autolinee/Metro/Tranvie/altro" ha registrato i ricavi da traffico totali più elevati: **1,09 miliardi di Euro**, pari al **5,89%** dell'importo totale.

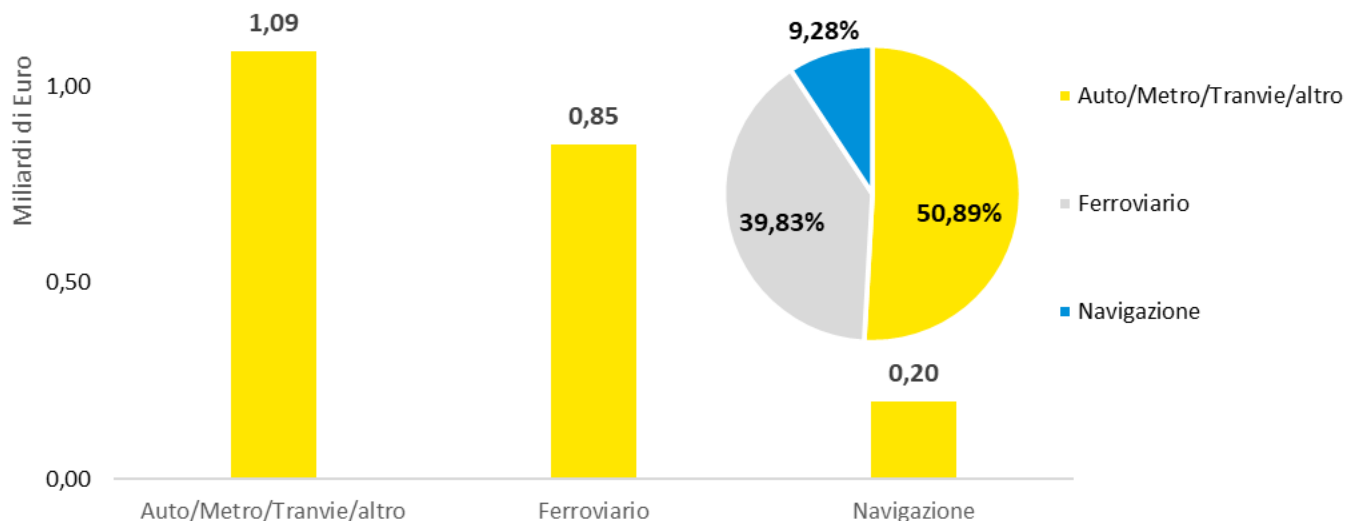


Figura 1.50: Ricavi da traffico totali nel 2021 per modalità di trasporto

1.1.4 Ulteriori Indicatori del Trasporto Pubblico Locale

Annualità 2020

ID	Indicatore	Modalità di trasporto		
		Autolinee / Tranvie / Metropolitane / Altro	Trasporto Ferroviario Regionale	Navigazione
I.1	Costo pubblico (e distribuzione %)	5.311.797.845,46 € (57,82%)	3.477.644.768,34 € (37,85%)	397.509.940,26 € (4,33%)
I.2	Costo pubblico a CorsaKm	3,76 €	14,91 €	53,13 €

Tabella 1.8: Dati 2020 degli indicatori I.1 ed I.2

Annualità 2021

ID	Indicatore	Modalità di trasporto		
		Autolinee / Tranvie / Metropolitane / Altro	Trasporto Ferroviario Regionale	Navigazione
I.1	Costo pubblico (e distribuzione %)	5.354.439.370,62 € (56,93%)	3.642.769.351,93 € (38,73%)	407.627.115,85 € (4,33%)
I.2	Costo pubblico a CorsaKm	3,48 €	13,52 €	51,07 €

Tabella 1.9: Dati 2021 degli indicatori I.1 ed I.2

I.1 – Il costo pubblico è ottenuto dalla somma delle seguenti voci:

- i Corrispettivi da parte degli Enti pubblici per tutte le compensazioni conseguenti agli obblighi di servizio;
- le Compensazioni per le agevolazioni ed esenzioni tariffarie con separata contribuzione da parte di enti diversi dall'ente affidante ma ricadenti nella regione;
- i Contributi per CCNL eventualmente non ricompresi nei corrispettivi ed erogati separatamente;
- i Corrispettivi in conto esercizio complessivi;
- i Ricavi da traffico derivanti dalla vendita e utilizzo dei titoli di viaggio da parte dell'utenza passeggeri per le corse dei servizi oggetto di affidamento.

I.2 - L'indicatore misura l'importo complessivo di cui all'I.1 rapportato alla dimensione del servizio prestato dalle imprese.

Le modalità di trasporto "Autolinee/Tranvie/Metropolitane/altro" presentano l'importo più elevato del costo pubblico nel 2020, pari a **5,31 miliardi di Euro**, seguite dal trasporto ferroviario regionale (**3,48 miliardi di Euro**) e della navigazione (**400 milioni di Euro**).

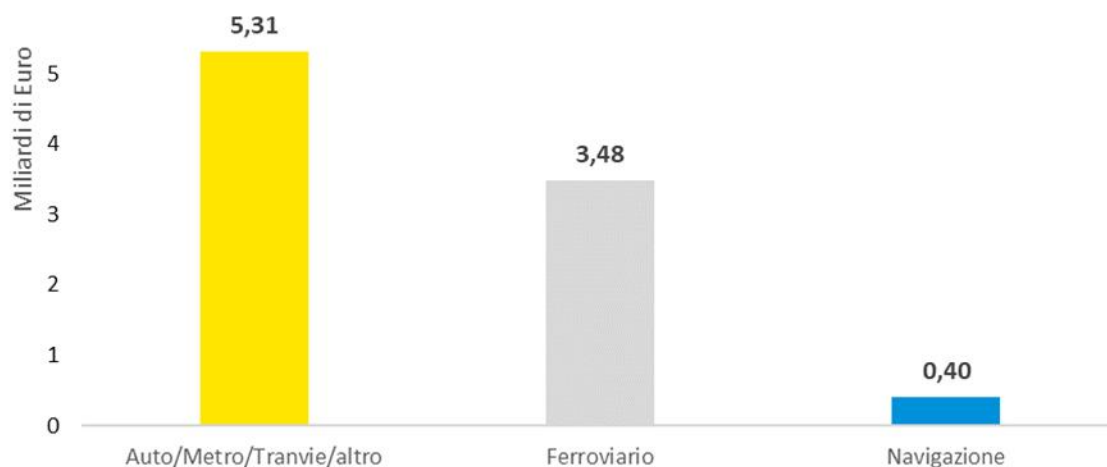


Figura 1.51: Costo pubblico nel 2020 per modalità di trasporto

Le modalità di trasporto "**Autolinee/Tranvie/Metropolitane/altro**" presentano l'importo più elevato del costo pubblico nel 2021, pari a **5,35 miliardi di Euro**, seguite dal **trasporto ferroviario regionale (3,64 miliardi di Euro)** e della **navigazione (41 milioni di Euro)**.

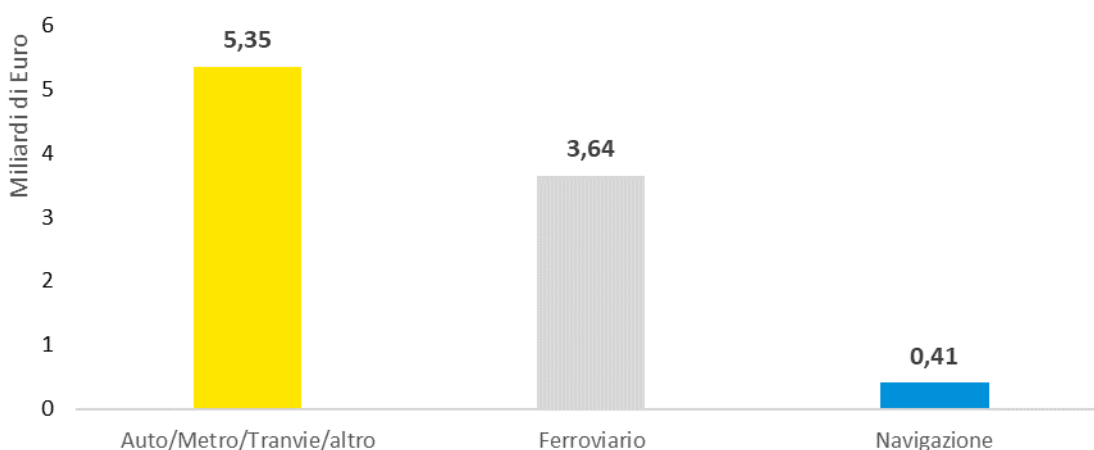


Figura 1.52: Costo pubblico nel 2021 per modalità di trasporto

La modalità di trasporto Navigazione presenta per il 2020 l'importo di costo pubblico a CorsaKm più elevato, pari a **53,13 €/CorsaKm**, seguita dal trasporto ferroviario regionale (**14,91 €/CorsaKm**) e dalle Autolinee/Tranvie/Metropolitane/altro con **3,76 €/CorsaKm**.

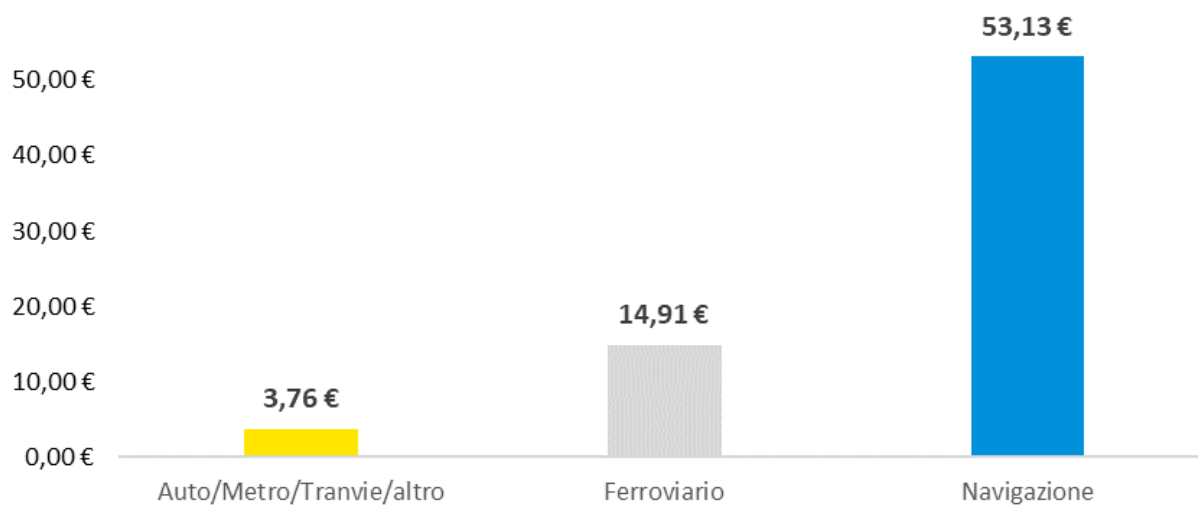


Figura 1.53: Costo pubblico a CorsaKm nel 2020 per modalità di trasporto (valori in euro a CorsaKm)

La modalità di trasporto **Navigazione** presenta per il 2021 l'importo di costo pubblico a CorsaKm più elevato, pari a **51,07 Euro a CorsaKm**, seguita dal trasporto **ferroviario** regionale (**13,52 Euro a CorsaKm**) e dalle **Autolinee/Tranvie/Metropolitane/altro** con **3,50 Euro a CorsaKm**.

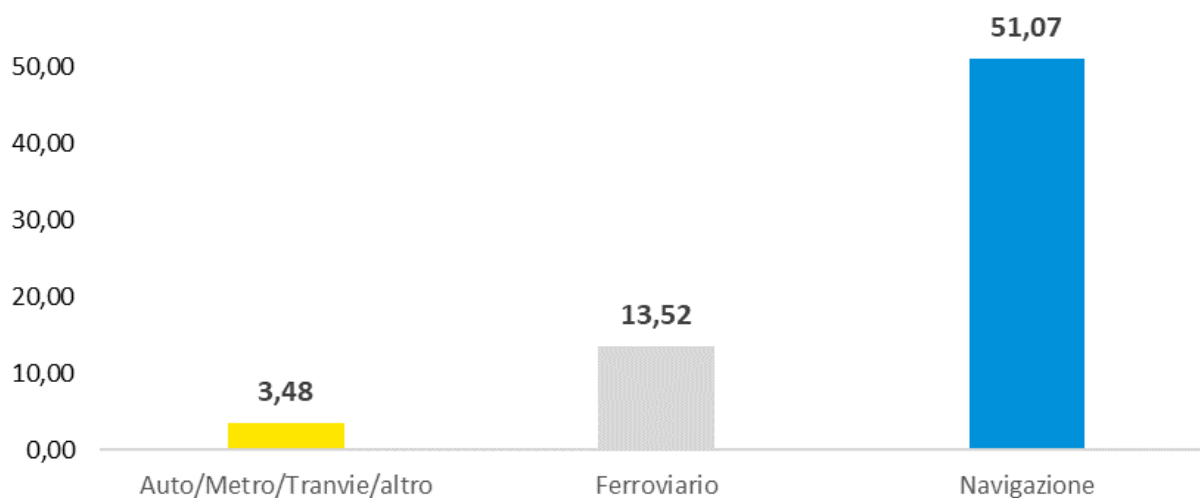


Figura 1.54: Costo pubblico a CorsaKm nel 2021 per modalità di trasporto (valori in euro a CorsaKm)

Annualità 2020

ID	Indicatore	Modalità di trasporto		
		<i>Autolinee / Tranvie / Metropolitane / Altro</i>	<i>Trasporto Ferroviario Regionale</i>	<i>Navigazione</i>
I.3	Corrispettivi a passeggero trasportato	2,14 €	7,76 €	2,32 €
I.4	Corrispettivi a CorsaKm	3,05 €	12,11 €	28,81 €

Tabella 1.10: Dati 2020 degli indicatori I.3 e I.4

Annualità 2021

ID	Indicatore	Modalità di trasporto		
		<i>Autolinee / Tranvie / Metropolitane / Altro</i>	<i>Trasporto Ferroviario Regionale</i>	<i>Navigazione</i>
I.3	Corrispettivi a passeggero trasportato	2,03 €	6,10 €	1,95 €
I.4	Corrispettivi a CorsaKm	2,77 €	10,36 €	26,23 €

Tabella 1.11: Dati 2020 degli indicatori I.3 e I.4

I.3 - Importo complessivo dei corrispettivi totali da parte degli Enti pubblici per tutte le compensazioni conseguenti agli obblighi di servizio; ricomprende anche le compensazioni per le agevolazioni ed esenzioni tariffarie da parte di enti diversi dall'ente affidante ma ricadenti nella regione, nonché i contributi per CCNL eventualmente non ricompresi nei corrispettivi ed erogati separatamente, rapportati ai passeggeri complessivamente trasportati. L'indicatore esprime quindi l'importo medio a carico dell'Ente pubblico per passeggero trasportato.

I.4 - Importo dei corrispettivi totali come descritti per l'indicatore I.3, rapportati alla quantità di servizio complessivamente erogato, misurato in CorseKm. L'indicatore esprime l'importo medio a carico dell'Ente pubblico ad unità di servizio chilometrica effettivamente prestata dalle imprese.

Il **Trasporto Ferroviario Regionale** presenta l'importo dei corrispettivi medi per passeggero più elevato nel 2020, pari a **7,76 € per passeggero**, seguito dalla **Navigazione** con **2,32 € per passeggero** e dalle **Autolinee/Tranvie/Metropolitane/altro** con **2,14 € per passeggero**.

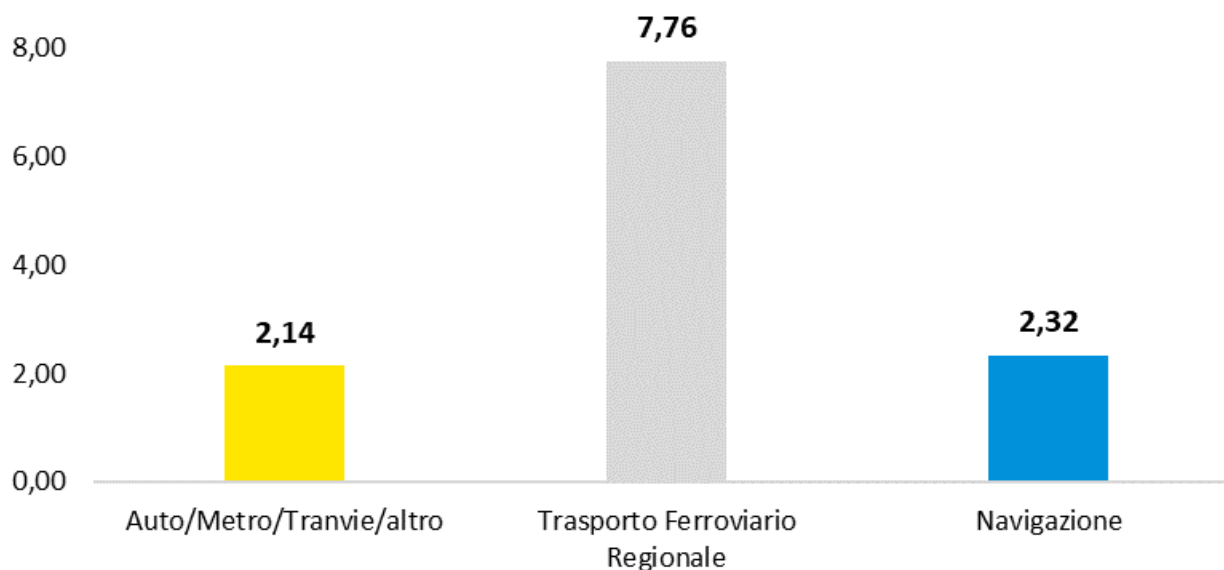


Figura 1.55: Corrispettivi medi per passeggero trasportato nel 2020 per modalità di trasporto (valori in euro per passeggero)

Il **trasporto ferroviario regionale** presenta l'importo dei corrispettivi a passeggero più elevato nel 2021, pari a **6,10 Euro per passeggero**, seguito dalla **navigazione** con **1,95 Euro per passeggero** e dalle **Autolinee/Tranvie/Metropolitane/altro** con **2,03 Euro per passeggero**.

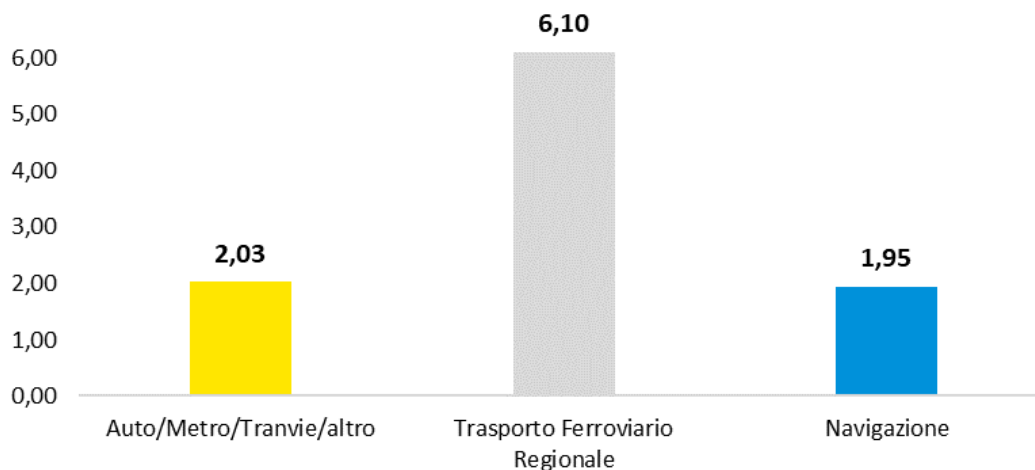


Figura 1.56: Corrispettivi medi per passeggero trasportato nel 2021 per modalità di trasporto (valori in euro per passeggero)

La **Navigazione** presenta l'importo dei corrispettivi a CorsaKm più elevato nel 2020, pari a **28,81 €/CorsaKm**, seguita dal **Trasporto Ferroviario Regionale** con **12,11 €/CorsaKm** e dal trasporto su **Autolinee/Tranvie/Metropolitane/altro** con **3,05 €/CorsaKm**.

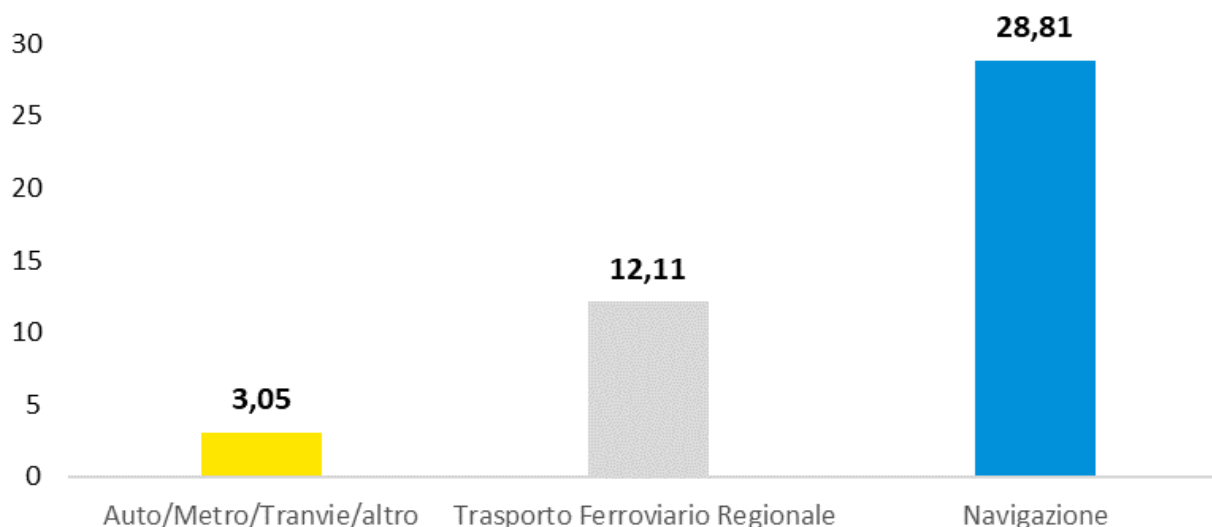


Figura 1.57: Corrispettivi a CorsaKm nel 2020 per modalità di trasporto (valori in euro a CorsaKm*)

La **navigazione** presenta l'importo dei corrispettivi a CorsaKm più elevato nel **2021**, pari a **26,23 Euro a CorsaKm**, seguita dal **trasporto ferroviario regionale** con **10,36 Euro a CorsaKm** e dal trasporto su **Autolinee/Tranvie/Metropolitane/altro** con **2,77 Euro a CorsaKm**.

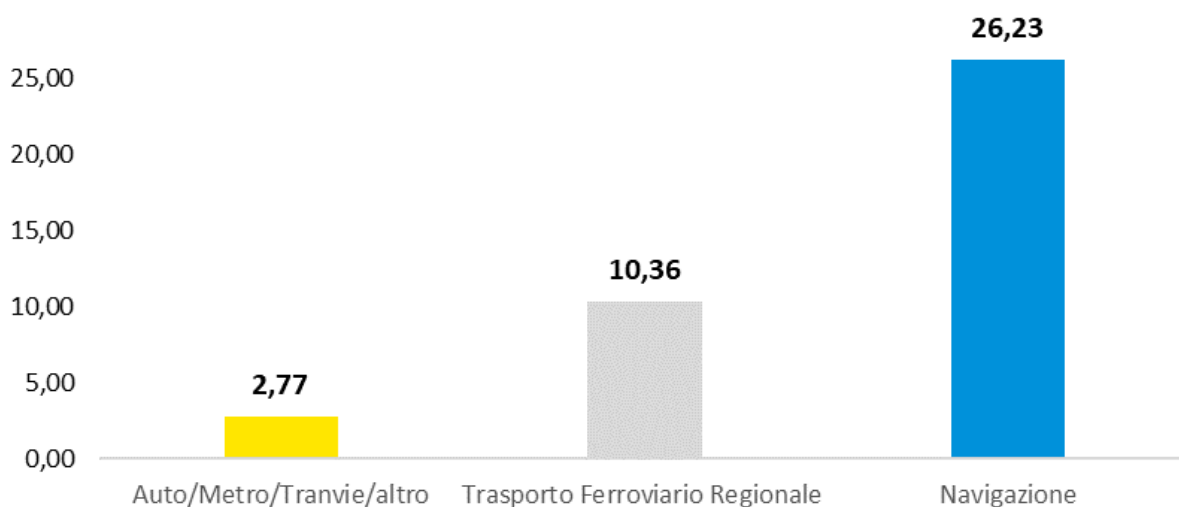


Figura 1.58: Corrispettivi a CorsaKm nel 2021 per modalità di trasporto (valori in euro a CorsaKm*)

* Corsa*Miglio normalizzate in CorsaKm

Annualità 2020

ID	Indicatore	Modalità di trasporto		
		Autolinee / Tranvie / Metropolitane / Altro	Trasporto Ferroviario Regionale	Navigazione
I.5	Ricavi da traffico a passeggero trasportato	0,50 €	1,79 €	1,96 €
I.6	Ricavi da traffico (riportati a tariffa ordinaria) a passeggero trasportato	0,54 €	1,85 €	1,98 €
I.7	Ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali su Ricavi da traffico	58,07%	79,48%	50,52%
I.8	Ricavi da traffico da Integrazione Tariffaria su Ricavi da traffico	29,29%	18,02%	26,14%
I.9	Ricavi da traffico su Costo pubblico	18,87%	18,76%	45,78%

Tabella 1.12: Indicatori I.5, I.6, I.7, I.8, I.9 dell'anno 2020

Annualità 2021

ID	Indicatore	Modalità di trasporto		
		Autolinee / Tranvie / Metropolitane / Altro	Trasporto Ferroviario Regionale	Navigazione
I.5	Ricavi da traffico a passeggero trasportato	0,52€	1,86€	1,84€
I.6	Ricavi da traffico (riportati a tariffa ordinaria) a passeggero trasportato	0,55 €	1,90 €	1,85 €
I.7	Ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali su Ricavi da traffico	62,35%	82,10%	57,72%
I.8	Ricavi da traffico da Integrazione Tariffaria su Ricavi da traffico	26,62%	15,37%	32,75%
I.9	Ricavi da traffico su Costo pubblico	20,32%	23,37%	48,64%

Tabella 1.13: Indicatori I.5, I.6, I.7, I.8, I.9 dell'anno 2021

I.5 - Importo complessivo dei ricavi da traffico totali ottenuti sommando i proventi da traffico da titoli di viaggio aziendali, i proventi da traffico da titoli di viaggio con tariffazione integrata e gli altri proventi, rapportati ai passeggeri complessivamente trasportati. L'indicatore esprime il ricavo medio a passeggero.

I.6 - Importo complessivo dei proventi descritti all'indicatore I.5 ai quali sono sommate le compensazioni per agevolazioni tariffarie e le compensazioni per agevolazioni tariffarie con separata contribuzione, rapportati ai passeggeri trasportati.

I.7 – Rapporto tra i proventi da traffico provenienti da titoli di viaggio aziendali ed i ricavi da traffico totali. Esprime la percentuale degli introiti dai titoli di viaggio aziendali sugli introiti complessivi.

I.8 – Rapporto tra i proventi da traffico provenienti da titoli di viaggio con tariffazione integrata ed i ricavi da traffico totali. Esprime la percentuale degli introiti dai titoli di viaggio con tariffazione integrata sugli introiti complessivi.

I.9 - Importo dei ricavi da traffico complessivi rapportati al costo pubblico di cui all'indicatore I.1. L'indicatore misura la percentuale degli introiti d'impresa attribuibili ai proventi da traffico provenienti dall'utenza.

I **ricavi da traffico a passeggero** più elevati nel **2020** si riscontrano nel servizio di **Navigazione**, con un importo medio a carico del singolo passeggero pari a **1,96 Euro**, seguito dal **Trasporto Ferroviario Regionale** con **1,79 Euro** e dalle **Autolinee, Metropolitane, Tranvie e altro** con **0,50 Euro**.

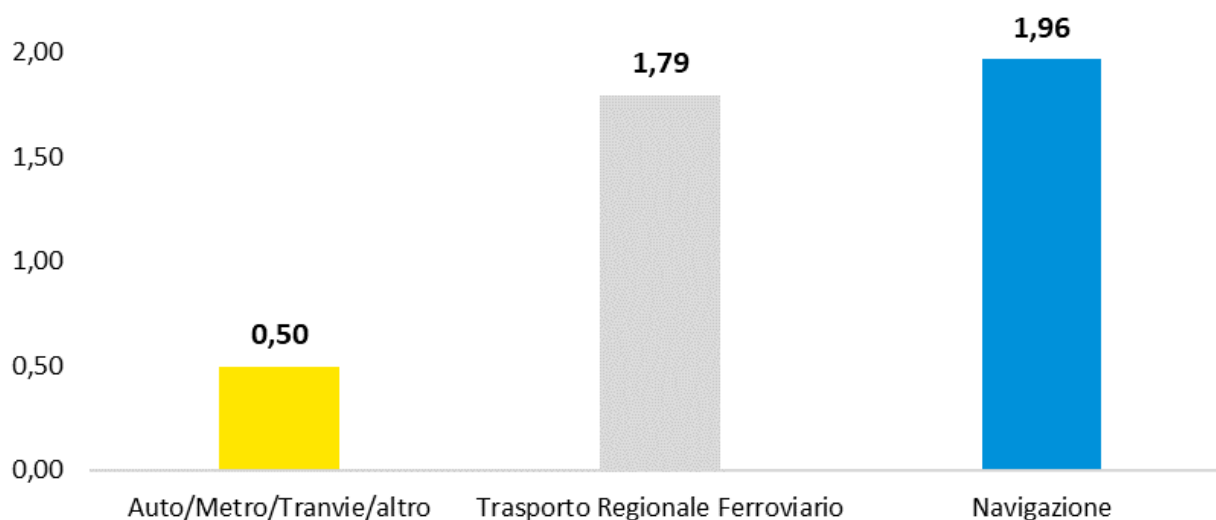


Figura 1.59: Ricavi da traffico per passeggero trasportato nel 2020 per modalità di trasporto (valori in euro per passeggero)

I ricavi da traffico per passeggero più elevati nel **2021** si riscontrano nel servizio di **trasporto ferroviario regionale**, con un importo medio a carico del singolo passeggero pari a **1,86 Euro**, seguito dalla **navigazione** con **1,84 Euro** e dalle **autolinee, metropolitane, tranvie e altro** con **0,52 Euro**.

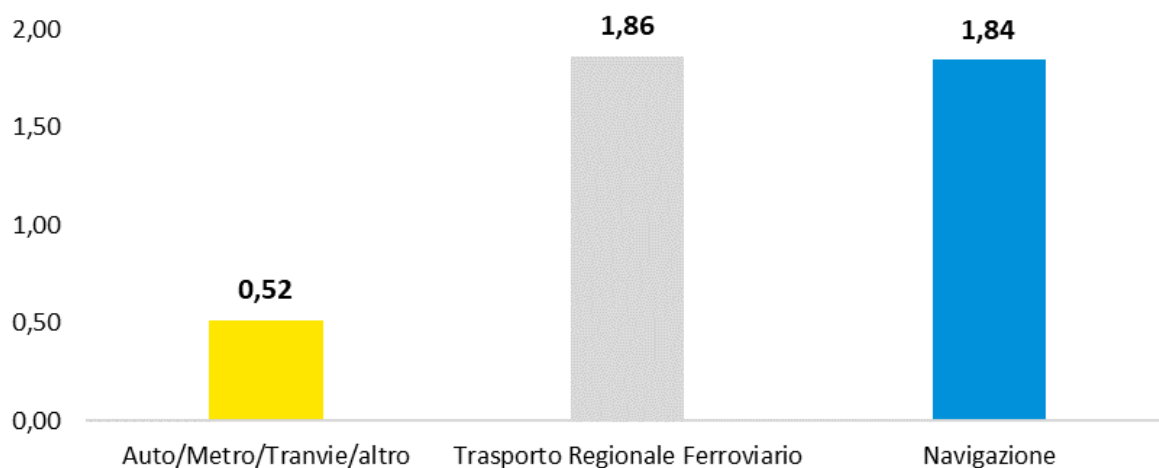


Figura 1.60: Ricavi da traffico per passeggero trasportato nel 2021 per modalità di trasporto (valori in euro per passeggero)

I ricavi da traffico riportati a tariffa ordinaria per passeggero trasportato nel **2020** più elevati si riscontrano nel settore **Navigazione**, con un importo medio per passeggero trasportato di **1,98 Euro per passeggero**.

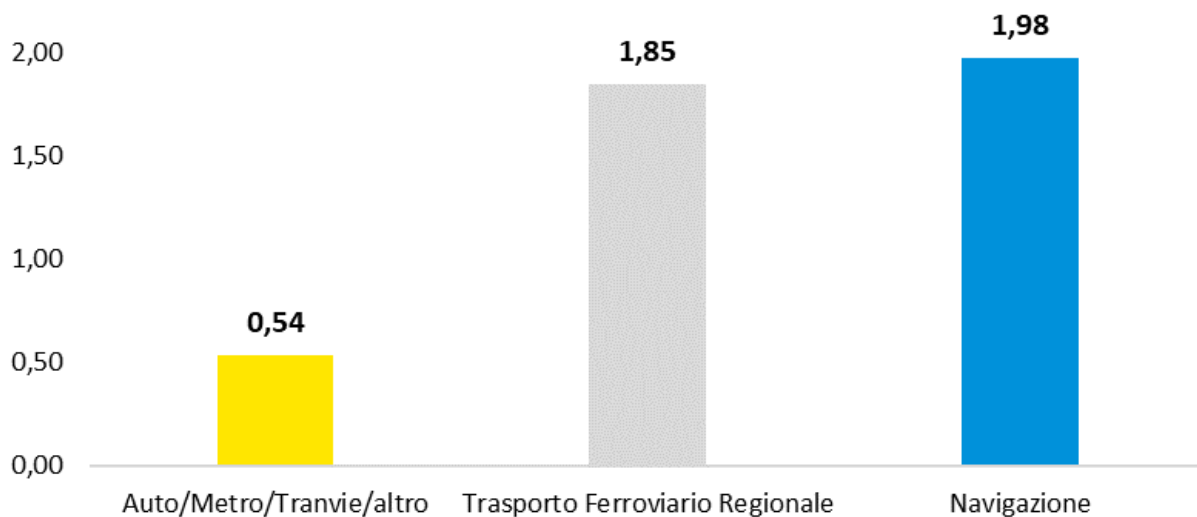


Figura 1.61: Ricavi da traffico riportati a tariffa ordinaria a passeggero trasportato nel 2020 per modalità di trasporto (valori in euro a passeggero)

I ricavi da traffico riportati a tariffa ordinaria a passeggero trasportato nel 2021 più elevati si riscontrano nel settore **trasporto ferroviario regionale**, con un importo medio per passeggero trasportato di **1,90 Euro**.

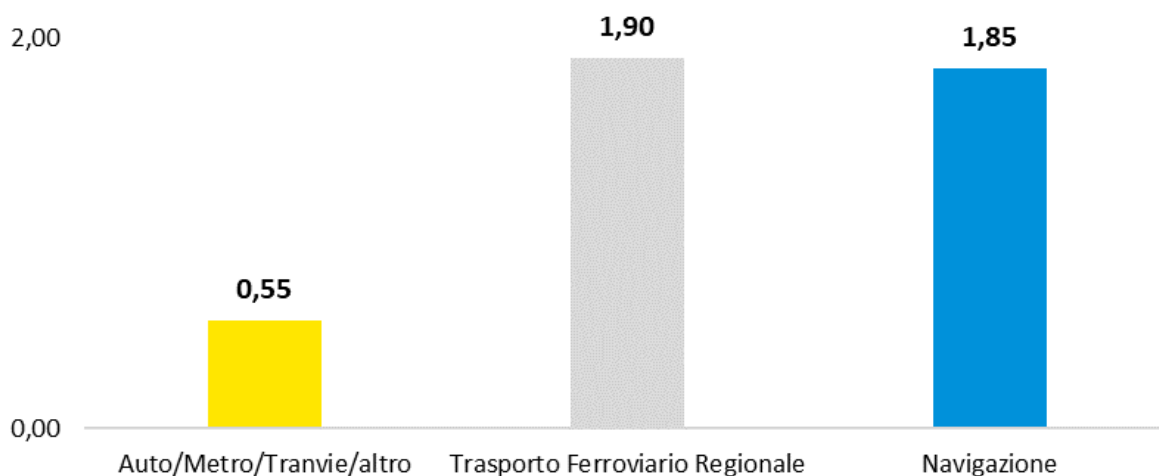


Figura 1.62: Ricavi da traffico riportati a tariffa ordinaria a passeggero trasportato nel 2021 per modalità di trasporto (valori in euro a passeggero)

Il **Trasporto Ferroviario Regionale** presenta il rapporto più elevato per il 2020 pari all'**79,48%**, seguito dal trasporto su **Autolinee, Tranvie, Metropolitane e altro 58,07%** e dalla **Navigazione 50,52%**.

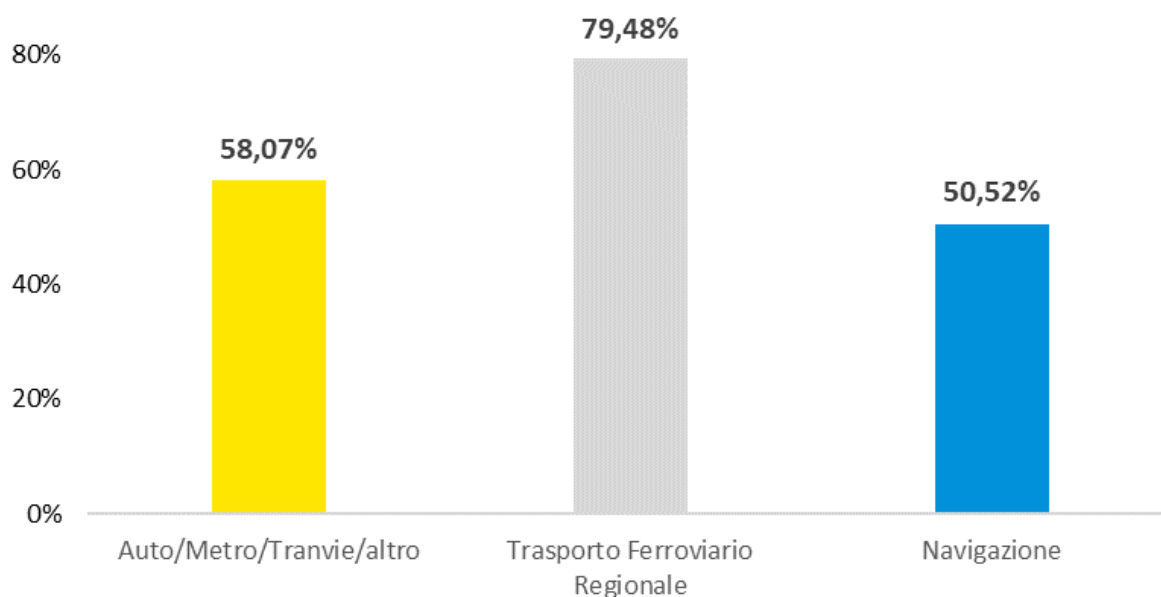


Figura 1.63: Rapporto Ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali / ricavi da traffico totali nel 2020 per modalità di trasporto

Il **trasporto ferroviario regionale** presenta il rapporto più elevato per il **2021** pari all'**82,10%**, seguito dal **trasporto su autolinee, tranvie, metropolitane e altro** (**62,35%**) e dalla **navigazione** (**57,72%**).

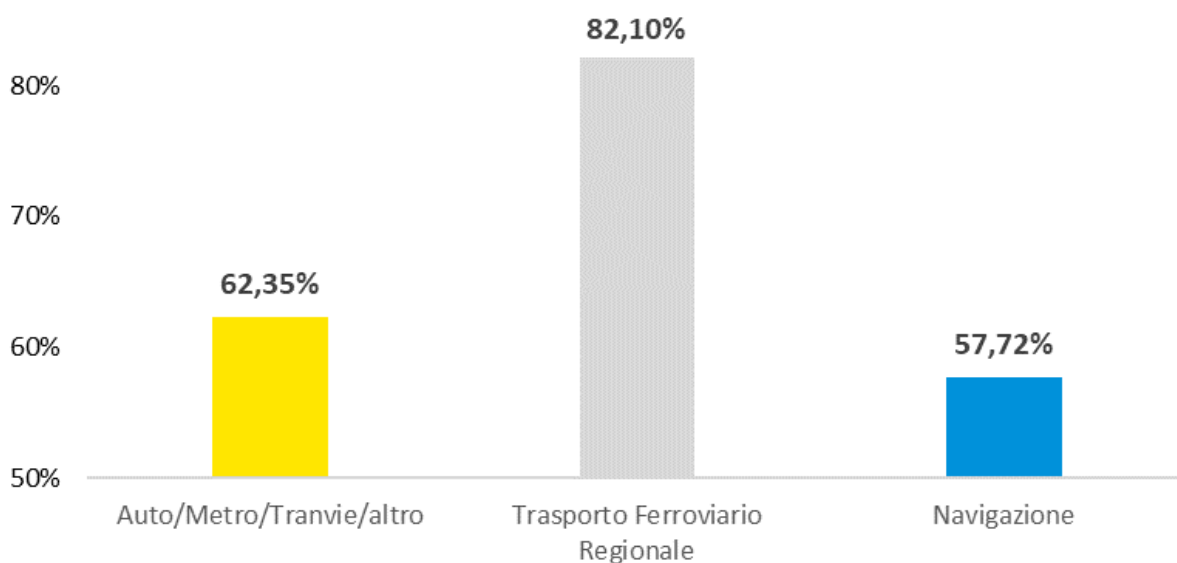


Figura 1.64: Rapporto Ricavi da traffico da titoli di viaggio aziendali / ricavi da traffico totali nel 2021 per modalità di trasporto

Autolinee, Tranvie, Metropolitane e altro presenta il rapporto più elevato per il **2020** pari al **29,29%**, seguito dalla **Navigazione** (**26,14%**) e dal **Trasporto Ferroviario Regionale** (**18,02%**).

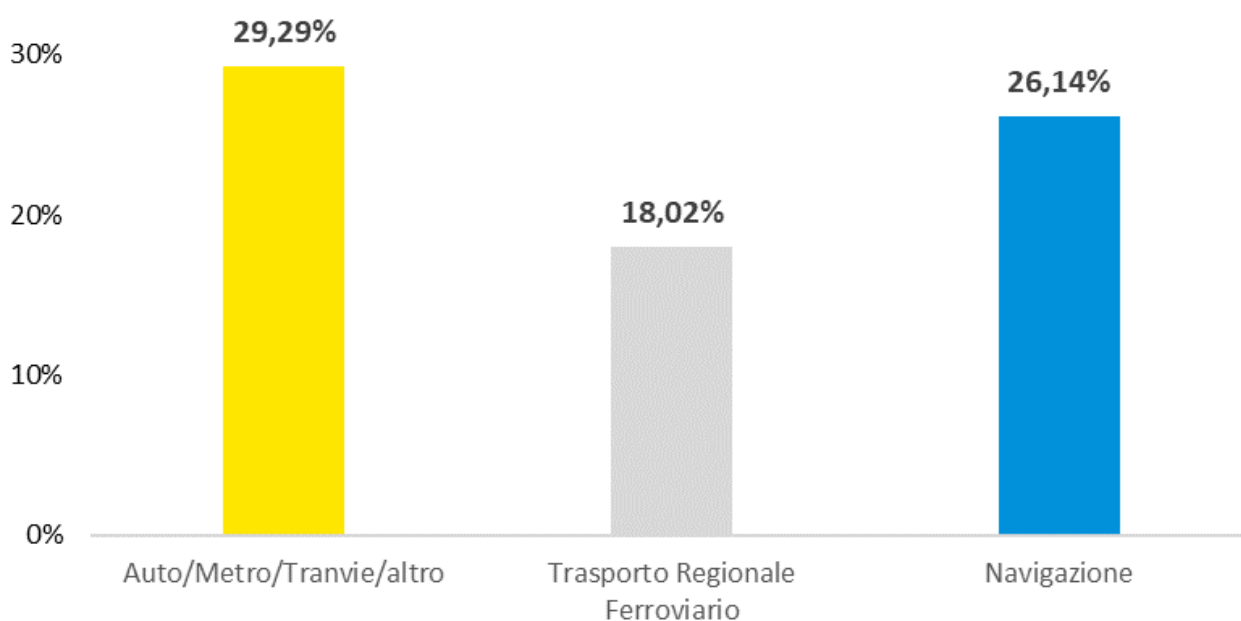


Figura 1.65: Ricavi da traffico da titoli di viaggio con Tariffazione Integrata / ricavi da traffico totali nel 2020 per modalità di trasporto

La **navigazione** presenta il rapporto più elevato per il 2021 pari al **32,75%**, seguito dal trasporto su **autolinee, tranvie, metropolitane e altro** (**26,62%**) e dal **trasporto ferroviario regionale** (**15,37%**).

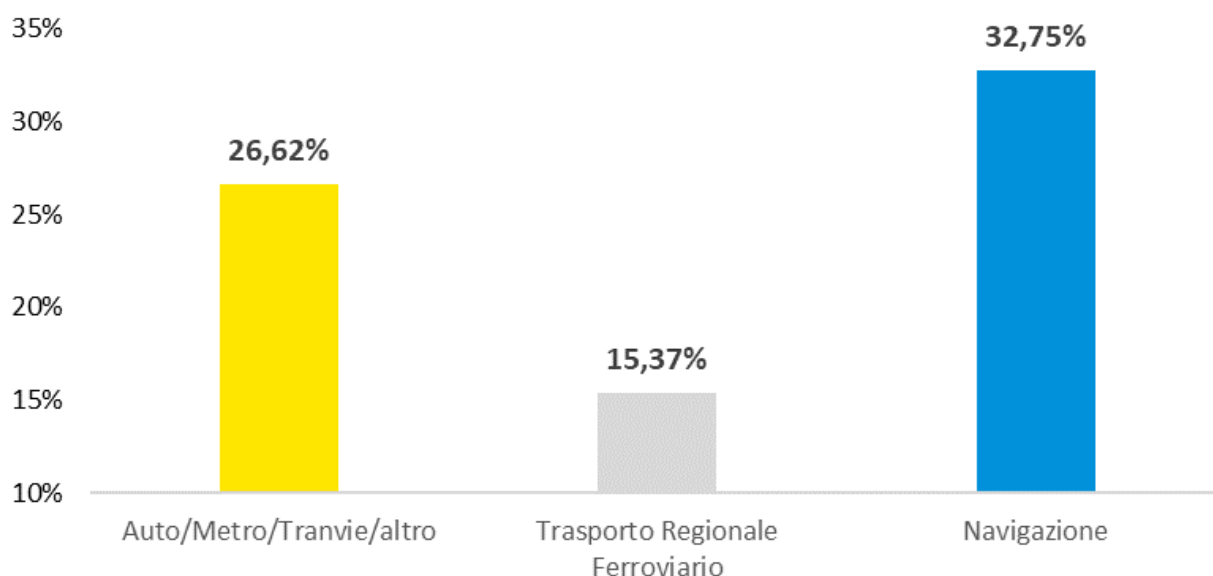


Figura 1.66: Ricavi da traffico da titoli di viaggio con Tariffazione Integrata / ricavi da traffico totali nel 2021 per modalità di trasporto

La **Navigazione** presenta il rapporto ricavi da traffico / costo pubblico più alto per il **2020** (**45,78%**), seguita dal trasporto su **Autolinee, Metropolitane, Tranvie e altro** (**18,87%**) e dal **Trasporto Ferroviario Regionale** (**18,74%**).

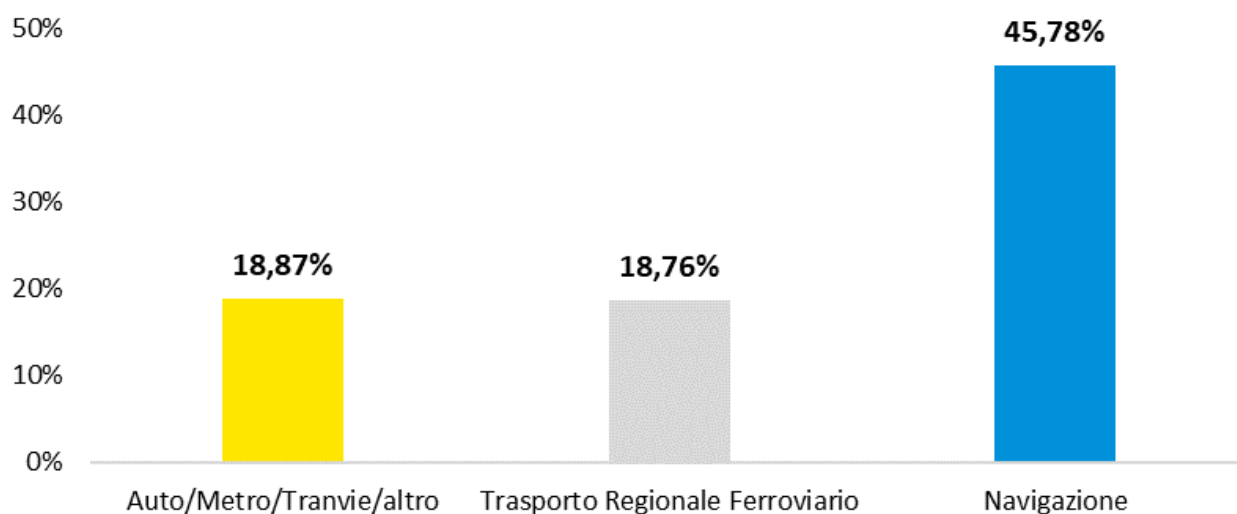


Figura 1.67: Rapporto % Ricavi da traffico/Costo pubblico nel 2020 per modalità di trasporto

La figura seguente riporta il dettaglio regionale dell'**incidenza dei ricavi da traffico totali sul costo pubblico per l'annualità 2020**. Le regioni con il rapporto percentuale più elevato risultano il **Veneto (36,73%)**, l'**Emilia-Romagna (28,70%)** e la **Liguria (27,92%)**.

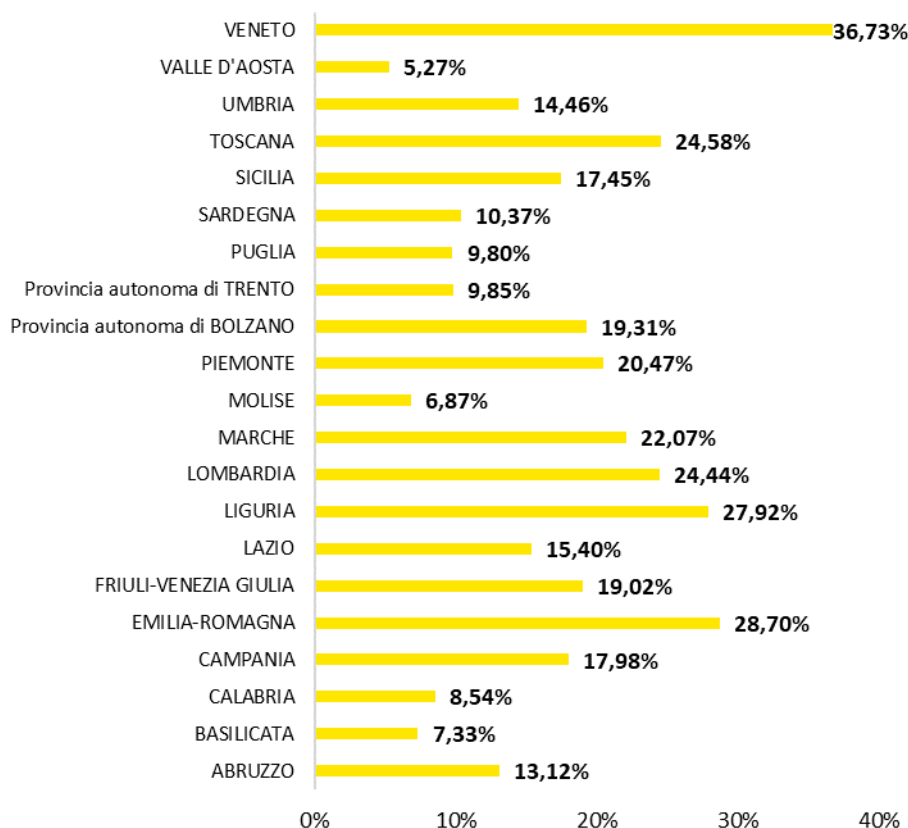


Figura 1.68: Rapporto % Ricavi da traffico/Costo pubblico nel 2020 per regione/provincia autonoma

La **navigazione** presenta il rapporto **ricavi da traffico / costo pubblico** più alto per il **2021 (48,64%)**, seguita dal **trasporto ferroviario regionale (23,37%)** e dal trasporto su **autolinee, metropolitane, tranvie e altro (20,32%)**.

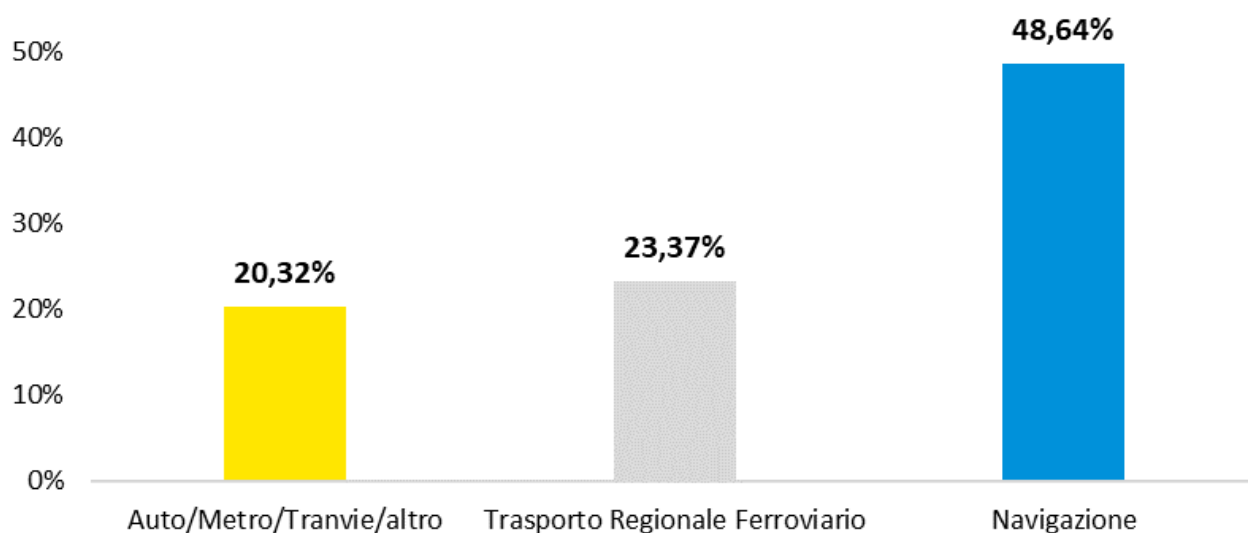


Figura 1.69: Ricavi da traffico da titoli di viaggio con Tariffazione Integrata / ricavi da traffico totali nel 2021 per modalità di trasporto (valori in%)

La figura seguente riporta il dettaglio regionale dell'incidenza dei ricavi da traffico totali sul costo pubblico per l'annualità 2021. Le regioni con il rapporto percentuale più elevato risultano il Veneto (39,47%), la Liguria (31,90%) e l'Emilia-Romagna (33,35%).

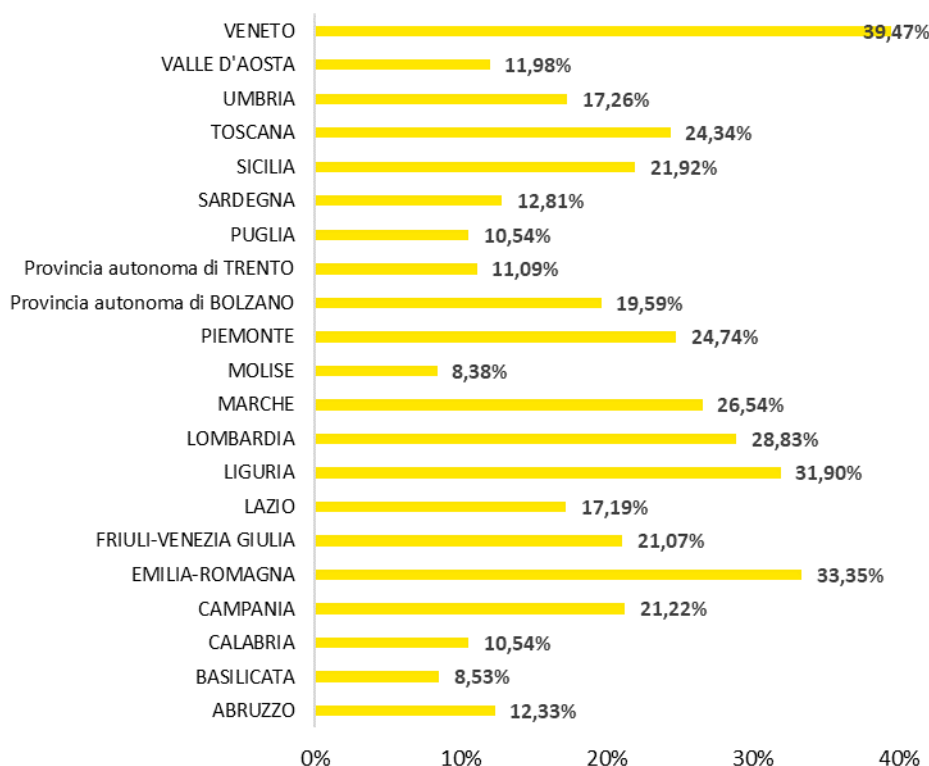


Figura 1.70: Rapporto % Ricavi da traffico/Costo pubblico nel 2021 per regione/provincia autonoma

1.1.5 Servizi di Trasporto Pubblico Locale da/per aeroporti

Nell'ambito del percorso intrapreso dall'Osservatorio Nazionale finalizzato all'ampliamento della rilevazione dei dati del settore del Trasporto Pubblico Locale, dall'esercizio 2015 è stata avviata la rilevazione dei dati sugli atti di affidamento di corse da/per i terminal aeroportuali nazionali. La rilevazione ha consentito di determinare:

- il numero di atti di affidamento che prevedono corse da/per aeroporti;
- i volumi di corse totali effettuate da e per fermate in corrispondenza dei terminal aeroportuali;
- i volumi di passeggeri saliti/discesi in corrispondenza dei terminal aeroportuali.

I dati riportati fanno riferimento **esclusivamente ai servizi erogati nell'ambito degli atti di affidamento di Trasporto Pubblico Locale**.

Annualità 2020

Sono stati rilevati nel 2020 **76** atti di affidamento stipulati per corse da/per aeroporti; l'aeroporto della **Campania** risulta quello oggetto del maggior numero di atti di affidamento stipulati (**9**),

seguito da quelli della **Veneto** e della **Lombardia (6)**. Si riporta nella tabella seguente il dettaglio per aeroporto degli atti di affidamento che comprendono corse da e/o per terminal aeroportuali.

Aeroporto	Codice IATA	Regione	Atti di affidamento
Aeroporto dello stretto	REG	Calabria	1
Birgi	TPS	Sicilia	1
Capodichino	NAP	Campania	9
Casale	BDS	Puglia	1
Caselle	TRN	Piemonte	3
Ciampino	CIA	Lazio	2
Costa Smeralda	OLB	Sardegna	3
Cristoforo Colombo	GOA	Liguria	1
Elmas	CAG	Sardegna	2
Falconara	AOI	Marche	1
Falcone Borsellino	PMO	Sicilia	5
Fertilia	AHO	Sardegna	2
Fiumicino	FCO	Lazio	4
Fontanarossa	CTA	Sicilia	5
Giuseppe Verdi	PMF	Emilia-Romagna	1
Guglielmo Marconi	BLQ	Emilia-Romagna	2
Lamezia Terme	SUF	Calabria	5
Linate	LIN	Lombardia	1
Malpensa	MXP	Lombardia	6
Marco Polo	VCE	Veneto	6
Orio al Serio	BGY	Lombardia	2
Palese	BRI	Puglia	4
Ronchi dei Legionari	TRS	Friuli-Venezia Giulia	3
S. Anna	CRV	Calabria	1
Treviso	TSF	Veneto	4
Valerio Catullo	VRN	Veneto	1
TOTALE			76

Tabella 1.14: Numero di atti di affidamento del servizio di TPL per aeroporto nel 2020

Gli atti di affidamento stipulati in **Veneto** fanno registrare il maggior numero di corse effettuate (190.378), seguiti da **Lazio** (164.146) e **Sicilia** (138.239), per un totale nazionale di **1.057.630 corse**. L'**87,56%** delle corse viene effettuato in giorni feriali.

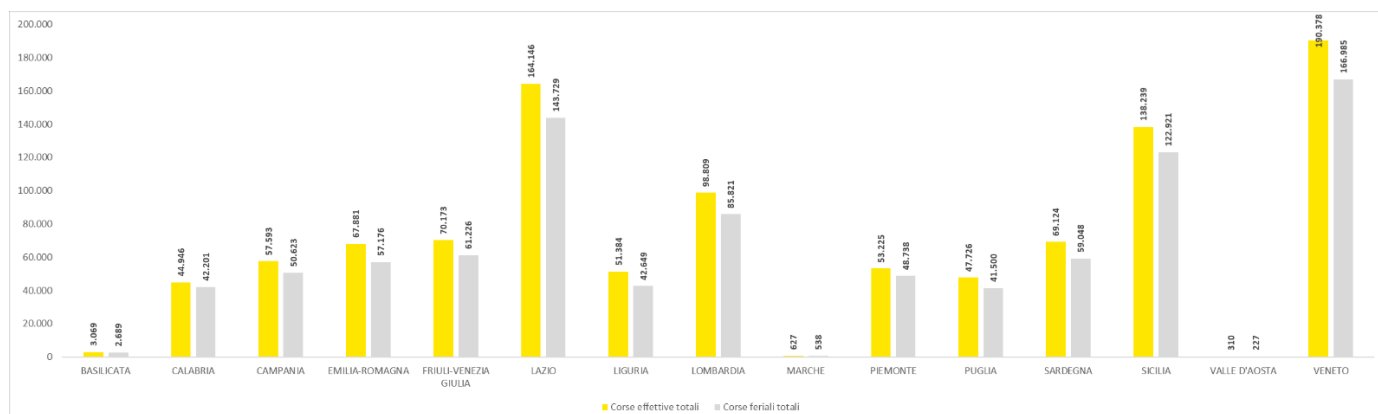


Figura 1.71: Corse totali e corse feriali effettuate da/per fermate in corrispondenza di terminal aeroportuali per regione nel 2020 (valori in n° di corse)

In termini di numerosità di passeggeri, invece, gli atti di affidamento stipulati nel **Lazio** fanno registrare il maggior numero di passeggeri trasportati (saliti e discesi) per un totale di oltre **2,65 milioni**, seguiti dalla Lombardia con circa **2,09 milioni** e dal **Sicilia** con circa **1,05 milioni**, per un totale complessivo di **8.953.466** tra passeggeri saliti e discesi in corrispondenza di terminal aeroportuali.

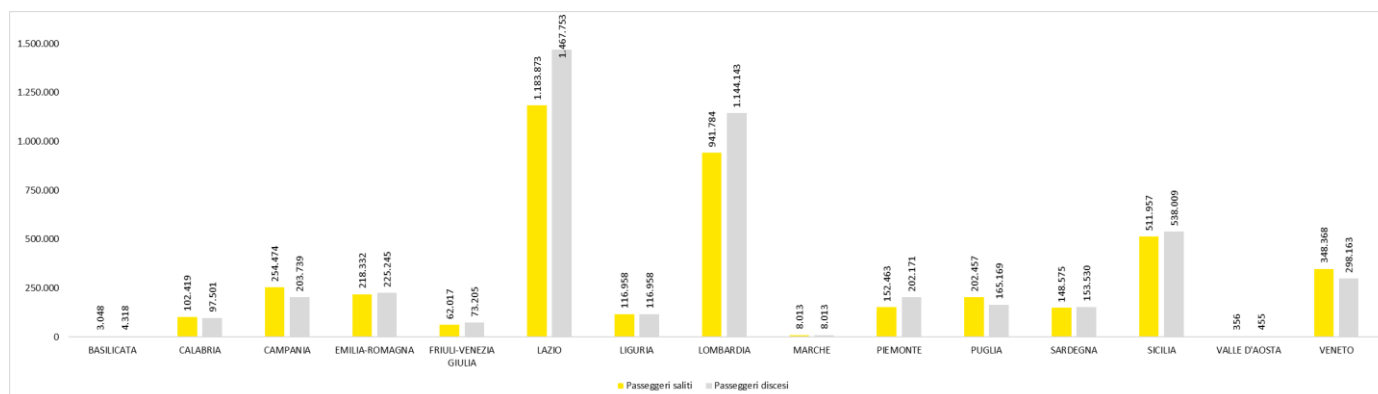


Figura 1.72: Passeggeri saliti e discesi in corrispondenza di terminal aeroportuali per regione nel 2020

Annualità 2021

Sono stati rilevati nel 2021 **77 atti di affidamento** stipulati per corse da/per aeroporti; l'aeroporto della **Campania** risulta quello oggetto del maggior numero di atti di affidamento stipulati (**9**), seguito da quelli della **Sicilia (7)** e del **Veneto (6)**. Si riporta nella tabella seguente il dettaglio per aeroporto degli atti di affidamento che comprendono corse da e/o per terminal aeroportuali.

Aeroporto	Codice IATA	Regione	Atti di affidamento
Aeroporto dello stretto	REG	Calabria	1
Birgi	TPS	Sicilia	1
Capodichino	NAP	Campania	9
Casale	BDS	Puglia	1
Caselle	TRN	Piemonte	3
Ciampino	CIA	Lazio	2
Costa Smeralda	OLB	Sardegna	2
Cristoforo Colombo	GOA	Liguria	1
Elmas	CAG	Sardegna	2
Falconara	AOI	Marche	1
Falcone Borsellino	PMO	Sicilia	5
Fertilia	AHO	Sardegna	4
Fiumicino	FCO	Lazio	3
Fontanarossa	CTA	Sicilia	7
Giuseppe Verdi	PMF	Emilia-Romagna	1
Guglielmo Marconi	BLQ	Emilia-Romagna	2
Lamezia Terme	SUF	Calabria	5
Linate	LIN	Lombardia	1
Malpensa	MXP	Lombardia	5
Marco Polo	VCE	Veneto	6
Orio al Serio	BGY	Lombardia	2
Palese	BRI	Puglia	4
Ronchi dei Legionari	TRS	Friuli-Venezia Giulia	2
S. Anna	CRV	Calabria	1
Treviso	TSF	Veneto	5
Valerio Catullo	VRN	Veneto	1
TOTALE			77

Tabella 1.15: Numero di atti di affidamento del servizio di TPL per aeroporto nel 2021

Gli atti di affidamento stipulati in **Veneto** fanno registrare il maggior numero di corse effettuate (**202.819**), seguiti dalla **Sicilia** (**194.979**) e **Lazio** (**179.527**), per un totale di **1.261.709 corse**. L'**86,64%** delle corse viene effettuato in giorni feriali.



Figura 1.73: Corse totali e corse feriali effettuate da/per fermate in corrispondenza di terminal aeroportuali per regione nel 2021

In termini di numerosità di passeggeri, invece, gli atti di affidamento stipulati in **Lombardia** fanno registrare il maggior numero di passeggeri trasportati (saliti e discesi) per un totale di **3,32 milioni**, seguiti dal **Lazio** con circa **3,3 milioni** e dalla **Sicilia** con **1,69 milioni**, per un totale complessivo di **13.092.098 tra passeggeri saliti e discesi** in corrispondenza di terminal aeroportuali.

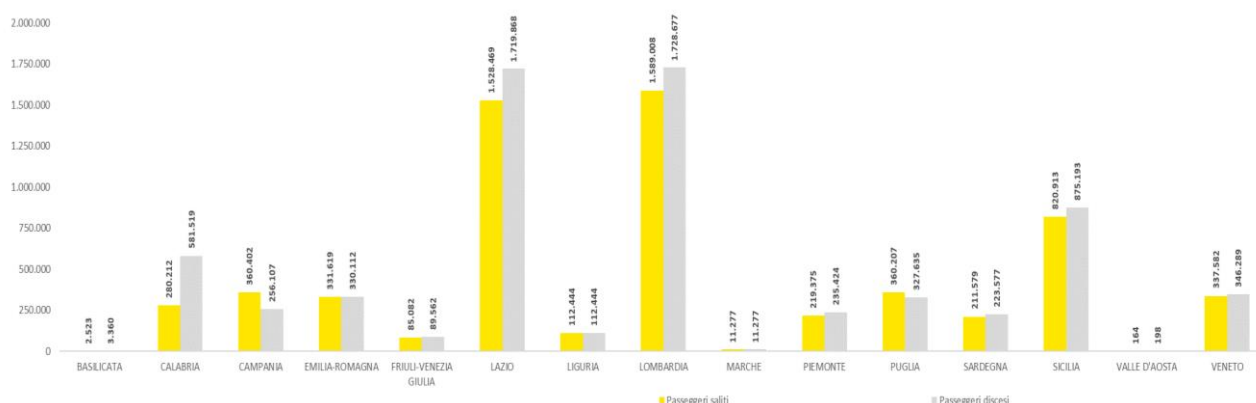


Figura 1.74: Passeggeri saliti e discesi in corrispondenza di terminal aeroportuali per regione nel 2021

1.1.6 Dati per il calcolo dei costi standard

A partire dall'esercizio 2016 è stata introdotta nella piattaforma informatica dell'Osservatorio Nazionale del Trasporto Pubblico Locale la rilevazione dei dati trasportistici finalizzati alla determinazione dei costi standard relativi alle modalità di trasporto autolinee, ferrovie, tranvie e metropolitane.

Il costo standard è utilizzato nei rapporti interistituzionali tra Stato e Regioni ai fini del riparto delle risorse nazionali per il trasporto pubblico locale ai sensi del decreto-legge n. 50 del 2017 "Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo" convertito dalla legge n. 96 del 2017. Il decreto, all'articolo 27, definisce i criteri di riparto del fondo, tra i quali "la suddivisione tra le regioni di una quota pari, per il primo anno, al dieci per cento dell'importo del Fondo in base a quanto previsto dal decreto di determinazione dei costi standard. Negli anni successivi la quota è incrementata del cinque per cento dell'importo del Fondo per ciascun anno fino a raggiungere il venti per cento dell'importo del già menzionato Fondo".

Il Decreto Ministeriale n. 157 del 2018 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Determinazione dei costi standard e campo di applicazione" disciplina il calcolo dei costi standard per

le quattro tipologie di trasporto (Autolinea, Ferrovia, Tranvia e Metropolitana) basato sull'elaborazione di dati di natura trasportistica.

In ottemperanza a quanto previsto dalla L. 96/2017 l'Osservatorio, in collaborazione con l'Università degli Studi di Roma "La Sapienza", ha avviato una fase di simulazione del calcolo dei costi standard sulla base dei dati inseriti e certificati dalle imprese di trasporto pubblico locale nella piattaforma informatica.

Si riportano di seguito per le modalità di trasporto autolinee, ferrovie, tranvie e metropolitane alcuni grafici inerenti al rapporto tra CorseKm effettuate/CorseKm programmate e la velocità commerciale media.

1.1.7 Modalità Autolinee

Annualità 2020

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione del rapporto tra **BusKm effettivi** e **programmati**¹ per la modalità di trasporto **Autolinee**.

In alcune regioni (**Valle d'Aosta, Sicilia e Provincia autonoma di Bolzano**) i BusKm effettivi rilevati superano quelli programmati, in quasi tutte le altre oscillano intorno alla media nazionale (**89,57%**); fanalini di coda risultano **Veneto (80,02%)** e **Calabria (77,36%)**.

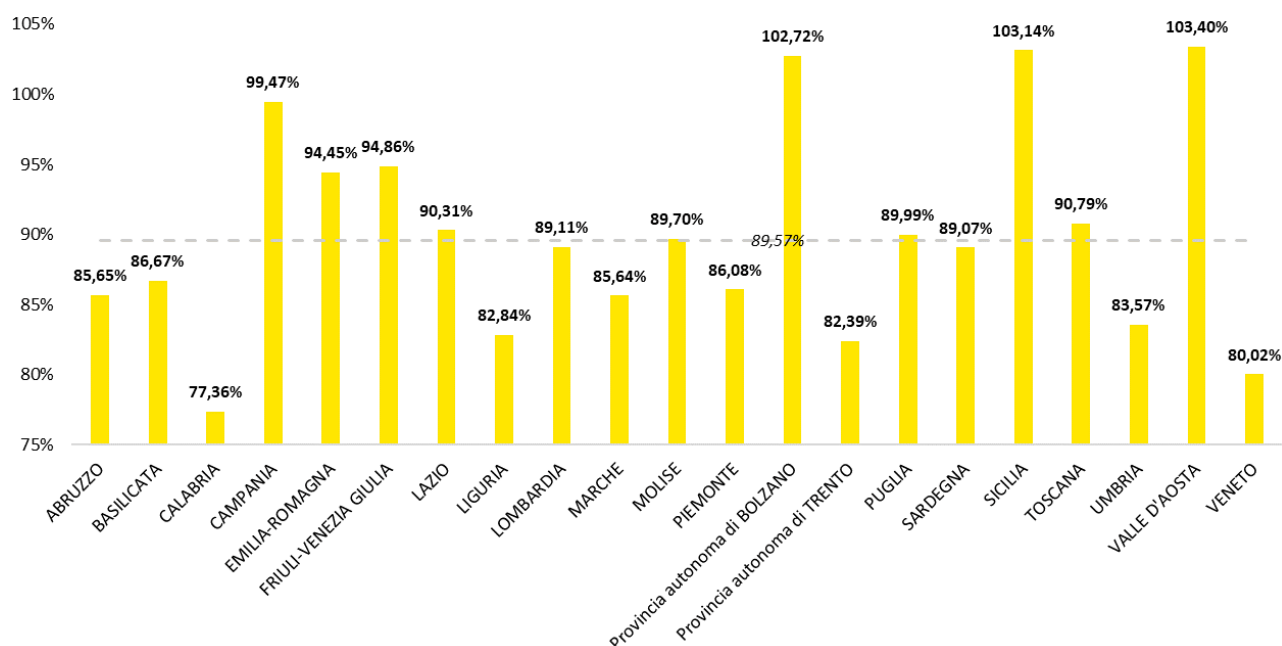


Figura 1.75: Rapporto tra BusKm effettivi e BusKm programmati per regione per la modalità di trasporto Autolinea nel 2020

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione del rapporto tra BusKm effettivi erogati in **aerea urbana-suburbana** ed i BusKm effettivi totali, per la modalità di trasporto Autolinee.

Le regioni che hanno registrato nel **2020** il rapporto più elevato sono nell'ordine **Abruzzo (76,60%)**, **Liguria (70,42%)** e **Lazio (68,88%)**, chiudono invece **Calabria (22,28%)** e **Molise (16,50%)**.

¹ È stato necessario intervenire extra-sistema sui dati certificati dal **Consorzio Granda Bus** per il contratto **2.622** dell'annualità in esame per rettificare il valore del campo **BusKm Programmati**, caricati maldestramente con due ordini di grandezza in più.

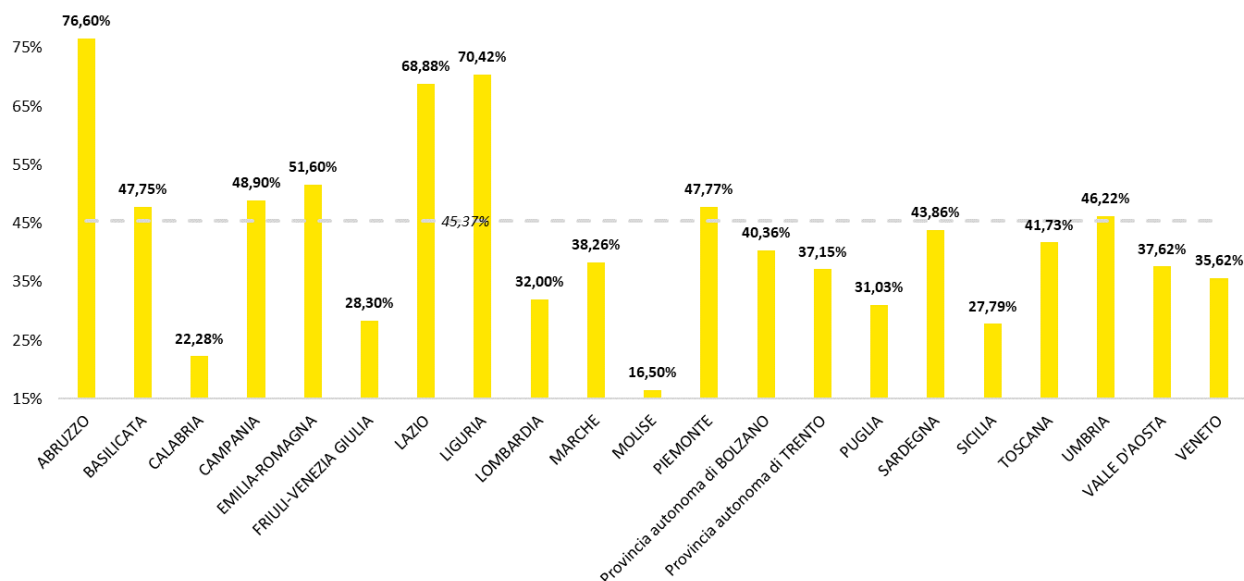


Figura 1.76: Rapporto tra BusKm effettuati in area urbana-suburbana e BusKm effettivi per regione per la modalità di trasporto Autolinea nel 2020

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione del rapporto tra BusKm effettivi erogati in **città metropolitane** ed i BusKm effettivi totali, per la **modalità di trasporto Autolinee**. I dati raccolti nelle regioni **Emilia-Romagna, Lombardia, Sardegna e Sicilia** sono stati considerati non attendibili e pertanto esclusi dalle elaborazioni.

Le regioni che hanno registrato il rapporto più elevato sono nell'ordine **Lazio (55,13%)**, **Liguria (52,90%)** e **Piemonte (36,93%)**, chiudono invece **Puglia (11,13%)** e **Calabria (8,13%)**.

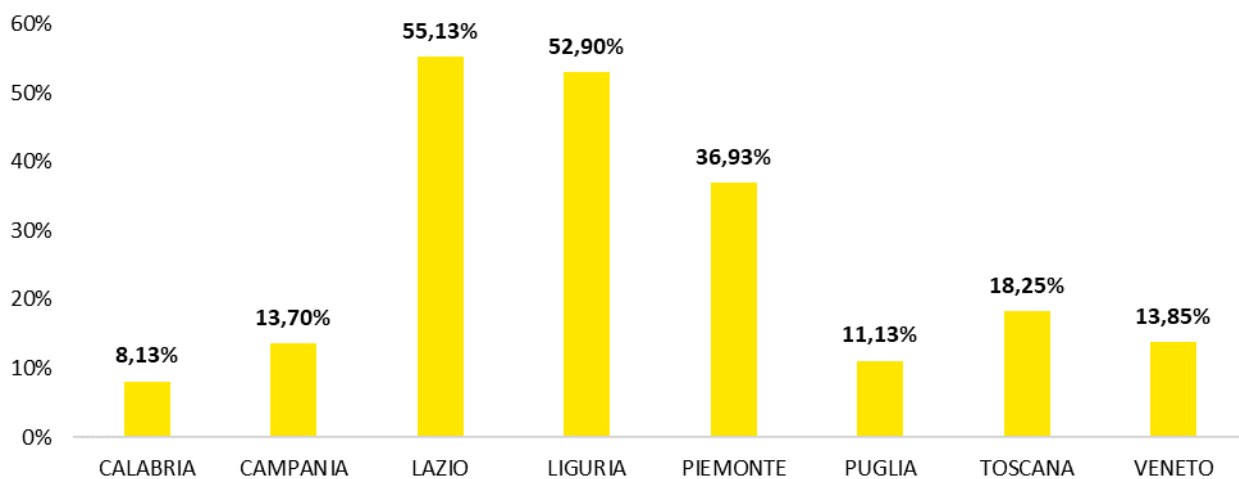


Figura 1.77: Rapporto tra BusKm effettuati in città metropolitana e BusKm effettivi per regione per la modalità di trasporto Autolinea nel 2020

Il grafico seguente mostra invece il dato per regione dei **BusKm** effettuati nelle città metropolitane **medi normalizzati** sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente.

In seguito della normalizzazione la **Liguria** risulta la regione con il valore maggior (**27,69**), davanti a **Lazio (27,39)** e **Toscana (18,89)**; chiudono **Calabria (6,49)** e **Campania (3,99)**.

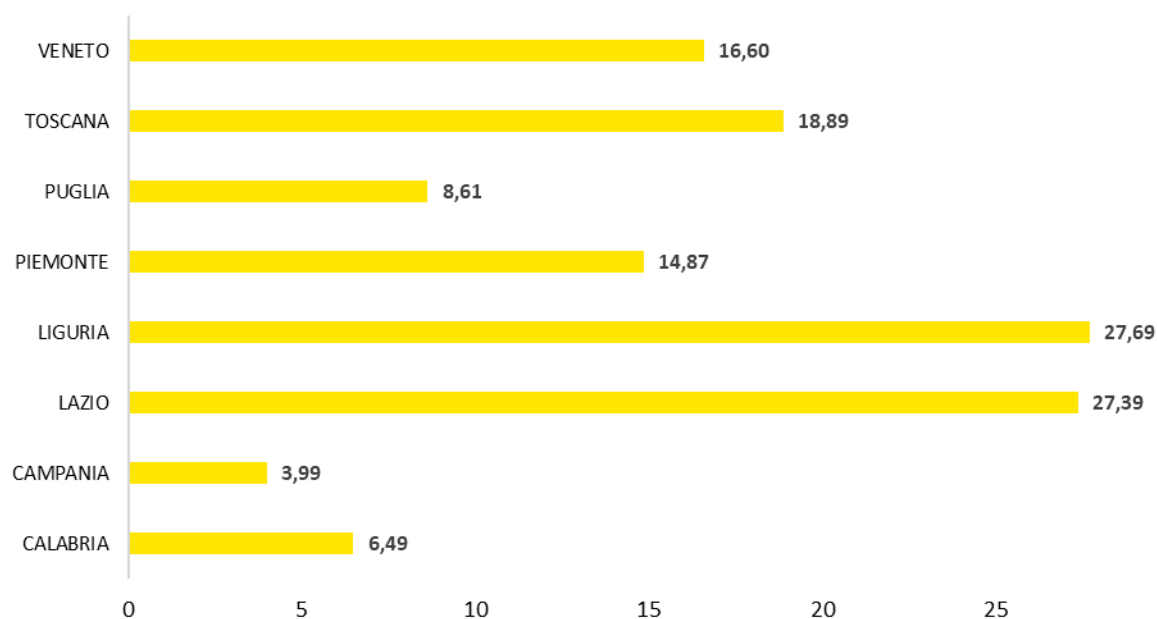


Figura 1.78: BusKm in area metropolitana medi per abitante nel 2020

Il grafico seguente mostra invece lo spaccato per regione della **velocità commerciale media per la modalità di trasporto Autolinee²**.

La velocità commerciale media nazionale registrata nel **2020** è pari a **23,96 km/h**; le regioni che hanno registrato la velocità media più elevata sono nell'ordine **Valle d'Aosta (44,04 km/h)**, **Basilicata (41,27 km/h)** e **Molise (40,34 km/h)**.

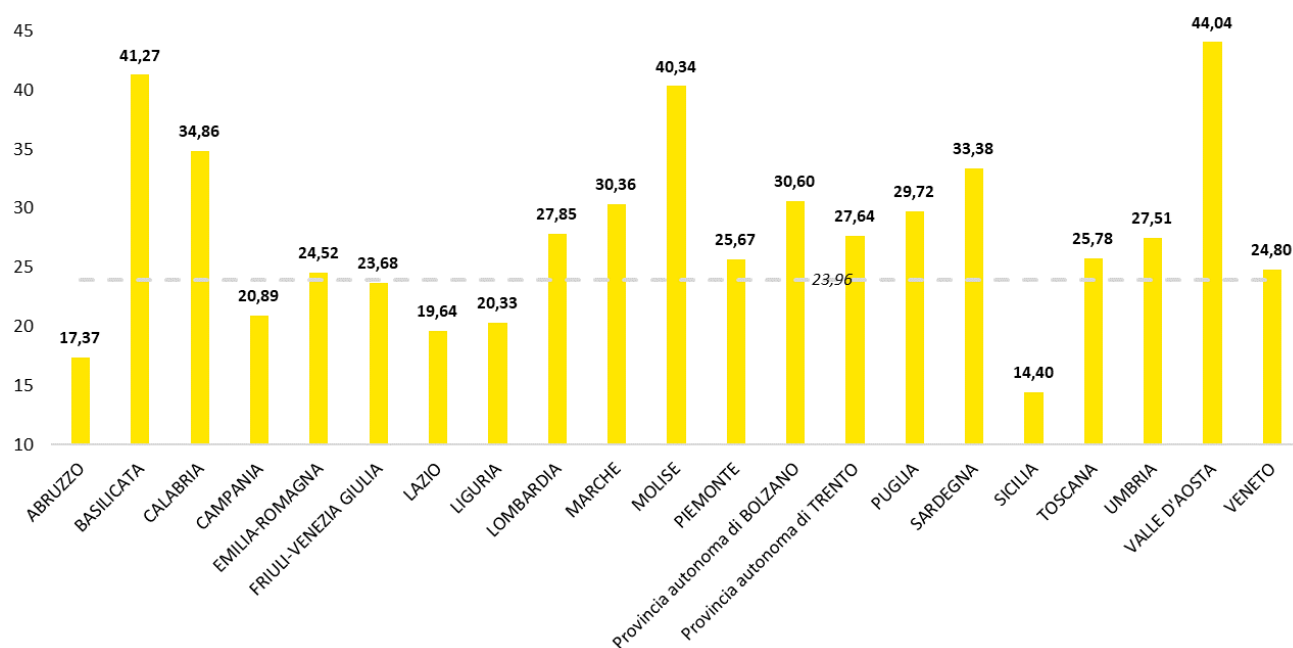


Figura 1.79: Velocità commerciale media per regione per la modalità di trasporto autolinea nel 2020 (valori in km/h)

² È stato necessario intervenire extra-sistema sui dati certificati dall'azienda **Bus Italia Campania spa** per tutti e nove i contratti dell'annualità in esame per rettificare i valori delle durate delle percorrenze, caricati maldestramente in minuti anziché in ore.

Annualità 2021

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2021** del **rapporto tra BusKm effettivi e programmati per la modalità di trasporto Autolinee**. I dati raccolti nella regione **Sicilia** sono stati considerati non attendibili e pertanto esclusi dai calcoli.

In diverse regioni i BusKm effettivi rilevati superano quelli programmati. In particolare, le regioni che hanno registrato il rapporto più elevato nel **2021** sono nell'ordine **Provincia autonoma di Bolzano (103,49%)**, **Calabria (101,13%)** e **Liguria (100,79%)**

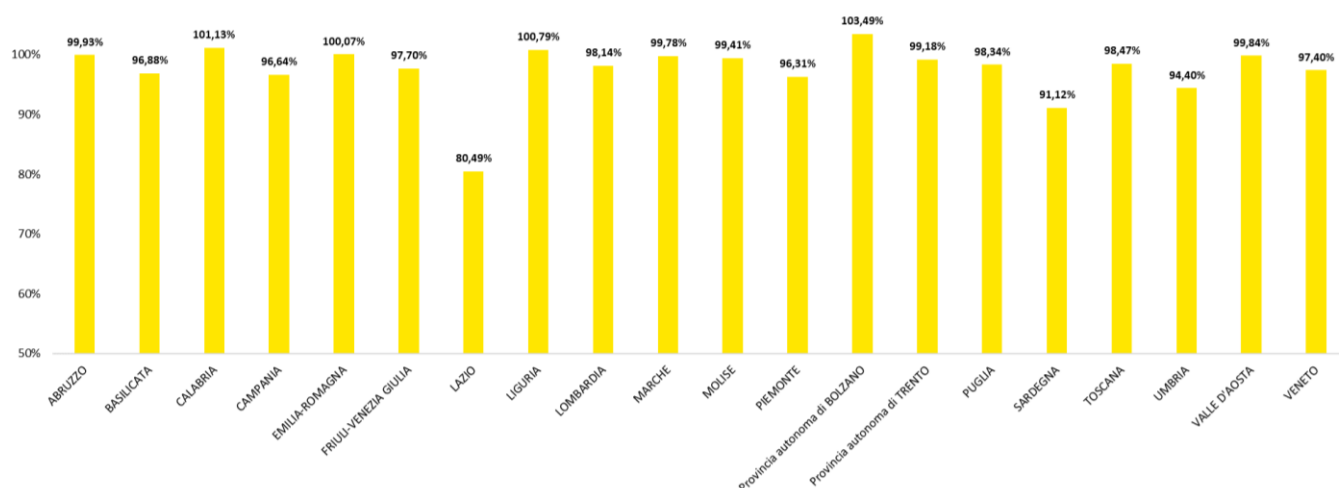


Figura 1.80: Rapporto % BusKm effettivi / BusKm programmati per regione per la modalità di trasporto autolinea nel 2021

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità 2021 del rapporto tra BusKm effettivi erogati in **aerea urbana-suburbana** ed i BusKm effettivi totali, per la modalità di **trasporto Autolinee**.

Le regioni che hanno registrato nel **2021** il rapporto più elevato di BusKm effettuati in area urbana-suburbana sono nell'ordine **Abruzzo (80,68%)**, **Liguria (69,78%)** e **Lazio (68,14%)**.

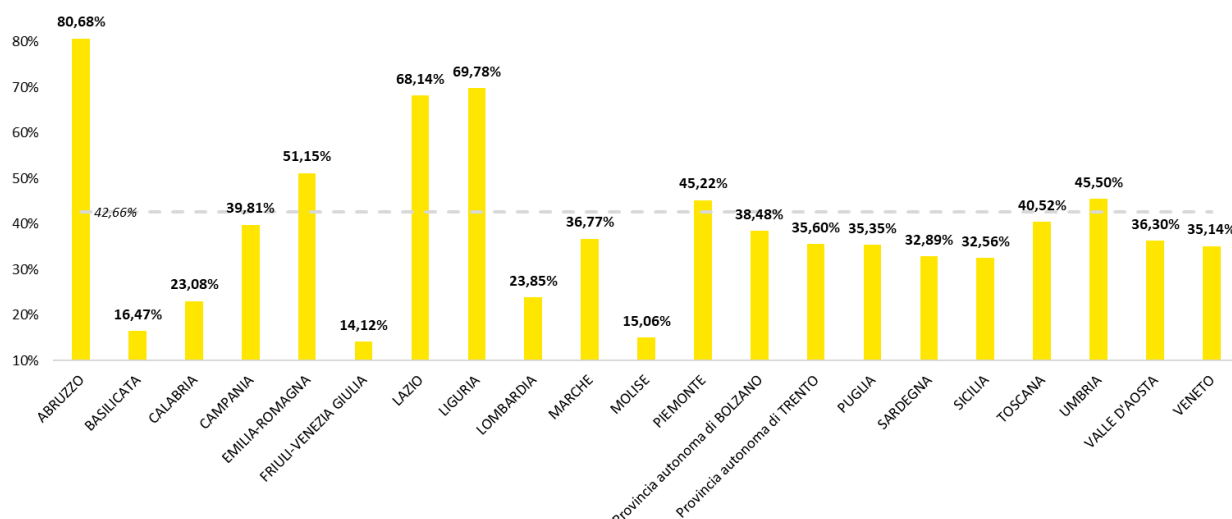


Figura 1.81: Rapporto % BusKm effettuati in area urbana-suburbana / BusKm effettivi per regione per la modalità di trasporto autolinea nel 2021

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2021** del rapporto tra BusKm effettivi erogati **in città metropolitane** ed i BusKm effettivi totali, **per la modalità di trasporto Autolinee**.

Le regioni che hanno registrato nel 2021 il rapporto più elevato di BusKm effettuati in area metropolitana sono nell'ordine **Lazio (54,72%)**, **Liguria (46,82%)** e **Piemonte (34,44%)**.

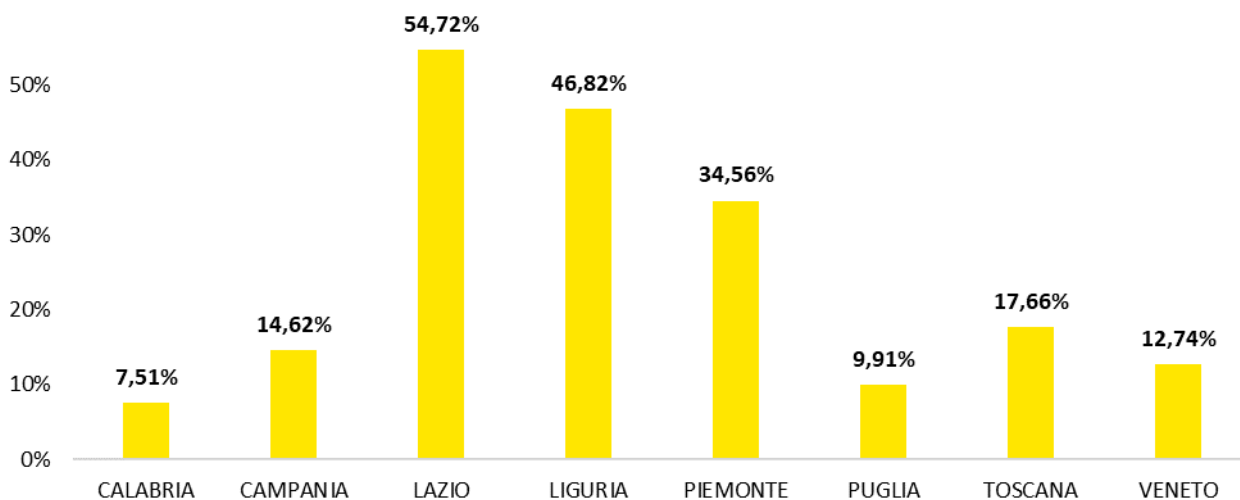


Figura 1.82: Rapporto % BusKm effettuati in città metropolitana / BusKm effettivi per regione per la modalità di trasporto autolinea nel 2021

Il grafico seguente mostra invece il dato per regione/provincia autonoma per l'annualità **2021** dei BusKm effettuati nelle città metropolitane **normalizzati** sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente nelle aree metropolitane.

Anche a seguito della normalizzazione la **Liguria** risulta la regione con il maggior numero di BusKm effettuati in città metropolitana per residente (**31,74**), davanti a **Lazio (30,04)** e **Toscana (19,83)**.

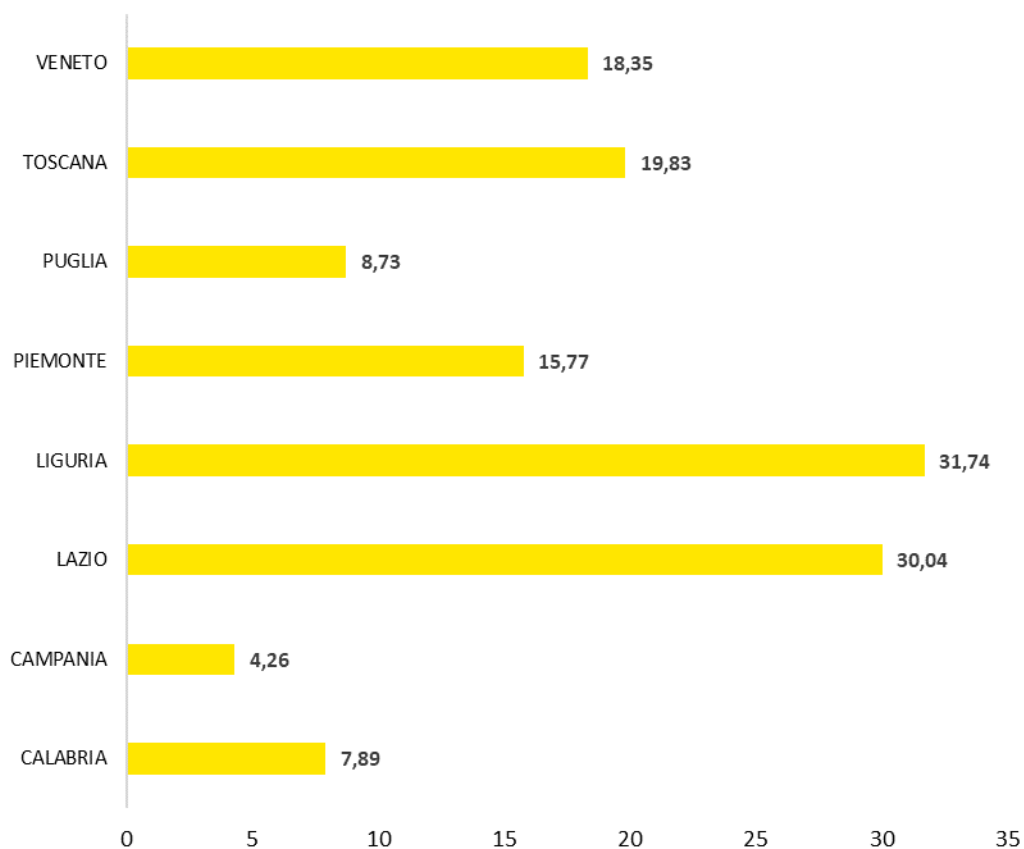


Figura 1.83: BusKm in area metropolitana per popolazione residente (valori in BusKm per abitante) nel 2021

Il grafico seguente mostra invece lo spaccato per regione per l'annualità **2021** della **velocità commerciale media per la modalità di trasporto Autolinee**. I dati raccolti nelle regioni **Valle D'Aosta** e **Veneto** non sono stati considerati attendibili e pertanto esclusi dai calcoli.

La velocità commerciale media registrata nel 2021 per il servizio di trasporto Autolinee è di 23,17 km/h; le regioni che hanno registrato la velocità media più elevata sono nell'ordine **Basilicata (40,25 km/h)**, **Molise (39,22 km/h)** e **Puglia (31,36 km/h)**.

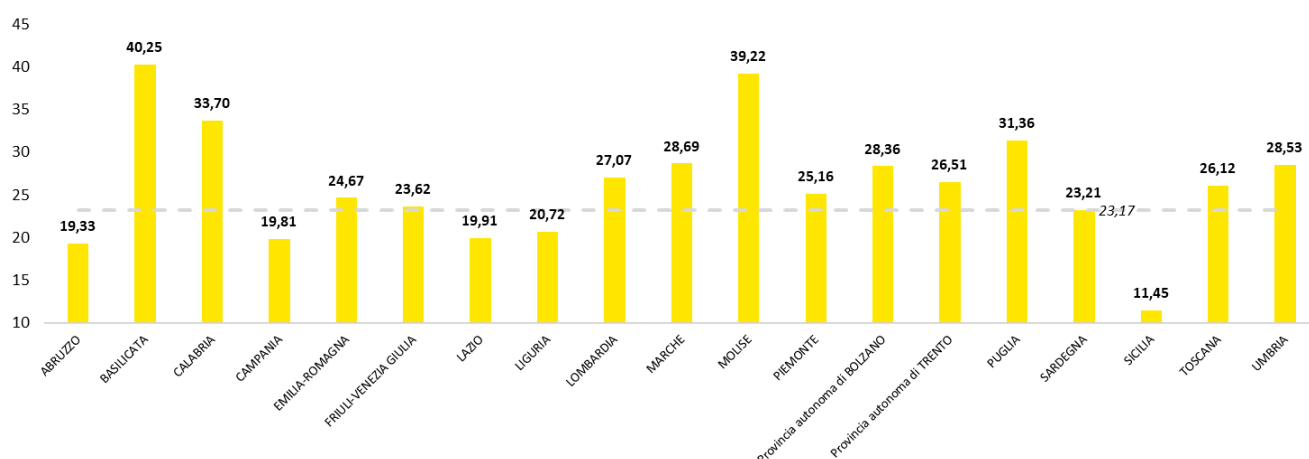


Figura 1.84: Velocità commerciale media per regione per la modalità di trasporto autolinea nel 2021 (valori in km/h)

1.1.8 Modalità Ferroviaria

Annualità 2020

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2020** del rapporto tra TrenoKm effettivi e programmati relativamente al trasporto ferroviario regionale.

Le regioni che hanno registrato nel 2020 il **rapporto più elevato tra TrenoKm effettivi e programmati** sono nell'ordine **Marche** (98,21%), **Valle d'Aosta** (98,01%) e **Liguria** (97,93%).

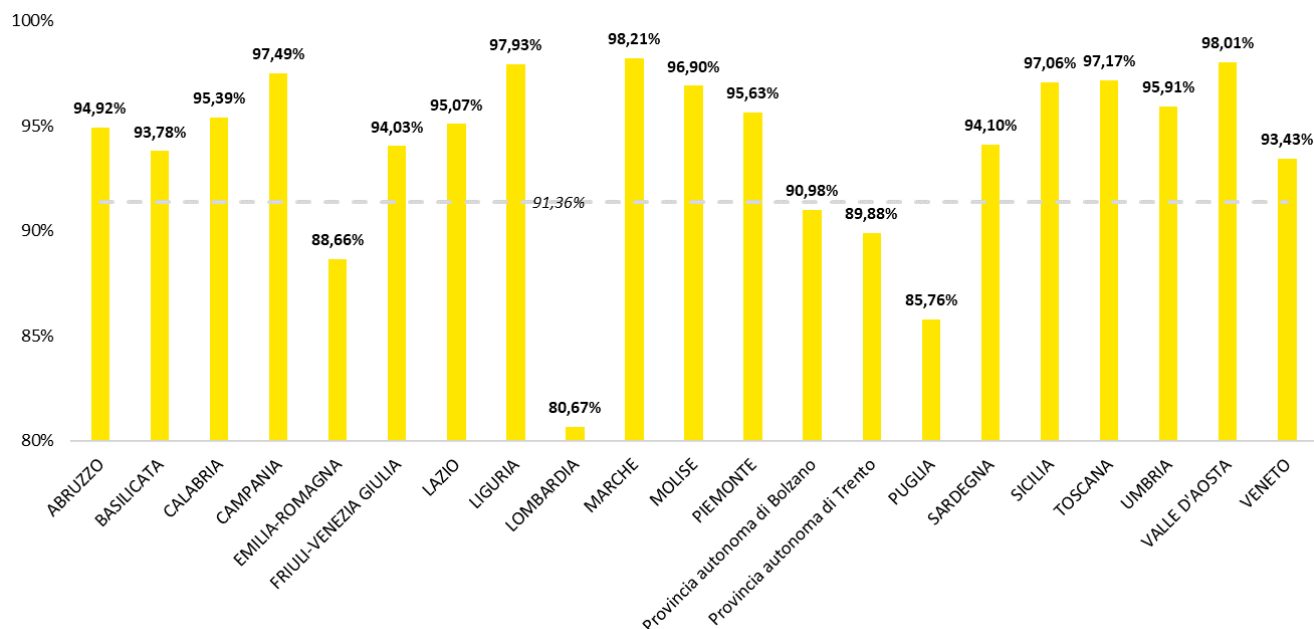


Figura 1.85: Rapporto % TrenoKm effettivi / TrenoKm programmati per regione per la modalità di trasporto ferroviario nel 2020

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2020** della **velocità commerciale media senza soste** relativamente al trasporto ferroviario regionale.

I dati raccolti nelle regioni **Basilicata** e **Friuli-Venezia Giulia** non sono stati considerati attendibili e pertanto esclusi dai calcoli. La velocità commerciale media senza soste registrata nel **2020** per il trasporto ferroviario regionale è di **52,47 km/h**; le regioni che hanno registrato la velocità media più elevata sono nell'ordine **Molise** (**70,82 km/h**), **Emilia-Romagna** (**63,68 km/h**) e **Marche** (**62,95 km/h**).

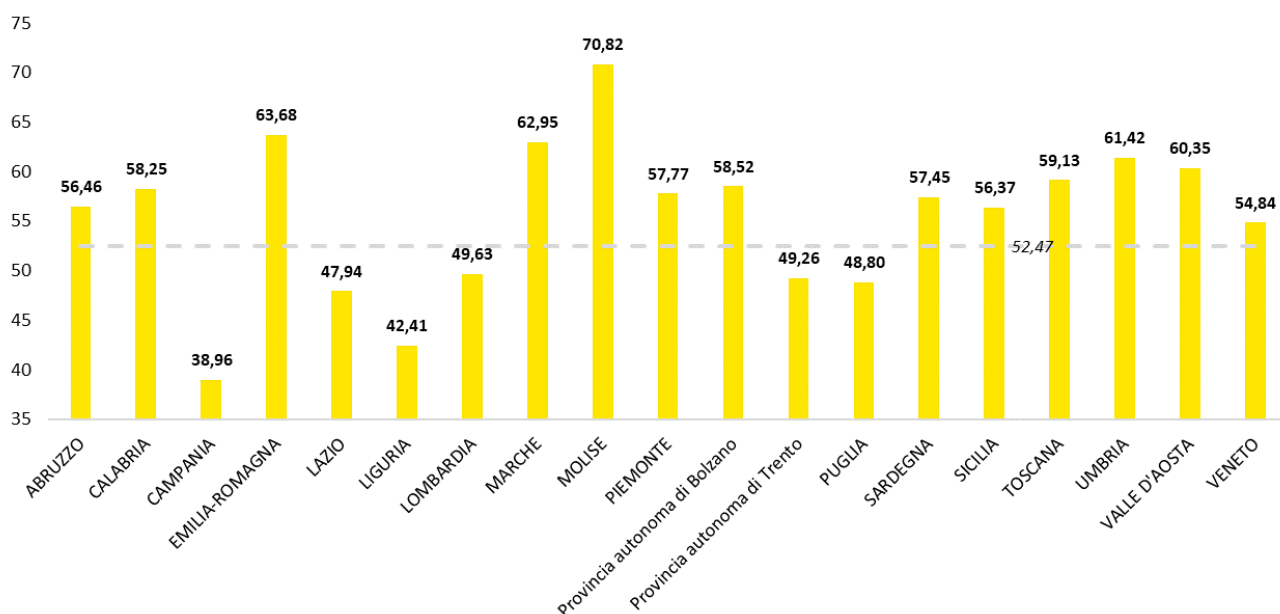


Figura 1.86: Velocità commerciale media senza soste per regione per la modalità di trasporto ferroviario nel 2020 (valori in km/h)

Annualità 2021

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2021** del **rapporto tra TrenoKm effettivi e programmati relativamente al trasporto ferroviario regionale**.

Le regioni che hanno registrato nel **2021** il rapporto più elevato tra TrenoKm effettivi e programmati sono nell'ordine **Marche (99,64%)**, **Umbria (99,54%)** ed **Basilicata (99,29%)**.

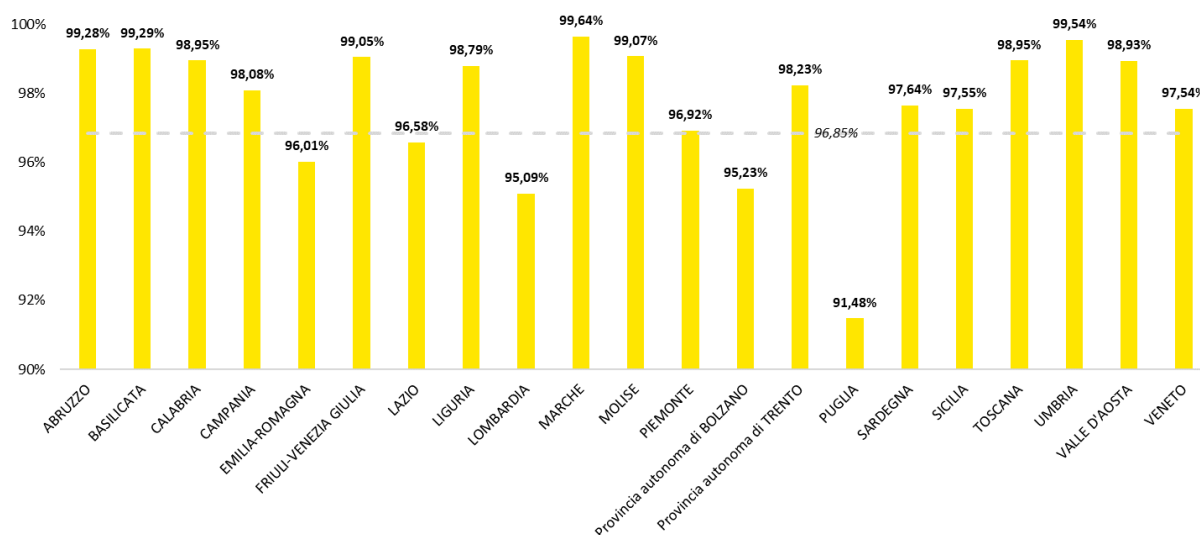


Figura 1.87: Rapporto % TrenoKm effettivi / TrenoKm programmati per regione per la modalità di trasporto ferroviario nel 2021

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2021** della velocità commerciale media senza soste relativamente al trasporto ferroviario regionale.

La velocità commerciale media senza soste registrata nel **2021** per il trasporto ferroviario regionale è di **52,12 km/h**; le regioni che hanno registrato la velocità media più elevata sono nell'ordine **Molise (71,76 km/h)**, **Marche (62,79 km/h)** ed **Umbria (62,65 km/h)**.

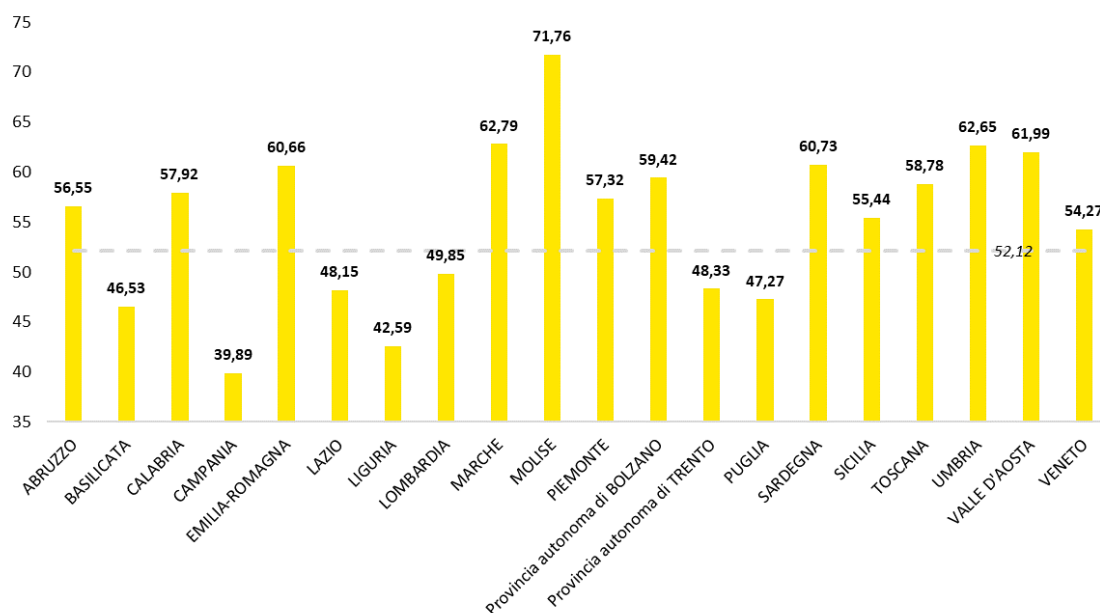


Figura 1.88: Velocità commerciale media senza soste per regione per la modalità di trasporto ferroviario nel 2021 (valori in Km/h)

1.1.9 Modalità Tranvie

Annualità 2020

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2020** del **rapporto tra TrenoKm effettivi e programmati per la modalità di trasporto Tranvie**.

Le regioni che hanno registrato nel **2020** il rapporto più elevato tra TrenoKm effettivi e programmati sono nell'ordine **Sardegna (87,02%)**, **Piemonte (86,17%)** e **Sicilia (85,77%)**.

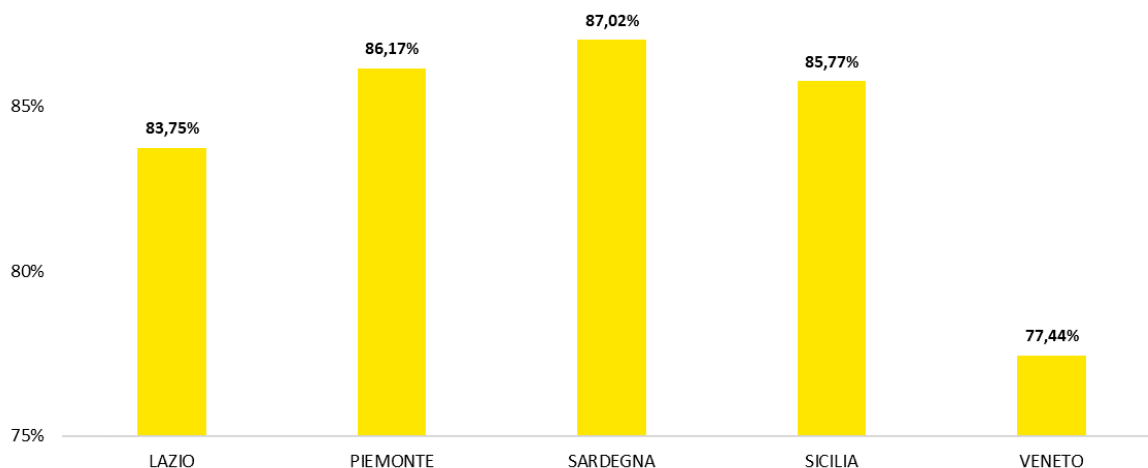


Figura 1.89: Rapporto % TrenoKm effettivi / TrenoKm programmati per regione per la modalità di trasporto tranvia nel 2020

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2020** della **velocità commerciale media senza soste per la modalità di trasporto Tranvie**.

La velocità commerciale media senza soste registrata nel **2020** per il servizio di trasporto Tranvie è di **4,76 km/h**; le regioni che hanno registrato la velocità media più elevata sono nell'ordine **Piemonte (6,80 km/h)**, **Sardegna (6,03 km/h)** e **Veneto (5,11 km/h)**.

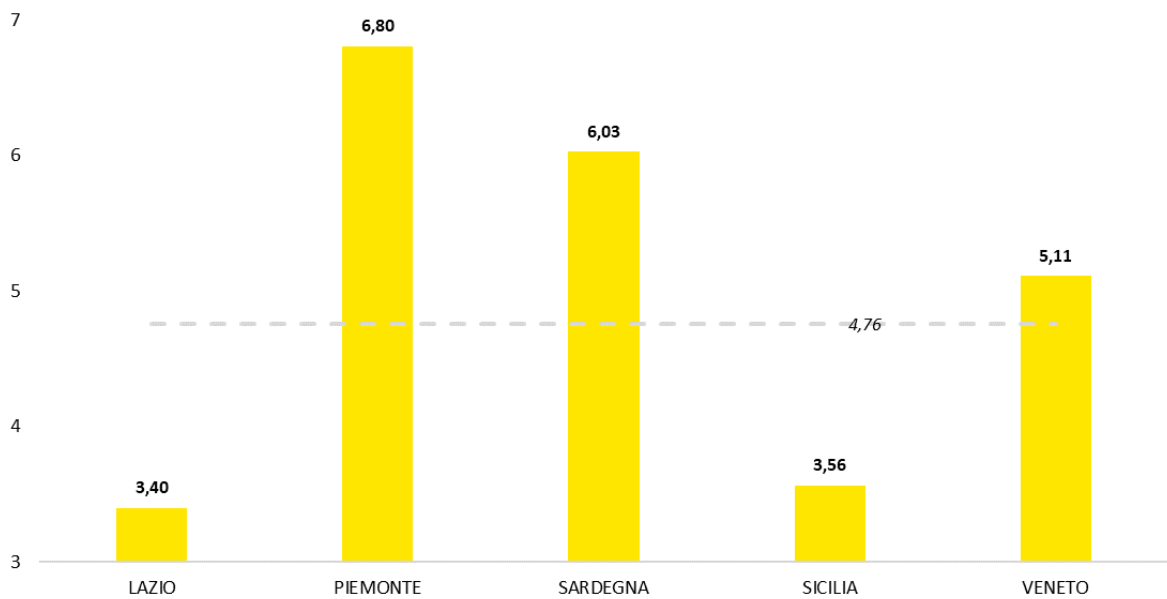


Figura 1.90: Velocità commerciale media senza soste per regione per la modalità di trasporto tranvia nel 2020 (valori in km/h)

Annualità 2021

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2021** del **rapporto tra TrenoKm effettivi e programmati per la modalità di trasporto Tranvie**.

Le regioni che hanno registrato nel **2021** il rapporto più elevato tra TrenoKm effettivi e programmati sono nell'ordine **Sicilia (92,06%)**, **Sardegna (90,59%)** e **Piemonte (86,13%)**.

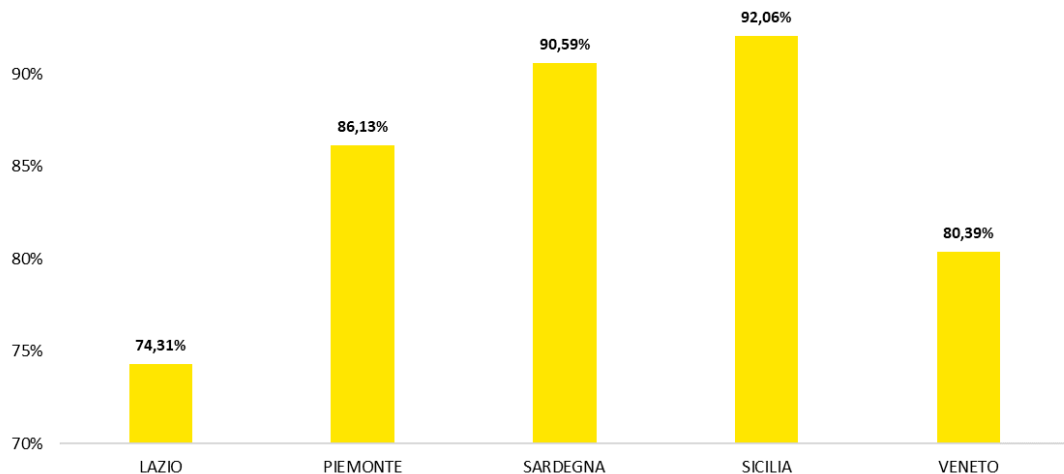


Figura 1.91: Rapporto % TrenoKm effettivi / TrenoKm programmati per regione per la modalità di trasporto tranvia nel 2021

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2021** della **velocità commerciale media senza soste per la modalità di trasporto Tranvie**.

La velocità commerciale media senza soste registrata nel **2021** per il servizio di trasporto Tranvie è di **4,39 km/h**; le regioni che hanno registrato la velocità media più elevata sono nell'ordine **Piemonte (6,37 km/h)**, **Sardegna (6,25 km/h)** e **Veneto (4,51 km/h)**.

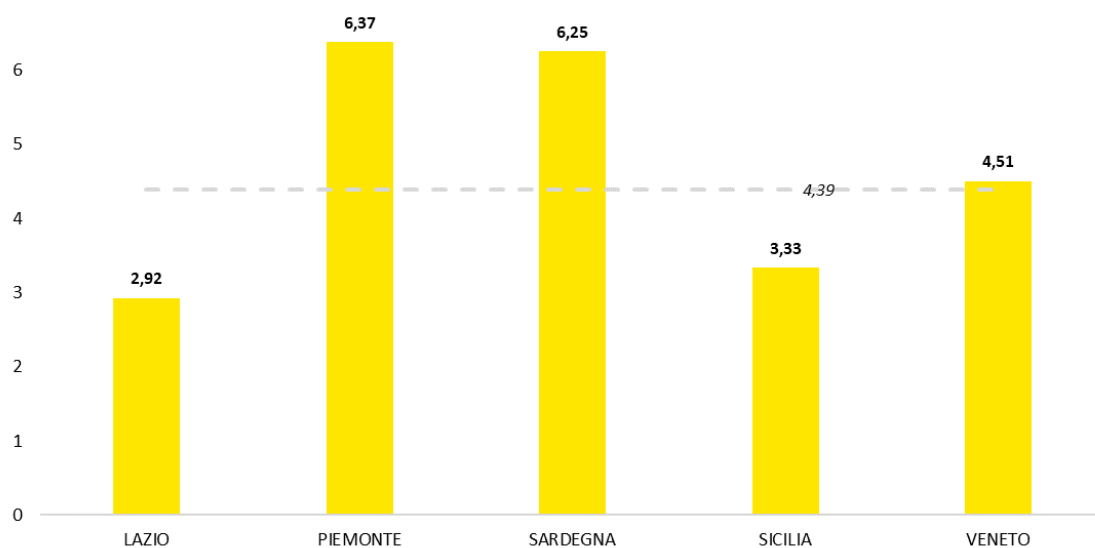


Figura 1.92: Velocità commerciale media senza soste per regione per la modalità di trasporto tranvia nel 2021 (valori in km/h)

1.1.10 Modalità Metropolitane

Annualità 2020

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2020** del **rapporto tra TrenoKm effettivi e programmati per la modalità di trasporto Metropolitana**.

le regioni che hanno registrato nel **2020** il rapporto più elevato tra TrenoKm effettivi e programmati sono nell'ordine **Emilia-Romagna (98,37%)**, **Liguria (96,54%)** e **Lombardia (93,78%)**.

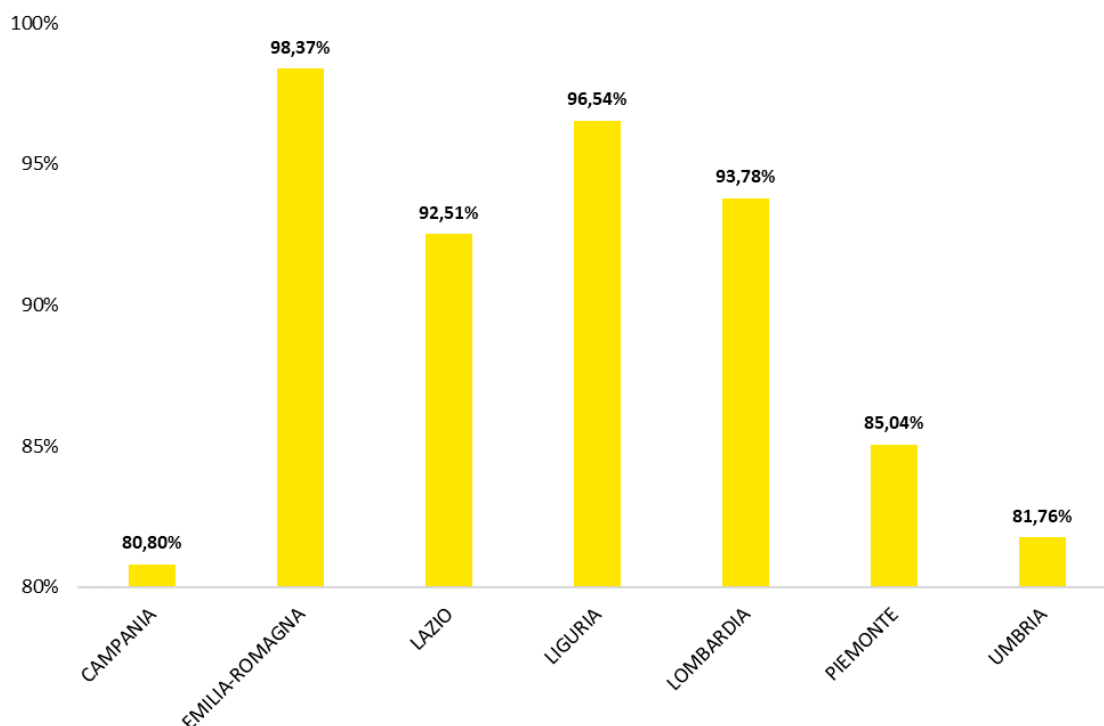


Figura 1.93: Rapporto % TrenoKm effettivi / TrenoKm programmati per regione per la modalità di trasporto metropolitana nel 2020

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2020** della **velocità commerciale media senza soste per la modalità di trasporto Metropolitana**.

La velocità commerciale media senza soste registrata nel **2020** per il servizio di trasporto Metropolitana è di **27,14 km/h**; le regioni che hanno registrato la velocità media più elevata sono nell'ordine **Emilia-Romagna (40,42 km/h)**, **Campania (32,49 km/h)** e **Piemonte (30,11 km/h)**.

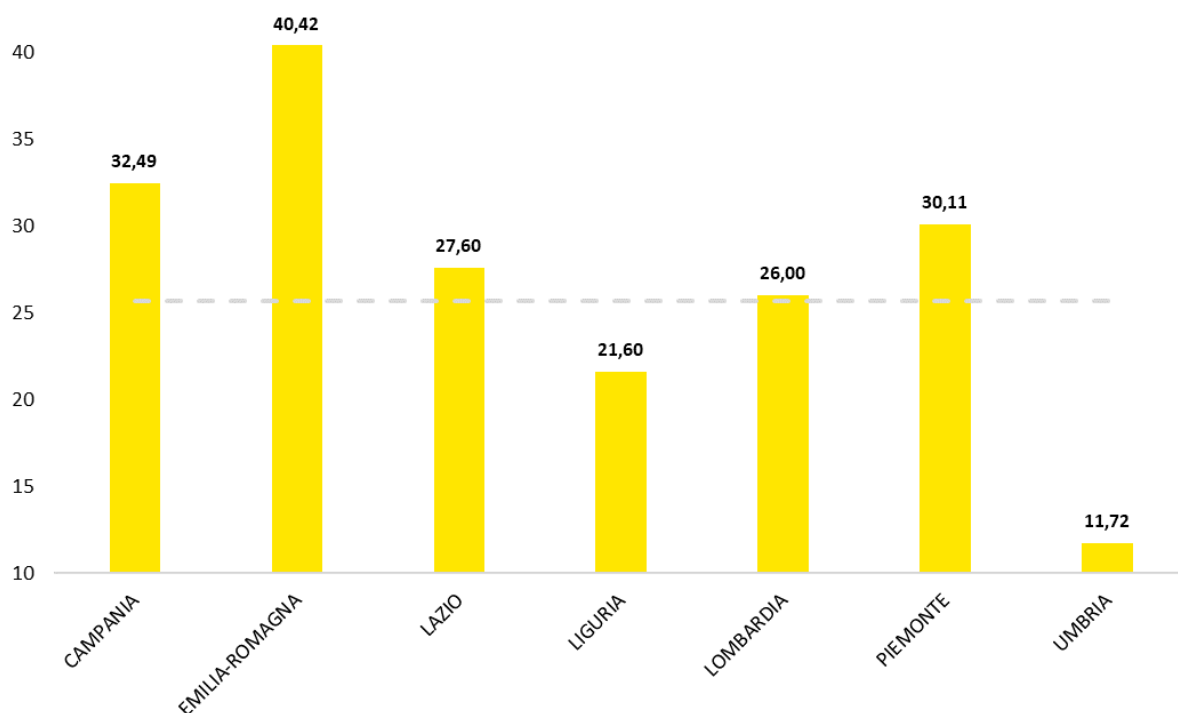


Figura 1.94: Velocità commerciale media senza soste per regione per la modalità di trasporto metropolitana nel 2020 (valori in km/h)

Annualità 2021

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità **2021** del **rapporto tra TrenoKm effettivi e programmati per la modalità di trasporto Metropolitana**.

le regioni che hanno registrato nel **2021** il rapporto più elevato tra TrenoKm effettivi e programmati sono nell'ordine **Umbria (99,82%)**, **Lombardia (97,88%)** e **Piemonte (97,52%)**.

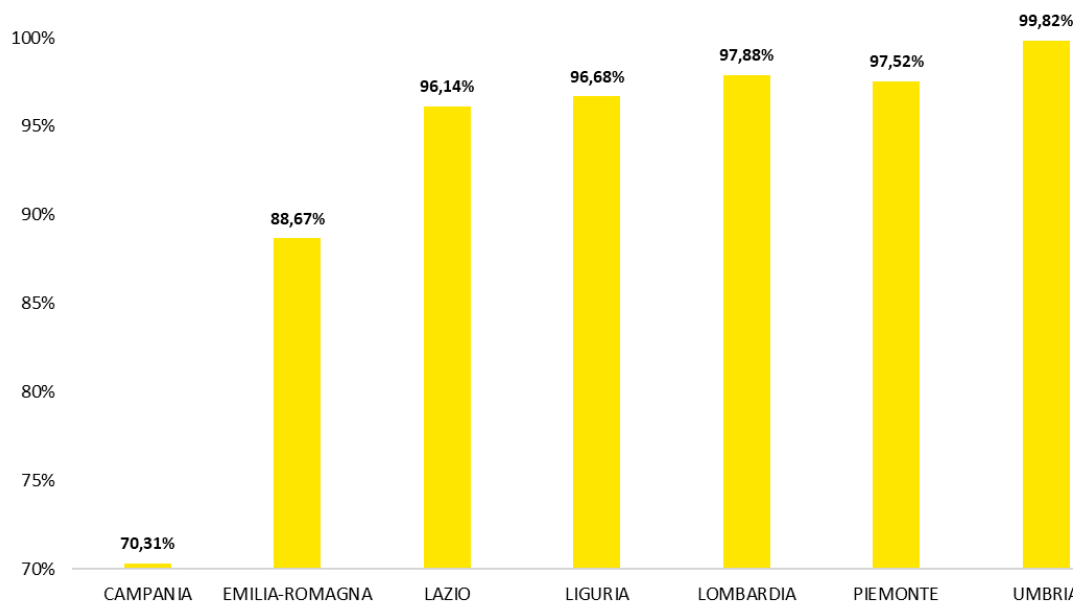


Figura 1.95: Rapporto % TrenoKm effettivi / TrenoKm programmati per regione per la modalità di trasporto metropolitana nel 2021

Il grafico seguente mostra lo spaccato per regione per l'annualità 2021 della velocità commerciale media senza soste per la modalità di trasporto Metropolitana.

La velocità commerciale media senza soste registrata nel 2021 per il servizio di trasporto Metropolitana è di **27,94 km/h**; le regioni che hanno registrato la velocità media più elevata sono nell'ordine **Emilia-Romagna (40,42 km/h)**, **Campania (32,64 km/h)** e **Piemonte (32,03 km/h)**.

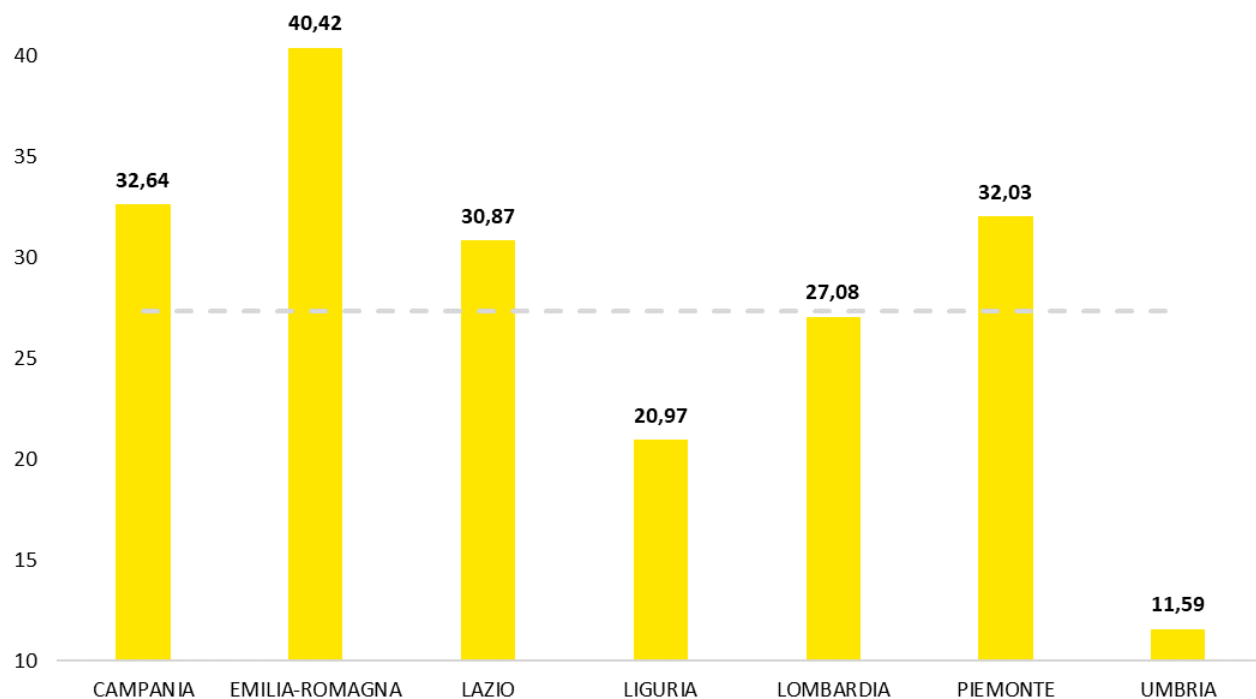


Figura 1.96: Velocità commerciale media senza soste per regione per la modalità di trasporto metropolitana nel 2021 (valori in km/h)

1.2 Analisi del settore del Trasporto Pubblico Locale nel quadriennio 2018-2021

Nel presente paragrafo vengono analizzati i dati regionali dei principali indicatori trasportistici ed economico-finanziari del Trasporto Pubblico Locale.

Per ciascun indicatore viene riportata:

- un'infografica dell'andamento complessivo dell'indicatore nel corso del triennio;
- una tabella di sintesi dei dati rilevati per il triennio con dettaglio per regione/provincia autonoma;
- un'infografica di dettaglio per le annualità 2018 e 2019 per regione/provincia autonoma; l'infografica è integrata in alcuni casi con un'ulteriore rappresentazione predisposta con i valori dell'indicatore normalizzati sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente nelle singole regioni/province autonome.

1.2.1 CorseKm effettuate

Nel paragrafo è analizzato l'indicatore: **CorseKm**.

Il Trend nazionale di CorseKm complessive evidenzia una **decrescita tra il 2019 ed il 2020** del circa **10,17%** per poi **crescere** nuovamente intorno ai **1,81 miliardi di CorseKm** nel **2021**, come mostrato nella figura seguente.

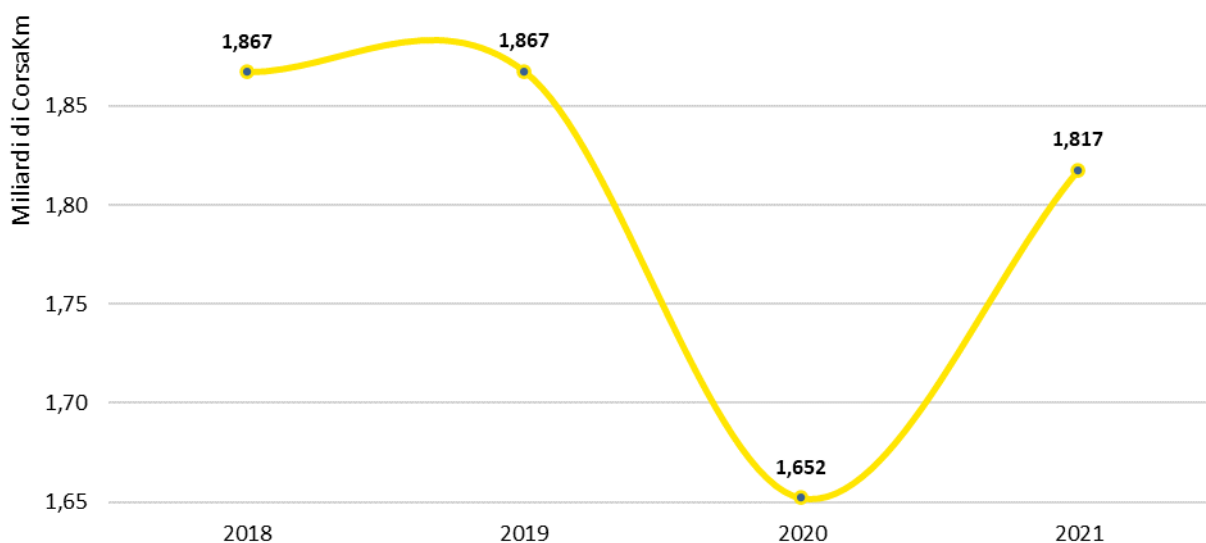


Figura 1.97: Trend nazionale 2018-2021 di CorseKm (valori in miliardi di CorseKm³)

Di seguito la vista per regione/provincia autonoma delle CorseKm effettuate nel quadriennio **2018-2021**, dettagliate per BusKm (per le modalità Autolinee, Filovie e Autolinee sostitutive/integrative), TrenoKm (per le modalità Ferroviario, Tranvie, Metropolitane, Funicolari), CorsaMiglio (per la modalità Navigazione) e CorsaKm per funivia.

³ CorsaMiglio normalizzate in CorseKm

Regione / Provincia autonoma	BusKm				Trend
	2018	2019	2020	2021	
ABRUZZO	50.731.802,32	51.305.411,18	39.821.484,99	46.669.362,86	
BASILICATA	35.834.302,55	35.820.435,10	30.270.259,96	34.719.089,98	
CALABRIA	54.951.929,68	55.701.399,57	44.247.396,43	54.975.937,46	
CAMPANIA	96.740.224,68	97.610.165,82	82.690.674,99	93.146.650,53	
EMILIA-ROMAGNA	95.551.749,01	113.103.490,05	104.983.980,83	113.854.760,34	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	41.973.380,00	42.112.597,81	39.426.612,43	42.724.414,07	
LAZIO	221.726.564,83	218.717.924,97	212.155.759,65	233.974.801,50	
LIGURIA	57.479.720,66	56.852.206,77	50.769.263,74	56.384.488,43	
LOMBARDIA	201.623.531,29	154.274.112,51	130.899.842,00	149.785.018,22	
MARCHE	33.095.079,16	42.391.684,63	30.826.308,52	41.566.989,17	
MOLISE	15.136.374,23	15.528.413,64	14.020.044,73	15.814.631,16	
PIEMONTE	78.614.530,86	104.556.388,21	90.054.044,97	101.488.929,01	
PUGLIA	104.197.188,50	106.835.127,74	95.908.229,73	105.204.031,35	
SARDEGNA	66.903.309,84	67.984.282,30	59.030.121,73	65.615.963,96	
SICILIA	101.655.747,51	99.894.839,84	104.002.917,50	71.302.673,17	
TOSCANA	112.135.600,04	114.330.758,43	105.315.886,37	114.030.470,68	
Provincia autonoma di BOLZANO	31.786.201,91	33.283.534,75	32.217.013,27	38.471.643,82	
Provincia autonoma di TRENTO	19.431.166,00	20.200.867,00	17.683.903,00	20.940.562,00	
UMBRIA	29.290.409,00	27.845.297,11	24.095.907,14	27.325.287,12	
VALLE D'AOSTA	4.257.335,60	6.689.117,00	6.527.446,40	6.899.695,50	
VENETO	126.618.482,41	128.766.157,35	101.847.741,56	122.193.487,43	
Totale complessivo	1.579.734.630,09	1.593.804.211,77	1.416.794.839,94	1.557.088.887,76	

Tabella 1.16: Dati 2018-2021 di BusKm per regione/provincia autonoma

Regione / Provincia autonoma	TrenoKm				Trend
	2018	2019	2020	2021	
ABRUZZO	5.028.751,00	5.030.947,00	4.321.581,55	4.976.878,00	
BASILICATA	2.401.227,00	2.391.149,00	2.168.153,42	2.598.416,00	
CALABRIA	797.391,00	7.064.654,00	5.663.761,84	7.127.028,00	
CAMPANIA	17.097.034,00	17.188.283,00	14.882.246,73	16.075.084,00	
EMILIA-ROMAGNA	17.763.133,00	17.992.626,00	16.681.249,95	18.417.276,00	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	3.810.236,00	3.856.775,00	3.106.338,06	3.796.595,34	
LAZIO	33.984.055,70	34.140.793,00	30.874.972,47	32.141.229,00	
LIGURIA	7.818.716,89	8.006.208,00	7.008.486,18	7.658.841,00	
LOMBARDIA	68.897.449,99	45.830.983,78	39.037.797,59	43.565.896,32	
MARCHE	4.133.692,00	4.062.119,00	3.560.627,68	4.215.863,00	
MOLISE	1.813.092,00	1.755.051,00	1.204.377,81	1.408.654,00	
PIEMONTE	26.807.183,20	27.283.561,53	22.287.074,99	24.240.686,81	
PUGLIA	12.828.659,78	13.733.037,18	12.142.582,39	14.672.148,84	
SARDEGNA	4.970.479,80	5.109.235,34	4.525.538,99	5.352.305,40	
SICILIA	11.613.014,00	11.659.827,96	9.956.106,56	11.301.045,95	
TOSCANA	24.607.331,04	25.402.509,52	21.662.799,14	22.281.765,00	
Provincia autonoma di BOLZANO	5.223.373,00	4.968.955,00	4.815.048,26	5.154.624,00	
Provincia autonoma di TRENTO	3.188.497,00	3.276.600,00	2.708.357,08	2.973.957,00	
UMBRIA	3.789.676,00	4.126.160,00	3.588.241,68	4.205.827,00	
VALLE D'AOSTA	1.476.829,00	1.491.512,00	1.307.869,20	1.452.940,00	
VENETO	18.108.278,60	17.886.559,60	14.995.769,43	17.454.897,20	
Totale complessivo	276.158.100,00	262.257.546,91	226.498.981,00	251.071.957,86	

Tabella 1.17: Dati 2018-2021 di TrenoKm per regione/provincia autonoma

Regione / Provincia autonoma	CorsaMiglio				Trend
	2018	2019	2020	2021	
ABRUZZO	0,00	0,00	0,00	0,00	
BASILICATA	0,00	0,00	0,00	0,00	
CALABRIA	0,00	0,00	0,00	0,00	
CAMPANIA	339.079,64	335.956,16	291.958,48	314.124,00	
EMILIA-ROMAGNA	15.331,00	15.315,00	14.270,00	14.989,00	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	52.153,54	52.748,76	38.162,83	50.631,25	
LAZIO	5.440,00	5.329,00	4.000,00	5.375,00	
LIGURIA	14.347,00	14.224,00	7.128,00	9.972,00	
LOMBARDIA	137.317,00	137.085,31	100.558,00	122.699,07	
MARCHE	0,00	0,00	0,00	0,00	
MOLISE	0,00	0,00	0,00	0,00	
PIEMONTE	13.109,62	13.109,00	8.130,38	10.053,03	
PUGLIA	79.088,00	80.423,29	91.876,00	97.127,12	
SARDEGNA	173.956,00	179.823,00	0,00	0,00	
SICILIA	1.191.339,10	1.190.895,10	1.078.434,00	1.188.389,20	
TOSCANA	235.307,30	240.017,90	212.234,00	236.809,00	
Provincia autonoma di BOLZANO	0,00	0,00	0,00	0,00	
Provincia autonoma di TRENTO	0,00	0,00	0,00	0,00	
UMBRIA	37.659,00	37.941,00	28.675,49	33.127,97	
VALLE D'AOSTA	0,00	0,00	0,00	0,00	
VENETO	2.905.284,81	2.968.322,76	2.164.366,00	2.226.174,31	
Totale complessivo	5.199.412,01	5.271.190,28	4.039.793,18	4.309.470,95	

Tabella 1.18: Dati 2018-2021 di CorsaMiglio per regione/provincia autonoma

Regione / Provincia autonoma	CorsaKm per funivia				Trend
	2018	2019	2020	2021	
ABRUZZO	36.702,00	0,00	0,00	0,00	
BASILICATA	0,00	0,00	0,00	0,00	
CALABRIA	0,00	0,00	0,00	0,00	
CAMPANIA	0,00	0,00	31.427,00	30.622,00	
EMILIA-ROMAGNA	0,00	0,00	0,00	0,00	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	0,00	0,00	0,00	0,00	
LAZIO	0,00	0,00	0,00	0,00	
LIGURIA	19.388,00	21.216,00	13.937,00	18.474,00	
LOMBARDIA	42.901,16	102.636,36	89.610,88	106.009,88	
MARCHE	0,00	0,00	0,00	0,00	
MOLISE	0,00	0,00	0,00	0,00	
PIEMONTE	0,00	4.554,90	3.362,00	3.336,48	
PUGLIA	0,00	0,00	0,00	0,00	
SARDEGNA	0,00	0,00	0,00	0,00	
SICILIA	60.381,40	59.695,35	16.866,00	31.389,12	
TOSCANA	0,00	0,00	0,00	0,00	
Provincia autonoma di BOLZANO	103.543,00	102.988,00	91.311,00	37.070,00	
Provincia autonoma di TRENTO	39.304,00	34.456,00	42.113,00	46.500,00	
UMBRIA	1.087.659,00	1.099.206,88	887.862,00	1.034.426,07	
VALLE D'AOSTA	0,00	0,00	0,00	0,00	
VENETO	0,00	0,00	0,00	0,00	
Totale complessivo	1.389.878,56	1.424.753,49	1.176.488,88	1.307.827,55	

Tabella 1.19: Dati 2018-2021 di CorsaKm per funivia per regione/provincia autonoma

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma delle CorseKm effettuate nel **2020**. Le regioni che hanno registrato il **maggior numero di CorseKm** effettuate nel 2020 sono nell'ordine la **Lazio (243,04 milioni)**, la **Lombardia (170,21 milioni)** e la **Toscana (127,37 milioni)**; in coda la **Provincia Autonoma di Trento (20,43 milioni)**, il **Molise (15,22 milioni)** e la **Valle d'Aosta (7,84 milioni)**.

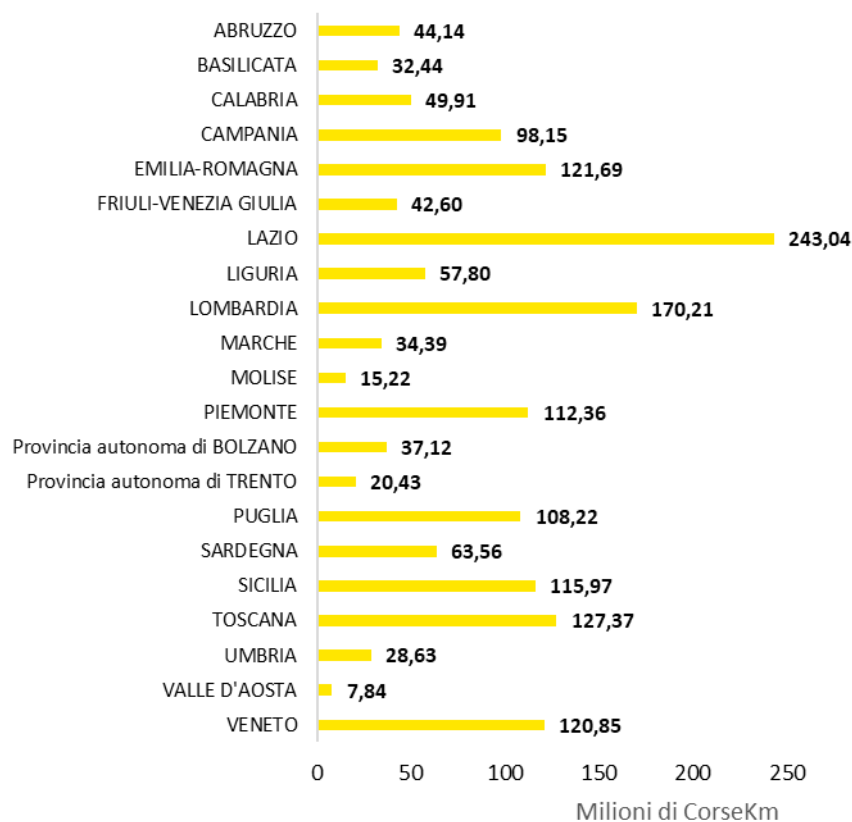


Figura 1.98: CorseKm nel 2020 per regione/provincia autonoma

Nel grafico seguente invece lo spaccato per regione/provincia autonoma delle CorseKm effettuate nel **2020 normalizzate** sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente. A seguito della normalizzazione emerge che la **Provincia Autonoma di Bolzano** è quella con il maggior numero di CorseKm effettuate per abitante (**69,40**), davanti a **Valle d'Aosta (63,14)** e **Basilicata (59,51)**; in coda invece le **Marche (22,95)**, la **Campania (17,45)** e la **Lombardia (17,05)**.

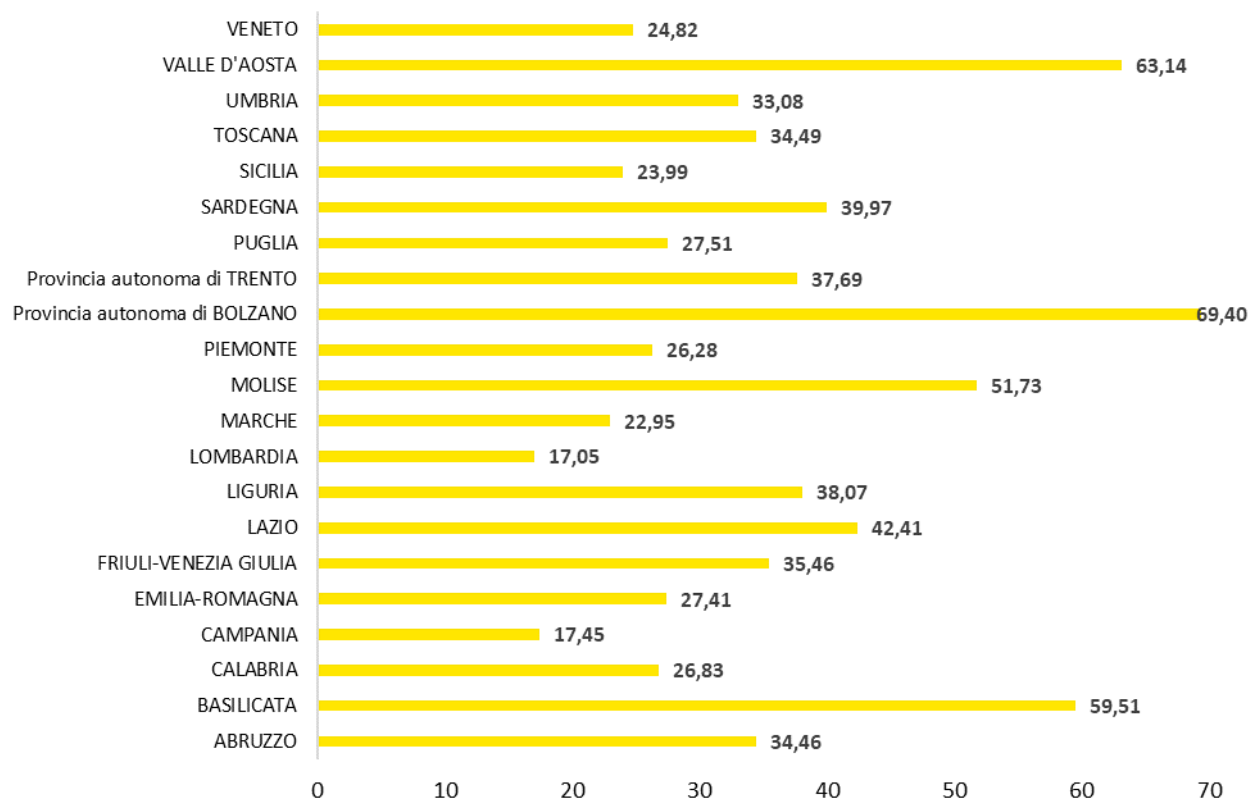


Figura 1.99: CorseKm per abitante nel 2020 - Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma delle CorseKm effettuate nel **2021**. Le regioni che hanno registrato il **maggior numero di CorseKm** effettuate nel 2021 sono nell'ordine la **Lazio (266,13 milioni)**, la **Lombardia (193,68 milioni)** e il **Veneto (143,77 milioni)**; in coda la **Provincia Autonoma di Trento (23,96 milioni)**, il **Molise (17,22 milioni)** e la **Valle d'Aosta (8,35 milioni)**.

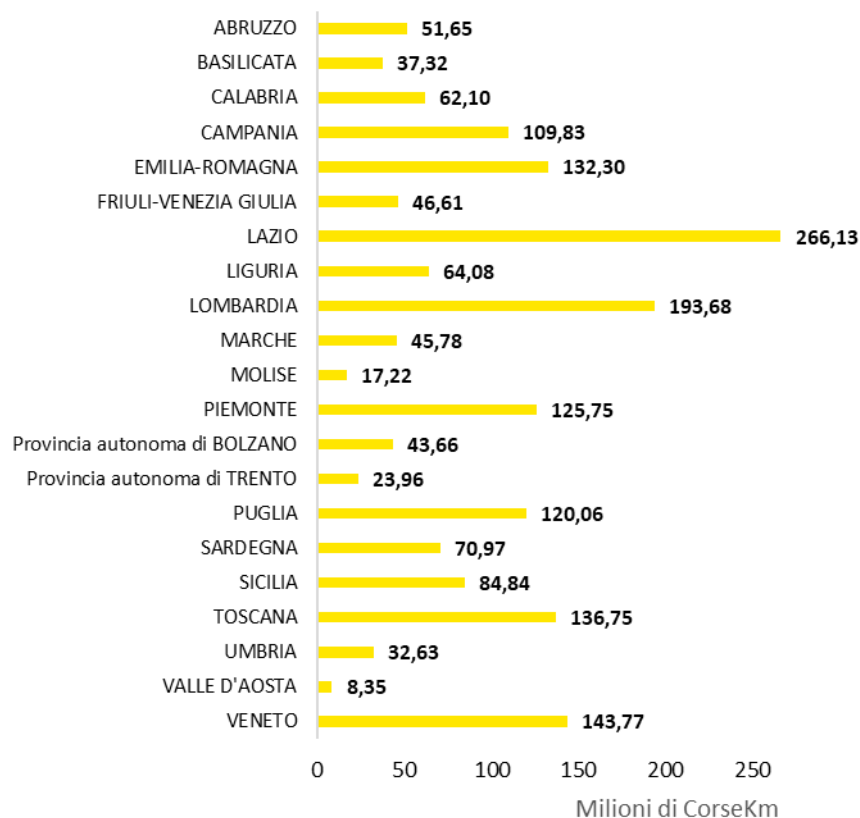


Figura 1.100: CorseKm nel 2021

Nel grafico seguente invece lo spaccato per regione/provincia autonoma delle CorseKm effettuate nel **2021 normalizzate** sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente. A seguito della normalizzazione emerge che la **Provincia Autonoma di Bolzano** è quella con il maggior numero di CorseKm effettuate per abitante (**81,50**), davanti a **Valle d'Aosta (67,72)** e **Molise (59,23)**; negli ultimi posti invece la **Campania (19,65)**, la **Lombardia (19,44)** e la **Sicilia (17,67)**.

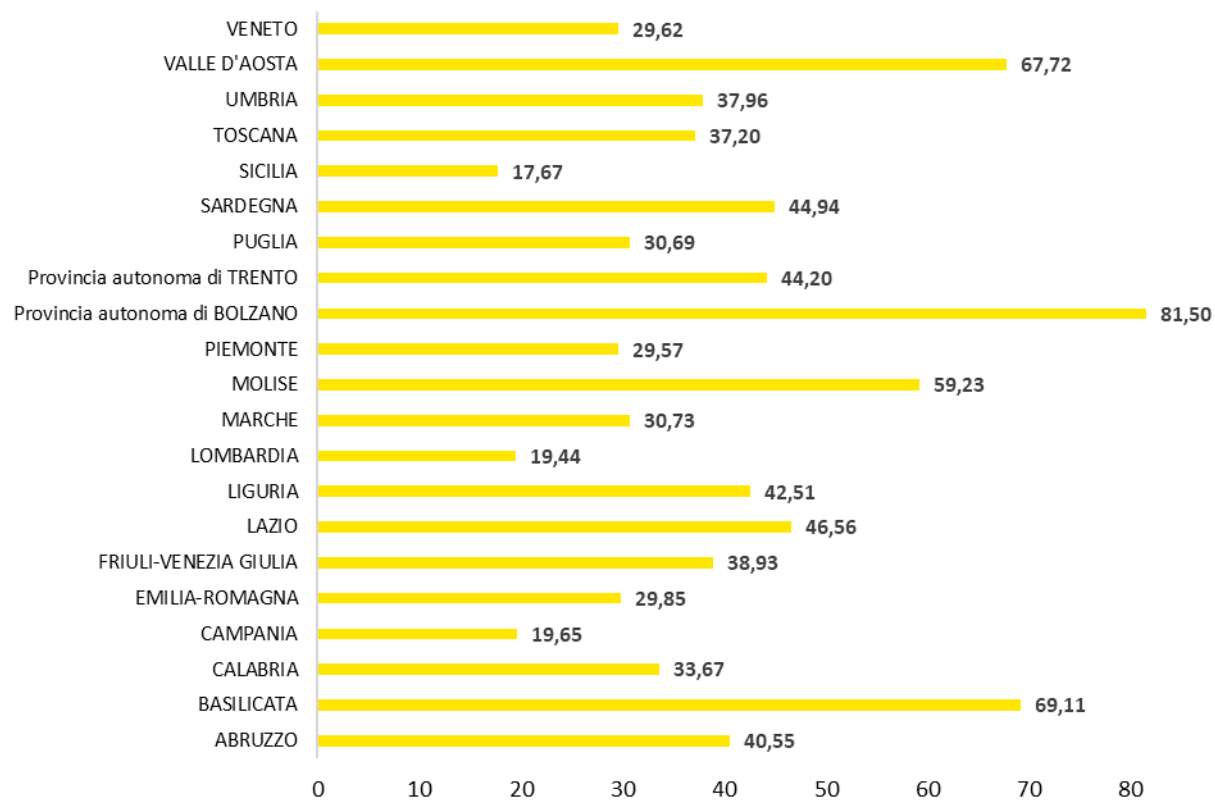


Figura 1.101: CorseKm per abitante nel 2021 - Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente

1.2.2 Passeggeri trasportati

Nel paragrafo è analizzato l'indicatore: **Passeggeri Trasportati**.

Il Trend nazionale dei passeggeri trasportati mostra un **decremento** fino al **2020**, per poi registrare una **ripresa** tra il **2020** ed il **2021**. Tra il **2020** ed il **2021**, in particolare, si evidenzia un tasso di **crescita del +6,8 %** annuo, arrivando a toccare i **2,67 miliardi di passeggeri trasportati** nel **2021**, come mostrato nella figura seguente.

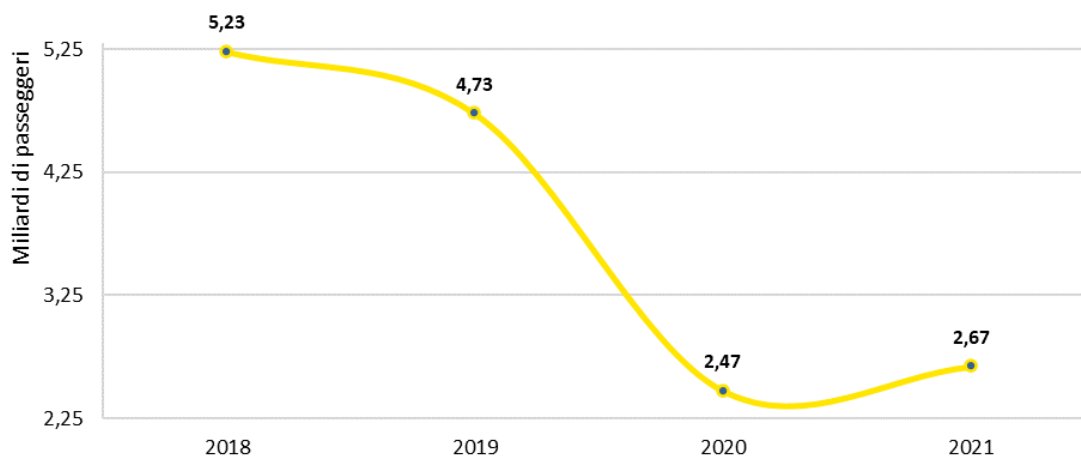


Figura 1.102: Trend nazionale 2018-2021 di Passeggeri Trasportati

Di seguito la vista per regione/provincia autonoma dei passeggeri trasportati nel quadriennio **2018-2021** per tutte le modalità di trasporto.

Regione / Provincia autonoma	Passeggeri trasportati				Trend
	2018	2019	2020	2021	
ABRUZZO	47.014.955	45.997.614	19.842.093	22.966.317	
BASILICATA	17.833.918	17.798.084	6.914.012	10.576.501	
CALABRIA	35.364.972	40.282.551	13.429.910	15.376.254	
CAMPANIA	283.229.440	290.117.911	119.602.278	143.981.422	
EMILIA-ROMAGNA	306.579.128	357.681.333	233.295.000	254.067.583	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	115.529.705	118.529.616	76.280.383	76.263.934	
LAZIO	1.158.977.613	1.200.200.397	558.830.512	590.141.392	
LIGURIA	326.576.708	328.977.828	214.722.269	221.073.068	
LOMBARDIA	1.273.984.727	569.655.512	257.262.512	324.787.958	
MARCHE	48.370.982	56.834.388	24.570.354	35.115.347	
MOLISE	9.828.840	9.266.486	4.395.166	4.591.064	
PIEMONTE	377.059.310	409.727.473	255.347.541	236.061.033	
PUGLIA	113.890.979	105.953.045	55.257.376	53.670.210	
SARDEGNA	92.056.448	99.600.920	70.432.342	72.835.178	
SICILIA	94.163.830	103.772.434	35.198.973	45.921.400	
TOSCANA	289.787.924	319.472.097	161.371.399	149.223.207	
Provincia autonoma di BOLZANO	53.153.784	55.140.186	29.499.330	34.762.451	
Provincia autonoma di TRENTO	57.766.944	59.975.987	31.423.358	39.180.685	
UMBRIA	46.861.529	46.909.462	21.214.021	27.274.454	
VALLE D'AOSTA	4.445.374	6.150.659	2.793.024	3.612.993	
VENETO	478.579.557	484.286.096	281.430.843	309.288.534	
Totale complessivo	5.231.056.667,00	4.726.330.079,00	2.473.112.696,00	2.670.770.985,00	

Tabella 1.20: Dati 2018-2021 di Passeggeri Trasportati per regione/provincia autonoma

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma dei passeggeri trasportati nel 2020. Le regioni che hanno registrato il **maggior numero di passeggeri trasportati** nel 2020

sono nell'ordine la **Lazio (5,59 milioni di Euro)**, il **Veneto (2,81 milioni di Euro)** ed il **Lombardia (2,57 milioni di Euro)**; in coda la **Calabria (0,13 milioni di Euro)**, il **Molise (0,04 milioni di Euro)** e la **Valle d'Aosta (0,03 milioni di Euro)**.

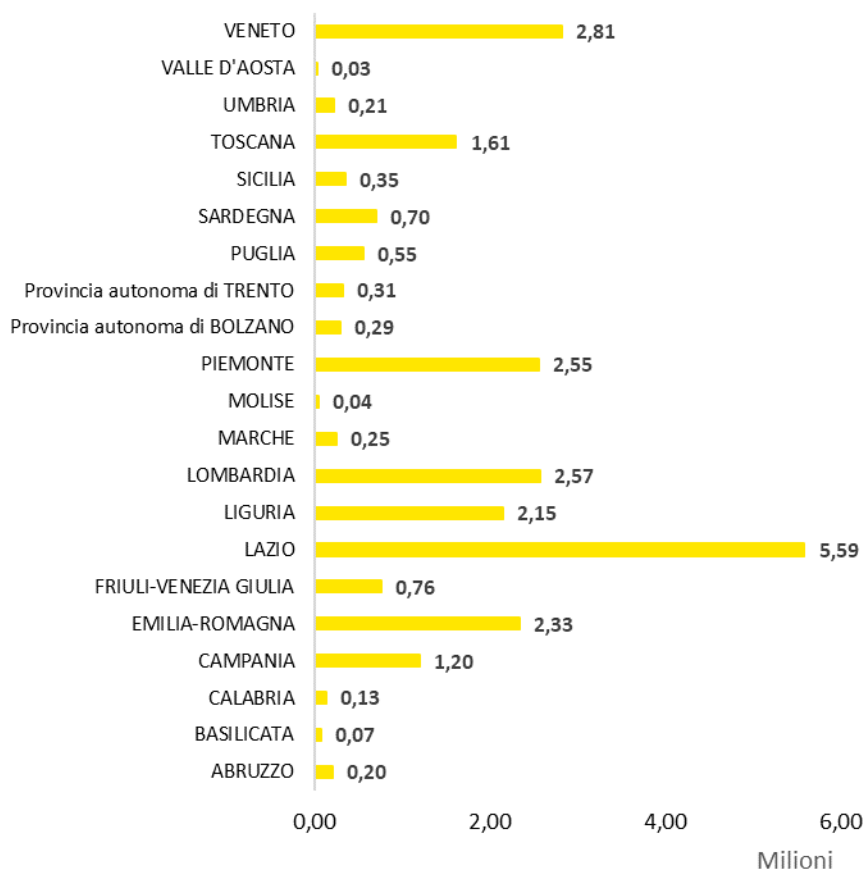


Figura 1.103: Passeggeri Trasportati nel 2020

Nel grafico seguente invece lo spaccato per regione/provincia autonoma dei passeggeri trasportati nel **2020 normalizzati** sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente. A seguito della normalizzazione emerge che la regione **Liguria** è quella con il maggior numero di passeggeri trasportati per abitante (**141,40**), davanti a **Lazio** (**97,52**) e **Friuli-Venezia Giulia** (**63,49**).

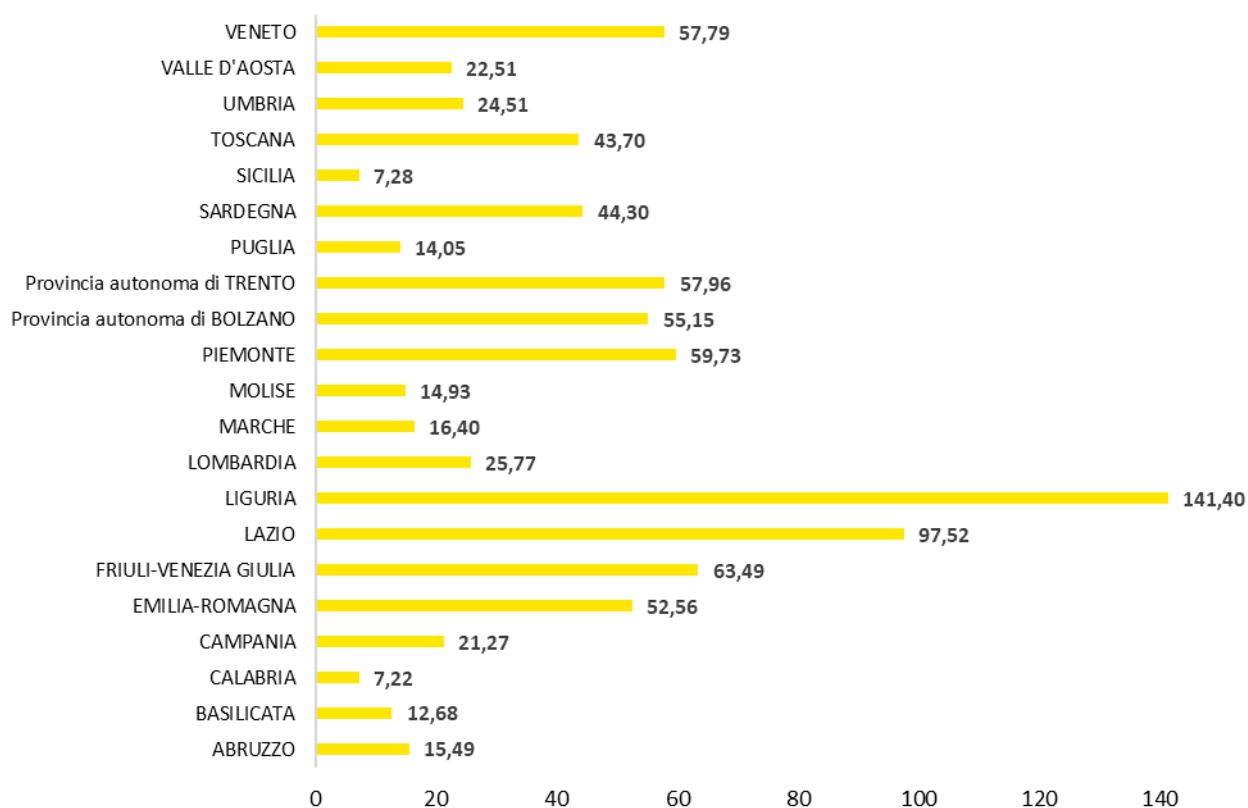


Figura 1.104: Passeggeri trasportati per abitante nel 2020 – Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **passengeri trasportati nel 2021**. Le regioni che hanno registrato il **maggior numero di passeggeri trasportati nel 2021** sono nell'ordine il **Lazio (5,90 milioni di Euro)**, la **Lombardia (3,25 milioni di Euro)** ed il **Veneto (3,09 milioni di Euro)**; in coda la **Basilicata (0,11 milioni di Euro)**, il **Molise (0,05 milioni di Euro)** e la **Valle d'Aosta (0,04 milioni di Euro)**.

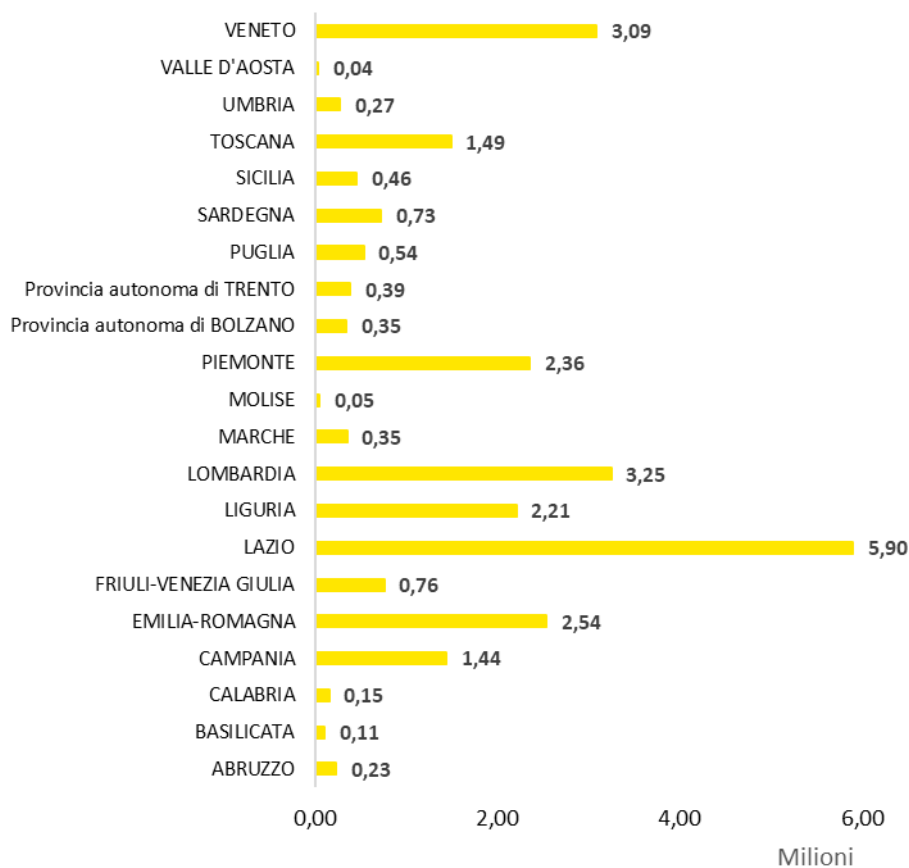


Figura 1.105: Passeggeri Trasportati nel 2021

Nel grafico seguente invece lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **passengeri trasportati nel 2021 normalizzati** sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente. A seguito della normalizzazione emerge come la regione **Liguria** sia quella con il maggior numero di passeggeri trasportati per abitante (**146,65**), davanti a **Lazio** (**103,26**) e **Provincia Autonoma di Trento** (**72,27**).

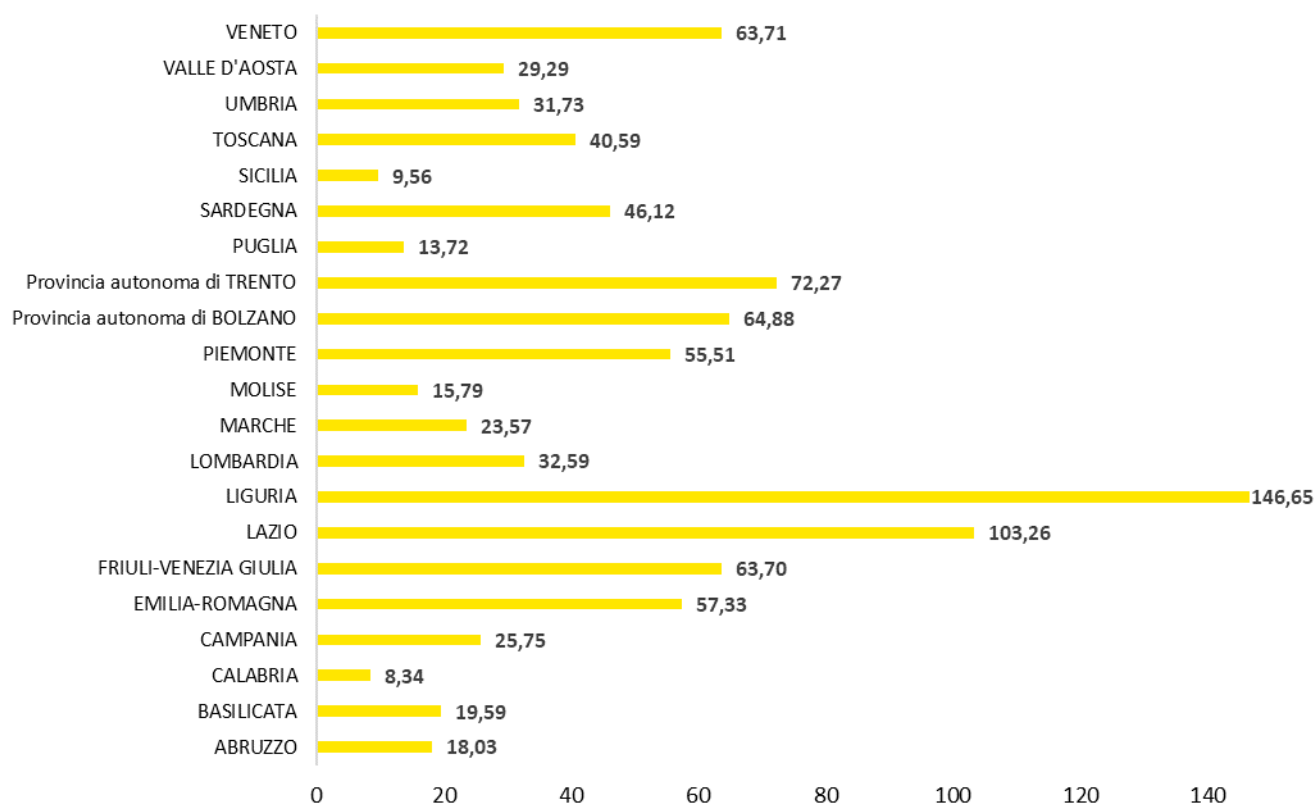


Figura 1.106: Passeggeri Trasportati per abitante nel 2021 – Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente

1.2.3 Addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale

Nel paragrafo è analizzato l'indicatore: **Addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale**.

Il Trend nazionale degli addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale evidenzia un costante andamento **decescente** nel corso del quadriennio **2018-2021**. Il dato ha mostrato una forte **decescita tra il 2018 ed il 2019 (-5,28%)**, per poi assestarsi intorno ai **104,09 mila addetti totali nel 2020** e **decescere nuovamente nel 2021 (-1,09%)**, come mostrato nella figura seguente.

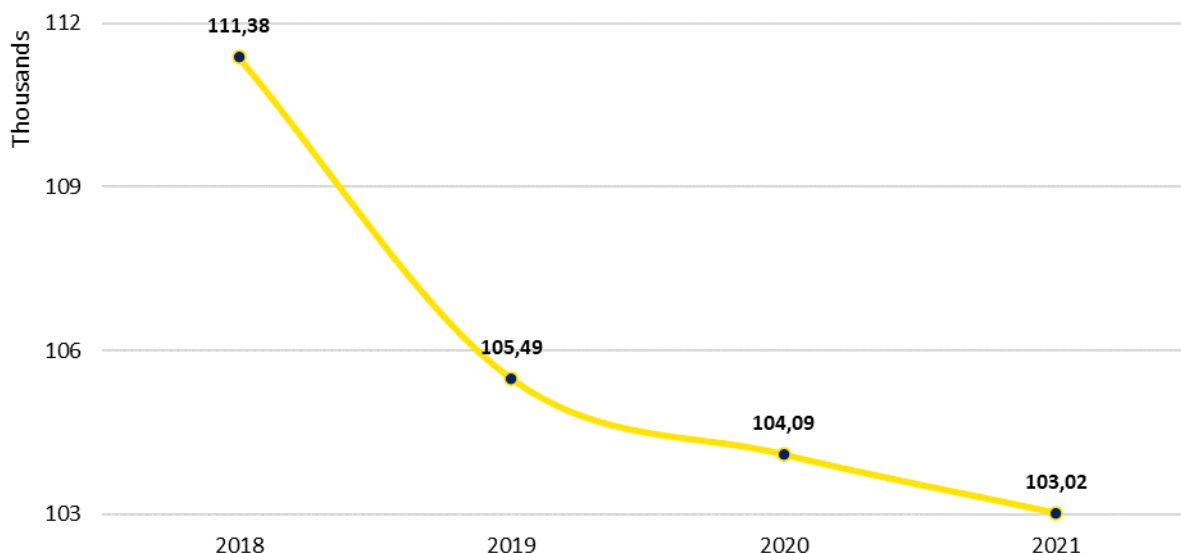


Figura 1.107: Trend nazionale 2018-2021 di Addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale

Di seguito la vista per regione/provincia autonoma degli addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale nel quadriennio **2018-2021**.

Regione / Provincia autonoma	Addetti al servizio di TPL				Trend
	2018	2019	2020	2021	
ABRUZZO	2.647	2.503	2.376	2.312	
BASILICATA	1.353	1.322	2.027	1.330	
CALABRIA	2.651	3.145	3.026	3.063	
CAMPANIA	8.531	8.425	7.562	8.118	
EMILIA-ROMAGNA	6.038	6.933	6.789	6.818	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	2.114	2.167	3.944	2.123	
LAZIO	18.175	17.827	17.885	17.703	
LIGURIA	4.888	4.968	4.964	4.737	
LOMBARDIA	18.624	10.185	10.123	10.165	
MARCHE	1.737	1.993	1.773	1.967	
MOLISE	681	679	674	655	
PIEMONTE	7.406	8.293	7.970	7.798	
PUGLIA	5.712	6.085	5.904	6.057	
SARDEGNA	3.981	3.874	3.427	3.283	
SICILIA	6.601	6.636	5.407	5.403	
TOSCANA	7.625	7.697	7.646	8.111	
Provincia autonoma di BOLZANO	1.502	1.551	1.425	1.698	
Provincia autonoma di TRENTO	1.480	1.500	1.508	1.529	
UMBRIA	1.441	1.416	1.438	1.398	
VALLE D'AOSTA	278	368	365	364	
VENETO	7.916	7.919	7.859	8.387	
Totale complessivo	111.381	105.486	104.092	103.019	

Tabella 1.21: Dati 2018-2021 di addetti al servizio di TPL per regione/provincia autonoma

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma degli **addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale nel 2020**. Le regioni che hanno registrato il **maggior numero addetti**

nel **2020** sono nell'ordine il **Lazio (17.885 addetti)**, la **Lombardia (10.123 addetti)** e il **Piemonte (7.970 addetti)**; in coda invece l'**Umbria (1.438 addetti)**, il **Molise (647 addetti)** e la **Valle d'Aosta (365 addetti)**.

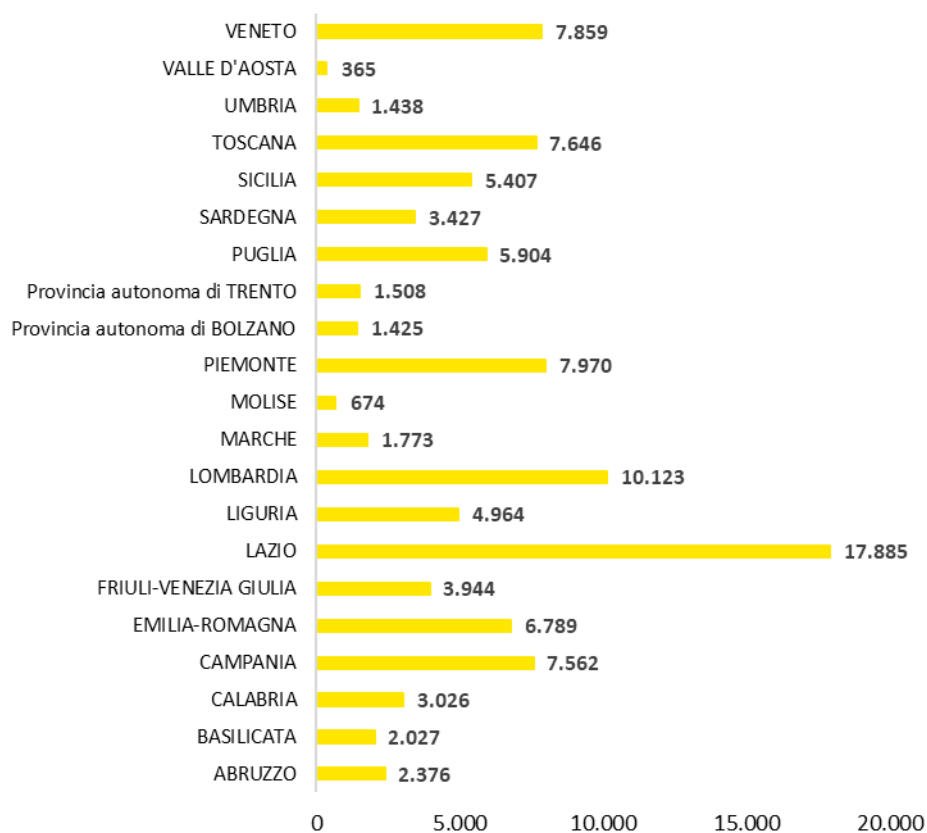


Figura 1.108: Addetti al servizio di TPL nel 2020

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma degli **addetti al servizio di Trasporto Pubblico Locale** nel **2021**. Le regioni che hanno registrato il **maggior numero di addetti nel 2021** sono nell'ordine il **Lazio (17.703 addetti)**, il **Lombardia, (10.165 addetti)** e il **Veneto (8.387 addetti)**; in coda invece la **Basilicata (1.330 addetti)**, l'**Umbria (1.398 addetti)**, il **Molise (655 addetti)** e la **Valle d'Aosta (364 addetti)**.

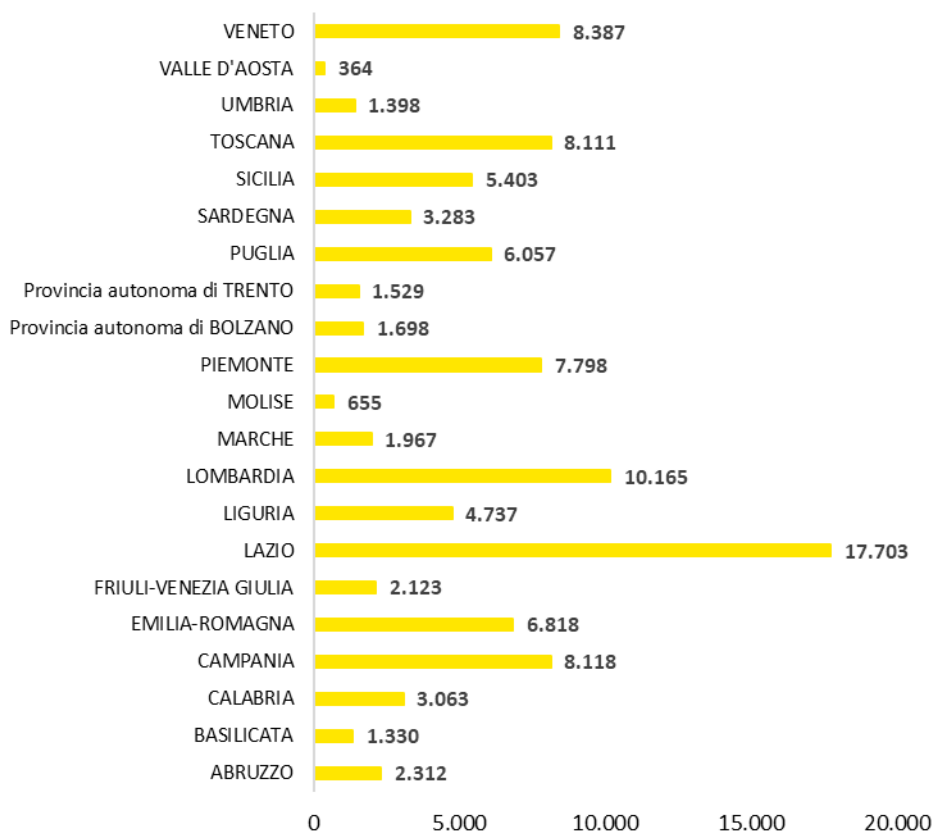


Figura 1.109: Addetti al servizio di TPL nel 2021

1.2.4 Costo pubblico del servizio di Trasporto Pubblico Locale

Nel paragrafo è analizzato l'indicatore: **Costo pubblico**.

Il Trend nazionale del costo pubblico complessivo ha registrato una forte **decrescita tra il 2019 e il 2020 (-1,39 miliardi di €, circa -12,6%)** mentre **tra il 2020 ed il 2021 si segnala una decrescita più contenuta (-150 milioni di €, circa -1,57%)** raggiungendo la quota di **9,32 miliardi di Euro nel 2021**, come mostrato nella figura seguente.

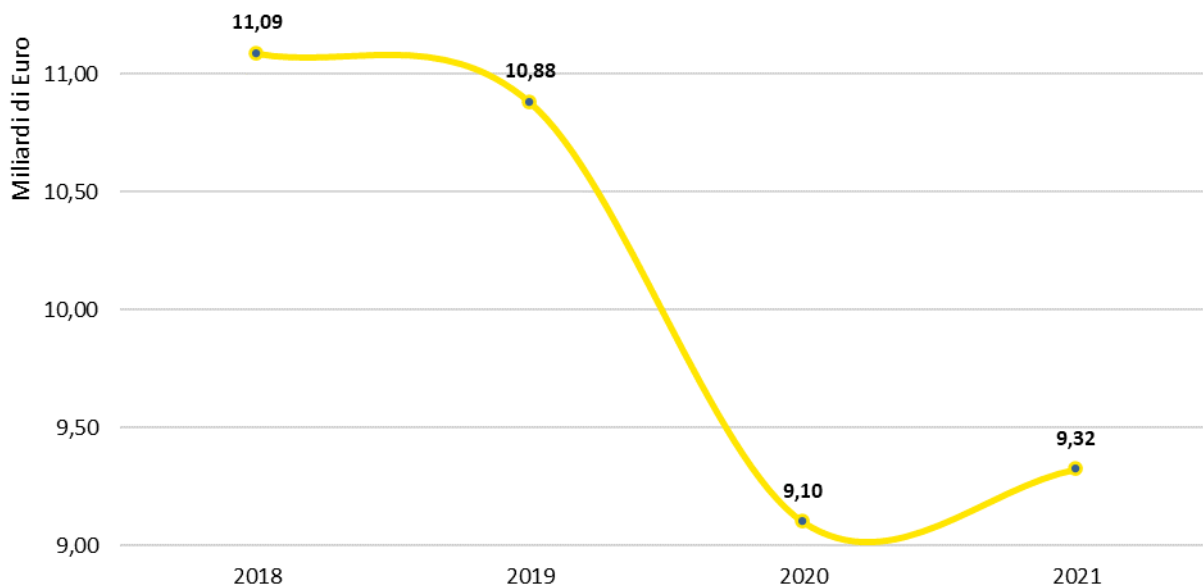


Figura 1.110: Trend nazionale 2018-2021 del Costo pubblico

Di seguito la vista per regione/provincia autonoma del costo pubblico nel quadriennio **2018-2021**.

Regione / Provincia autonoma	"Costo pubblico"				Trend
	2018	2019	2020	2021	
ABRUZZO	216.929.416,91 €	213.693.529,20 €	195.370.905,43 €	196.105.855,35 €	
BASILICATA	121.557.936,40 €	112.850.314,46 €	114.597.121,19 €	124.089.694,89 €	
CALABRIA	180.629.645,81 €	263.769.295,87 €	236.219.692,27 €	242.592.274,39 €	
CAMPANIA	753.820.827,59 €	778.171.754,81 €	632.312.302,59 €	649.784.602,79 €	
EMILIA-ROMAGNA	644.852.641,23 €	710.324.993,17 €	613.903.243,72 €	666.721.134,86 €	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	234.556.446,65 €	241.386.093,99 €	201.685.461,85 €	200.014.413,05 €	
LAZIO	1.712.817.273,57 €	1.732.039.339,69 €	1.552.993.754,89 €	1.546.668.433,35 €	
LIGURIA	423.736.497,89 €	429.830.864,07 €	351.119.077,58 €	368.132.387,45 €	
LOMBARDIA	2.070.938.232,72 €	1.416.654.782,52 €	1.107.336.725,62 €	1.158.469.460,81 €	
MARCHE	160.211.542,43 €	182.690.530,42 €	136.475.443,27 €	162.167.894,57 €	
MOLISE	69.160.422,21 €	62.833.336,87 €	60.019.476,86 €	59.225.822,90 €	
PIEMONTE	746.706.746,27 €	801.473.924,90 €	679.809.589,58 €	669.642.150,09 €	
PUGLIA	589.989.762,47 €	612.180.290,63 €	553.450.235,21 €	575.368.721,42 €	
SARDEGNA	304.665.967,99 €	313.732.880,51 €	242.229.558,51 €	250.661.806,96 €	
SICILIA	603.730.665,90 €	657.125.093,63 €	503.503.452,95 €	528.919.448,67 €	
TOSCANA	887.036.671,28 €	938.067.901,44 €	763.892.983,03 €	712.648.917,20 €	
Provincia autonoma di BOLZANO	201.314.428,62 €	221.601.050,95 €	198.375.898,05 €	220.171.556,45 €	
Provincia autonoma di TRENTO	122.854.925,65 €	127.275.433,20 €	109.407.645,43 €	114.766.215,35 €	
UMBRIA	162.300.659,26 €	162.358.164,45 €	137.692.216,05 €	142.486.949,64 €	
VALLE D'AOSTA	35.249.260,37 €	43.442.515,00 €	38.732.266,18 €	33.205.350,65 €	
VENETO	845.343.943,36 €	859.984.442,08 €	672.459.311,92 €	701.951.821,37 €	
Totale complessivo	11.088.403.914,58 €	10.881.486.531,86 €	9.101.586.362,18 €	9.323.794.912,21 €	

Tabella 1.22: Dati 2018-2021 del costo pubblico

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma del costo pubblico registrato nel **2020**. Le regioni che hanno registrato il **costo pubblico più elevato** nel 2020 sono nell'ordine il **Lazio (1,55 miliardi di Euro)**, la **Lombardia (1,11 miliardi di Euro)** e la **Toscana (0,76 miliardi di Euro)**; in coda invece la **Provincia Autonoma di Trento e la Basilicata (0,11 miliardi di Euro)** il **Molise (0,06 miliardi di Euro)** e la **Valle d'Aosta (0,04 miliardi di Euro)**.

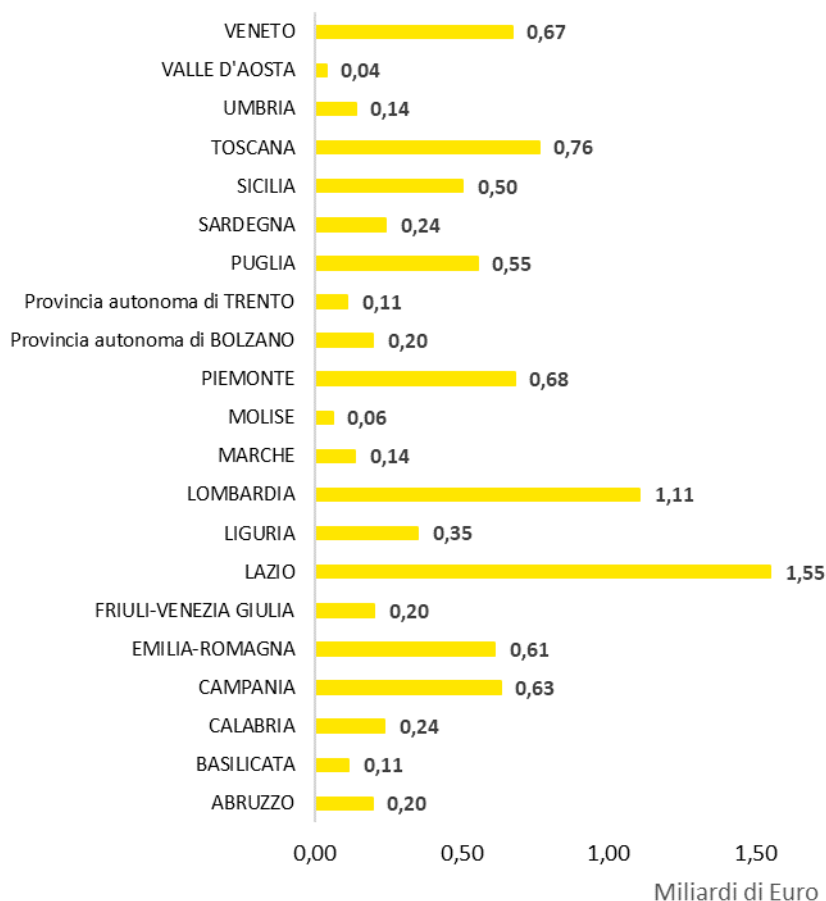


Figura 1.111: Costo pubblico nel 2020

Nel grafico seguente invece lo spaccato per regione/provincia autonoma del **costo pubblico “per abitante”** registrato nel **2020 normalizzato** sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente. A seguito della **normalizzazione** emerge che la **Provincia autonoma di Bolzano (370,86 Euro per abitante)** sia quella con il costo pubblico più elevato, davanti a **Valle d’Aosta (312,13 Euro per abitante)** e **Lazio (271,01 Euro per abitante)**.

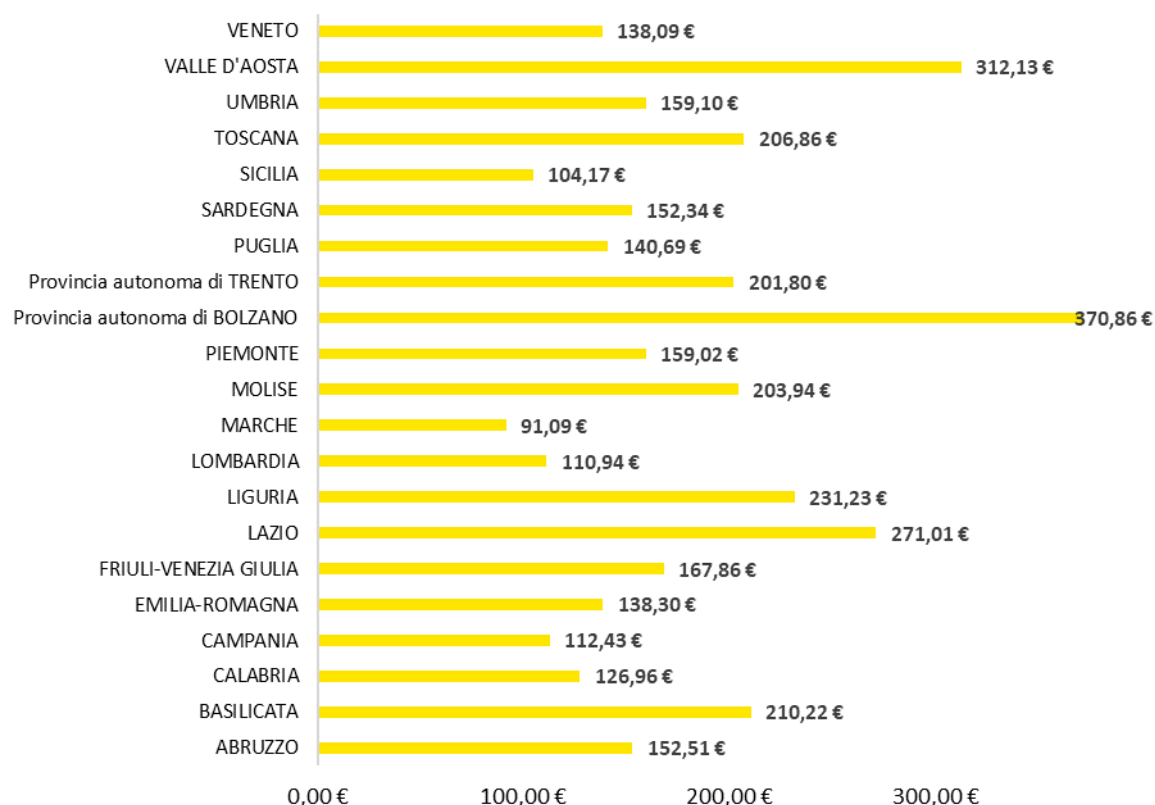


Figura 1.112: Costo pubblico per abitante nel 2020 – Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma del costo pubblico registrato nel **2021**. Le regioni che hanno registrato il **costo pubblico più elevato** nel **2021** sono nell'ordine il **Lazio (1,55 miliardi di Euro)**, la **Lombardia (1,16 miliardi di Euro)** e la **Toscana (0,71 miliardi di Euro)**; in coda invece la **Provincia Autonoma di Trento (0,11 miliardi di Euro)**, il **Molise (0,06 miliardi di Euro)** e la **Valle d'Aosta (0,03 miliardi di Euro)**.

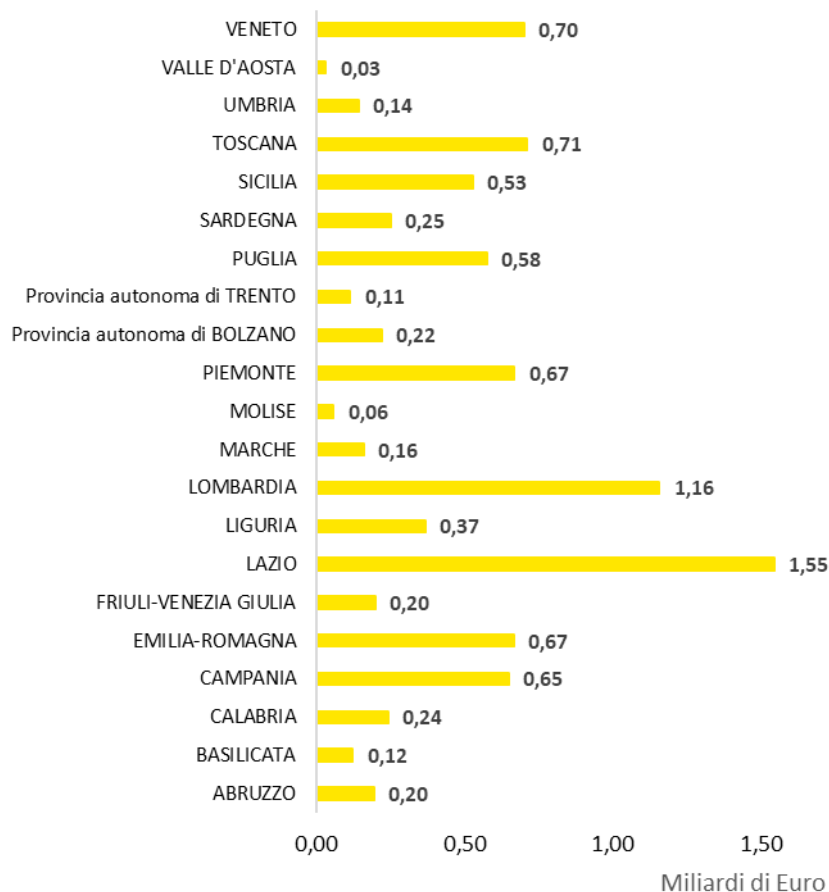


Figura 1.113: Costo pubblico nel 2021

Nel grafico seguente invece lo spaccato per regione/provincia autonoma del **costo pubblico “per abitante”** registrato nel **2021 normalizzato** sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente. A seguito della **normalizzazione** emerge che la **Provincia Autonoma di Bolzano (410,94 Euro per abitante)** sia quella con il costo pubblico più elevato, davanti al **Lazio (270,62 Euro per abitante)** e la **Valle d’Aosta (269,22 Euro per passeggero)**.

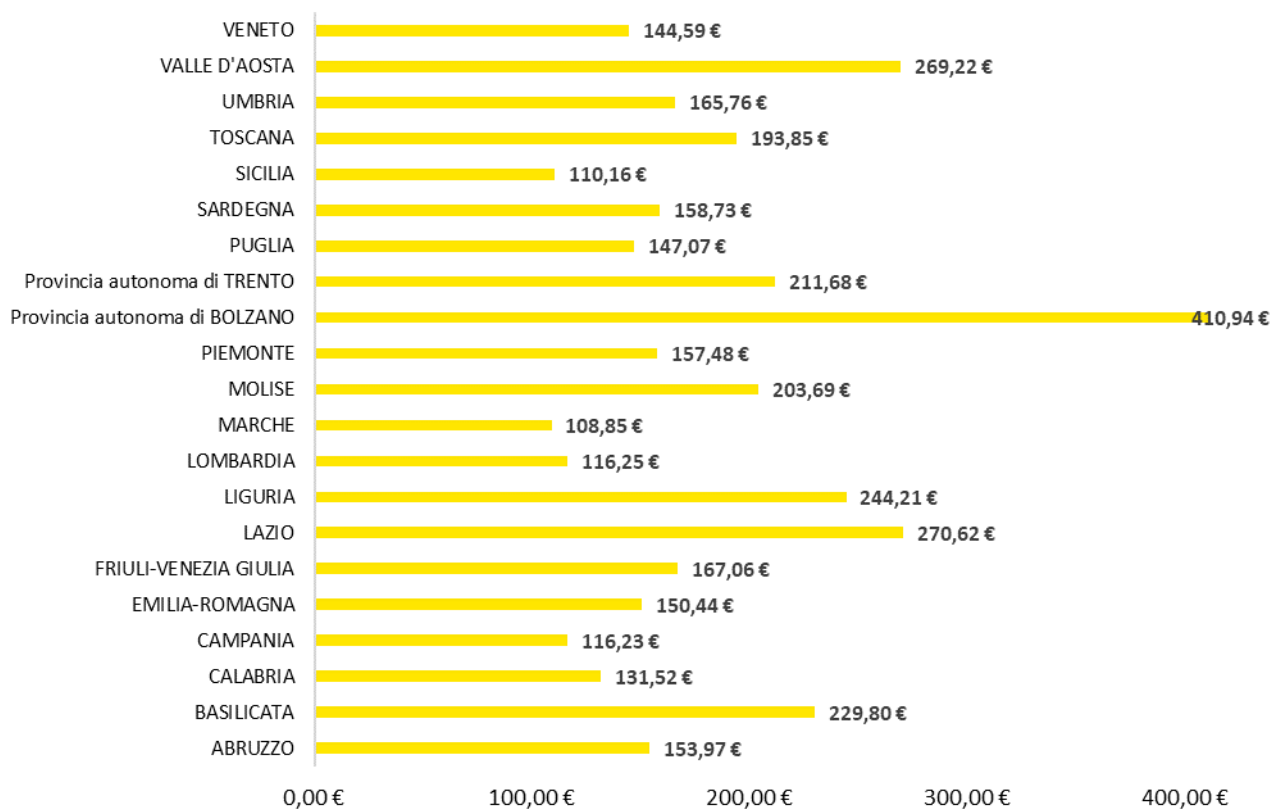


Figura 1.114: Costo pubblico per abitante nel 2021 – Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente

1.2.5 Corrispettivi totali e per il servizio di Trasporto Pubblico Locale

Nel paragrafo sono analizzati gli indicatori: **Corrispettivi totali** e **Corrispettivi per il servizio di Trasporto Pubblico Locale**.

I corrispettivi totali, a seguito di un **decremento** nel **2019** (-5,53%) presentano un **trend** in ulteriore **decrescita nell'ultimo biennio**, assestandosi intorno ai 7,18 miliardi di Euro nel 2021.

	2018		2019		2020		2021	
Corrispettivi Totali	7.664.939.779,49 €	100,00%	7.241.552.455,93 €	100,00%	7.264.919.034,37 €	100,00%	7.186.353.695,68 €	100,00%
Regioni a Statuto Ordinario	6.563.654.554,29 €	85,63%	6.066.431.832,48 €	83,77%	6.173.470.979,77 €	84,98%	6.088.629.581,36 €	84,72%
Regioni a Statuto Speciale	1.101.285.225,20 €	14,37%	1.175.120.623,45 €	16,23%	1.091.448.054,60 €	15,02%	1.097.724.114,32 €	15,28%

Tabella 1.23: Ripartizione dei corrispettivi totali tra regioni a statuto ordinario e speciale

Il trend si è mantenuto **tendenzialmente stabile** nel quadriennio 2018-2021 per i corrispettivi relativi alle **regioni a statuto speciale**, registrando nel **2021** una quota di **1,10 miliardi di Euro**. Il trend risulta essere, invece, **tendenzialmente decrescente** nel corso del quadriennio **2018-2021** per i corrispettivi **Nazionali**, registrando nel **2021** una quota di **7,19 miliardi di Euro**.

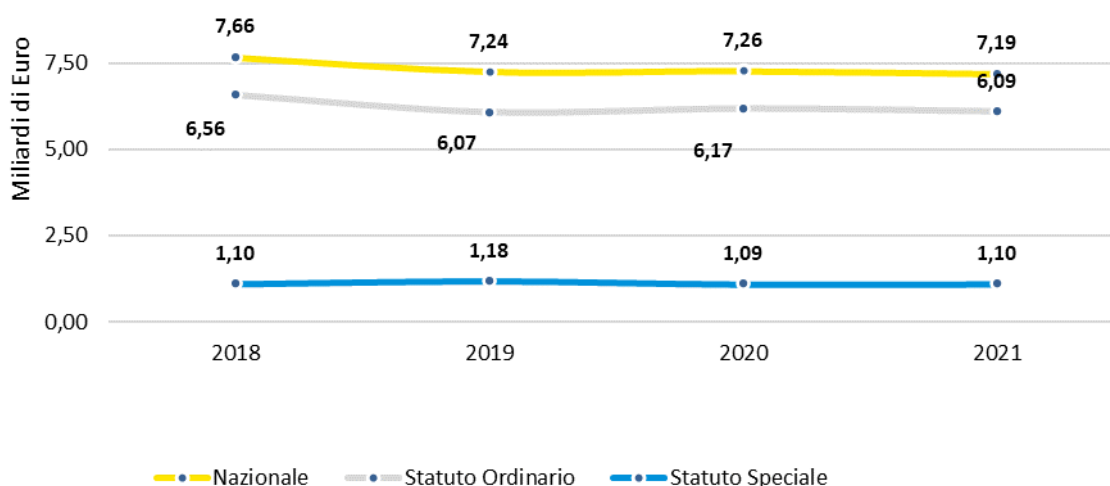


Figura 1.115: Trend dei Corrispettivi totali (compresi CCNL e corrispettivi in conto esercizio) nazionali e per regioni a Statuto Ordinario e Speciale

Di seguito la vista per regione/provincia autonoma dei corrispettivi totali registrati nel quadriennio **2018-2021**.

Regione / Provincia autonoma	Corrispettivi totali				Trend
	2018	2019	2020	2021	
ABRUZZO	171.309.312,21 €	169.029.489,27 €	169.736.841,88 €	171.930.698,54 €	
BASILICATA	105.602.062,17 €	97.580.283,94 €	106.200.169,83 €	113.498.905,18 €	
CALABRIA	143.536.973,00 €	217.327.326,52 €	216.055.930,35 €	217.019.890,80 €	
CAMPANIA	532.522.455,71 €	544.278.218,27 €	518.603.601,18 €	511.906.681,54 €	
EMILIA-ROMAGNA	385.199.312,98 €	421.728.334,97 €	437.714.982,45 €	444.369.804,29 €	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	166.765.791,44 €	172.670.753,47 €	163.325.485,19 €	157.863.892,95 €	
LAZIO	1.200.786.134,47 €	1.207.723.741,47 €	1.313.805.735,62 €	1.280.754.805,55 €	
LIGURIA	253.475.632,08 €	254.200.766,43 €	253.082.795,13 €	250.699.766,95 €	
LOMBARDIA	1.518.952.587,30 €	834.991.912,78 €	836.739.334,03 €	824.440.422,19 €	
MARCHE	104.854.576,27 €	119.741.205,24 €	106.350.968,38 €	119.120.685,27 €	
MOLISE	61.333.482,74 €	54.462.815,33 €	55.896.315,98 €	54.265.644,43 €	
PIEMONTE	505.254.156,79 €	525.300.086,90 €	540.655.879,22 €	503.987.754,20 €	
PUGLIA	485.067.455,21 €	504.444.291,38 €	499.235.081,96 €	514.698.497,58 €	
SARDEGNA	242.637.294,69 €	256.855.963,48 €	217.109.007,75 €	218.563.283,26 €	
SICILIA	421.862.009,89 €	451.916.135,18 €	415.624.032,04 €	412.999.461,12 €	
TOSCANA	557.980.522,74 €	576.807.200,71 €	576.147.011,39 €	539.181.956,82 €	
Provincia autonoma di BOLZANO	139.926.689,43 €	152.219.593,12 €	160.064.636,66 €	177.029.852,19 €	
Provincia autonoma di TRENTO	100.510.401,65 €	105.157.671,20 €	98.635.414,52 €	102.041.305,15 €	
UMBRIA	119.862.690,38 €	119.023.365,81 €	117.779.372,36 €	117.890.138,31 €	
VALLE D'AOSTA	29.583.038,10 €	36.300.507,00 €	36.689.478,44 €	29.226.319,65 €	
VENETO	417.917.200,24 €	419.792.793,46 €	425.466.960,01 €	424.863.929,71 €	
Totale complessivo	7.664.939.779,49 €	7.241.552.455,93 €	7.264.919.034,37 €	7.186.353.695,68 €	

Tabella 1.24: Dati 2018-2021 dei corrispettivi totali per regione/provincia autonoma

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **corrispettivi totali** registrati al **2020**. Le regioni che hanno registrato i **corrispettivi totali più elevati** nel **2020** sono nell'ordine il **Lazio (1,31 miliardi di Euro)**, la **Lombardia (0,84 miliardi di Euro)** e la **Toscana (0,58 miliardi di Euro)**; in coda invece la **Provincia Autonoma di Trento (0,10 miliardi di Euro)**, il **Molise (0,06 miliardi di Euro)** e la **Valle d'Aosta (0,04 miliardi di Euro)**.

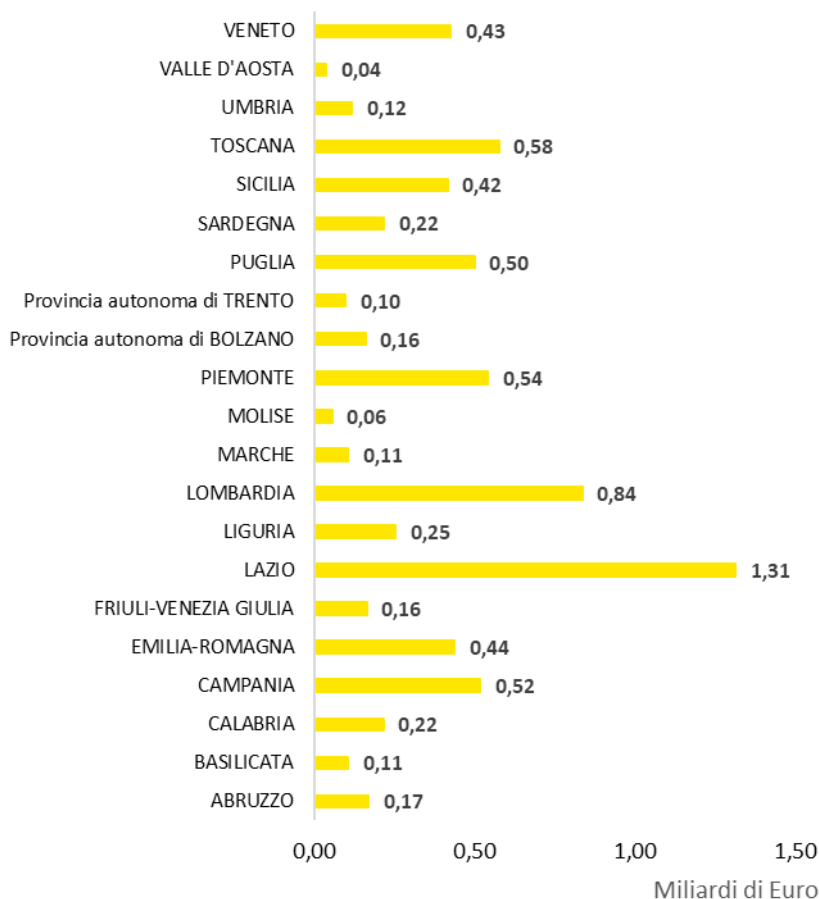


Figura 1.116: Corrispettivi totali nel 2020

Nel grafico seguente invece lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **corrispettivi totali per abitante** registrati nel **2020 normalizzati** sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente. A seguito della **normalizzazione** emerge che la regione **Provincia Autonoma di Bolzano** è quella con i corrispettivi totali per abitante più elevati (**299,24 Euro per abitante**), davanti alla **Valle d'Aosta** (**295,67 Euro per abitante**) e **Lazio** (**229,27 Euro per abitante**).

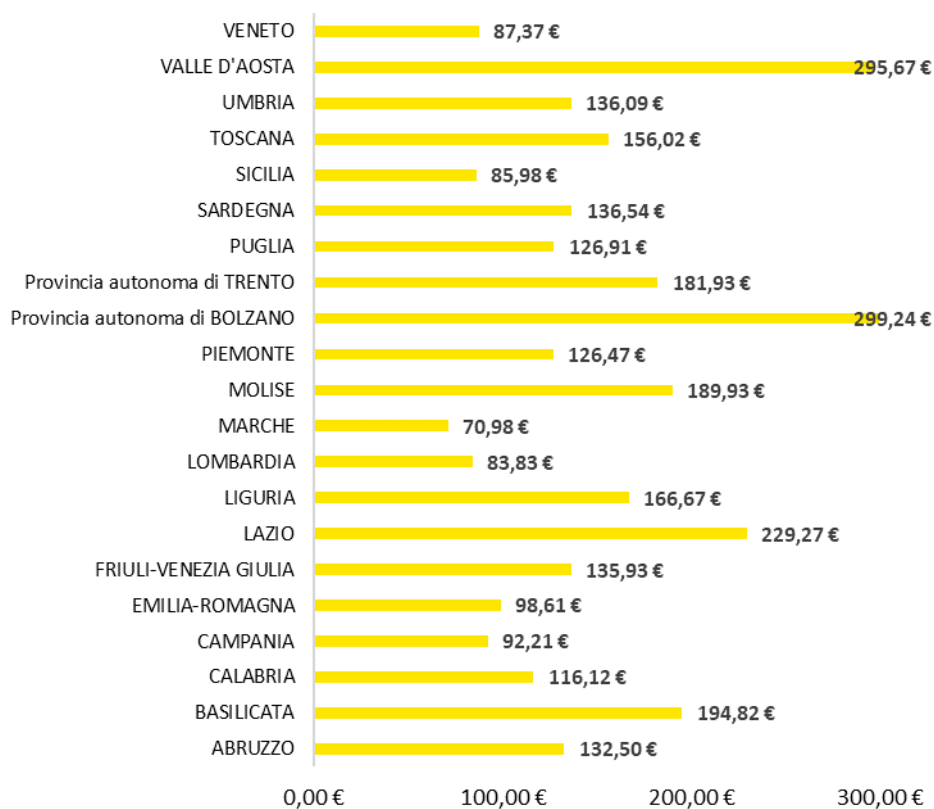


Figura 1.117: Corrispettivi totali per abitante nel 2020 (valori in € per abitante) - Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **corrispettivi totali** registrati al **2021**. Le regioni che hanno registrato i **corrispettivi totali più elevati** nel 2021 sono nell'ordine il **Lazio**, (**1,28 miliardi di Euro**), la **Lombardia** (**1,17 miliardi di Euro**) e la **Toscana** (**0,54 miliardi di Euro**); in coda invece la **Provincia Autonoma di Trento** (**0,10 miliardi di Euro**), il **Molise** (**0,05 miliardi di Euro**) e la **Valle d'Aosta** (**0,04 miliardi di Euro**).

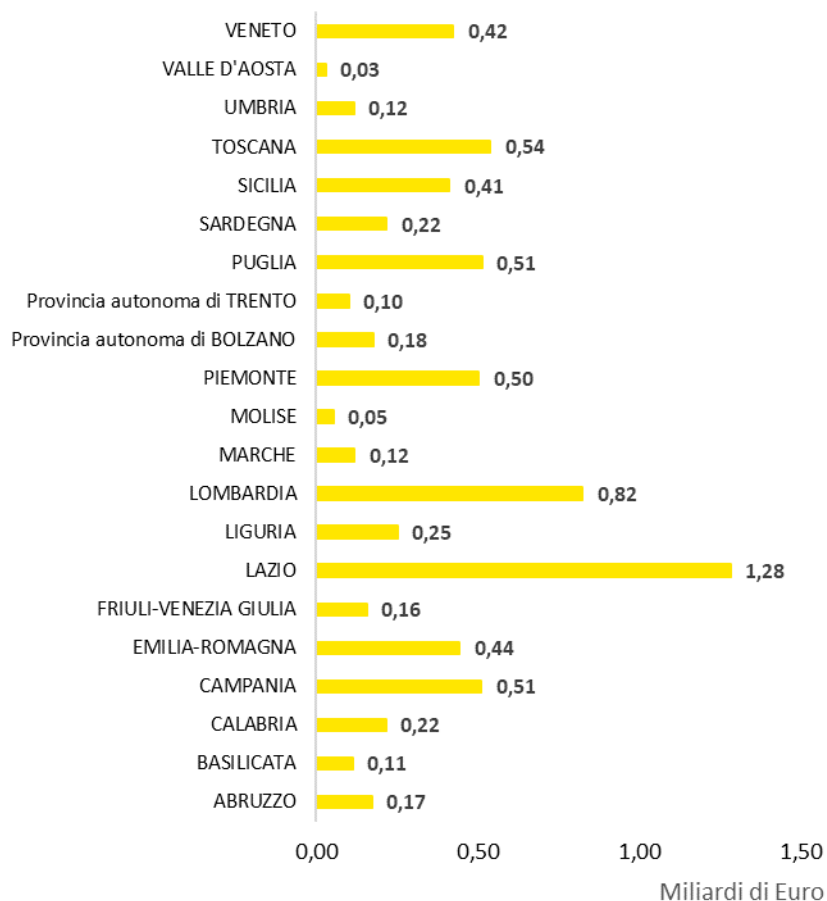


Figura 1.118: Corrispettivi totali nel 2021

Nel grafico seguente invece lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **corrispettivi totali per abitante** registrati nel **2021 normalizzati** sulla base dei dati ISTAT di popolazione residente. A seguito della normalizzazione emerge come la **Provincia Autonoma di Bolzano** è quella con i corrispettivi totali per abitante più elevati (**330,42 Euro per abitante**), davanti a **Valle d'Aosta** (**236,96 Euro per abitante**) e **Lazio** (**224,10 Euro per abitante**).

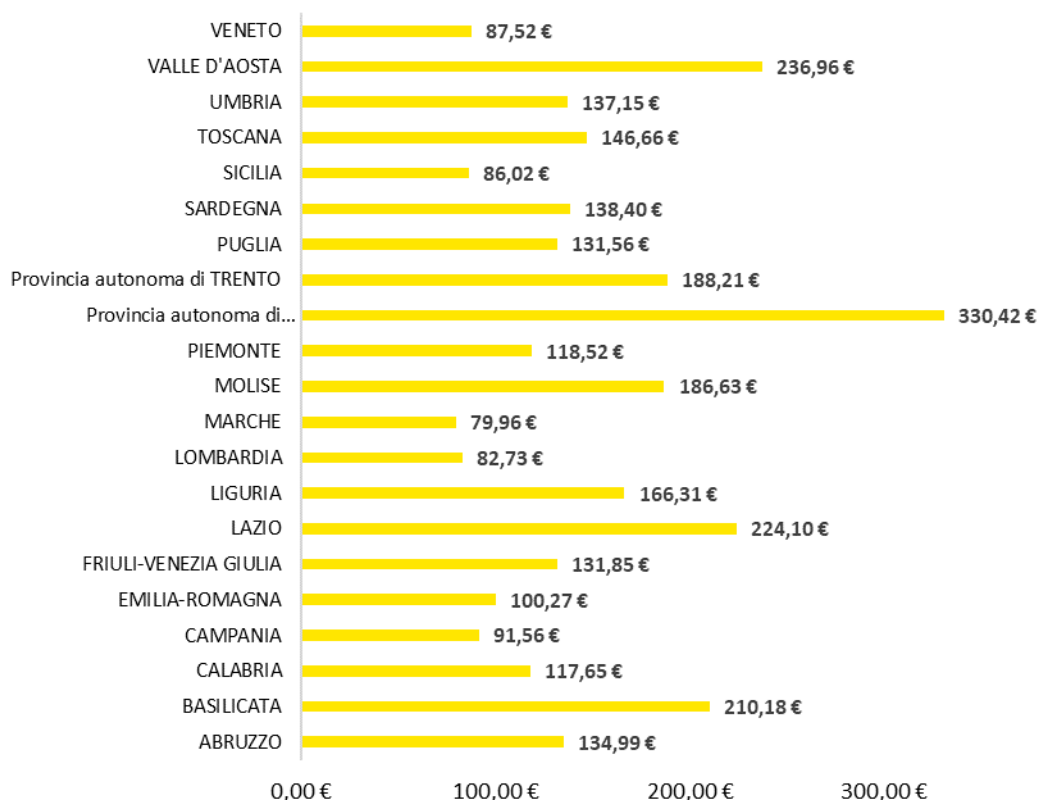


Figura 1.119: Corrispettivi totali per abitante nel 2021 (valori in € per abitante) - Normalizzazione su dati ISTAT popolazione residente

Il trend nazionale dei **corrispettivi relativi al solo servizio di trasporto** ci mostra nel quadriennio un **andamento altalenante**. Dopo una **decrescita tra il 2018 ed il 2019 (-6,21%)**, in seguito si registra una **crescita tra il 2019 ed il 2020 (+9,14%)**, per poi verificarsi un'ulteriore **decrescita tra il 2020 ed il 2021 (-9,14%)** fino ad attestarsi ad un valore pari a **6,32 miliardi di Euro nel 2021**.

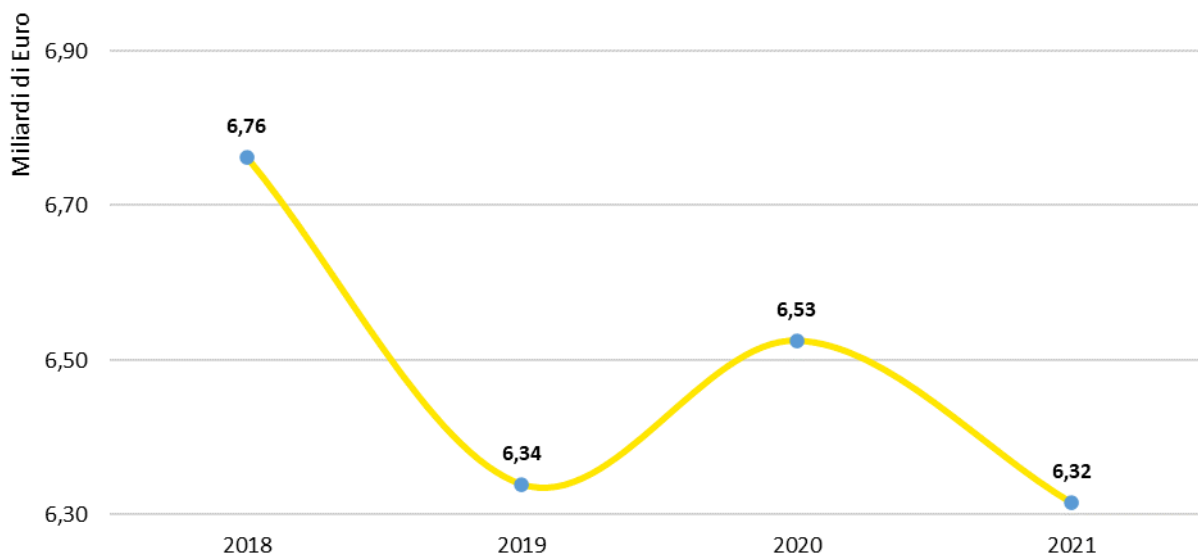


Figura 1.120: Trend nazionale 2018-2021 dei Corrispettivi per il Servizio di Trasporto

Di seguito la vista per regione/provincia autonoma dei corrispettivi relativi al servizio di trasporto registrati nel quadriennio **2018-2021**.

Regione / Provincia autonoma	Corrispettivi per il Servizio Trasporto				Trend
	2018	2019	2020	2021	
ABRUZZO	159.196.342,24 €	157.519.736,72 €	159.957.082,11 €	159.800.714,75 €	
BASILICATA	92.970.069,12 €	84.734.267,94 €	93.671.318,59 €	100.319.210,52 €	
CALABRIA	133.313.225,00 €	193.889.397,77 €	194.264.778,42 €	191.790.151,65 €	
CAMPANIA	460.367.682,69 €	471.703.367,44 €	450.169.566,75 €	431.162.915,88 €	
EMILIA-ROMAGNA	330.786.605,98 €	365.620.862,97 €	387.312.763,73 €	383.265.838,36 €	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	153.906.525,64 €	159.987.979,26 €	152.101.436,51 €	143.628.435,95 €	
LAZIO	1.066.900.979,94 €	1.074.649.051,01 €	1.256.483.239,89 €	1.207.883.838,00 €	
LIGURIA	224.520.258,08 €	224.447.604,43 €	226.129.065,28 €	217.537.615,99 €	
LOMBARDIA	1.394.631.384,49 €	722.263.931,21 €	734.901.563,79 €	697.377.444,25 €	
MARCHE	94.300.661,27 €	109.773.107,24 €	97.556.761,58 €	106.957.645,36 €	
MOLISE	55.560.803,74 €	49.105.779,21 €	51.936.459,16 €	49.757.606,86 €	
PIEMONTE	414.645.720,94 €	435.706.678,32 €	460.960.959,44 €	414.775.138,64 €	
PUGLIA	369.062.561,51 €	387.591.412,90 €	383.364.801,42 €	394.862.128,40 €	
SARDEGNA	220.605.841,69 €	235.034.890,48 €	211.245.257,62 €	211.349.394,10 €	
SICILIA	398.438.097,43 €	427.258.449,14 €	396.010.505,38 €	388.864.524,88 €	
TOSCANA	477.805.147,68 €	495.469.128,90 €	505.223.323,16 €	459.991.534,61 €	
Provincia autonoma di BOLZANO	130.151.727,43 €	142.703.814,12 €	151.732.103,70 €	166.949.324,47 €	
Provincia autonoma di TRENTO	93.590.382,65 €	98.385.958,20 €	93.074.446,04 €	95.765.385,74 €	
UMBRIA	101.941.766,38 €	101.702.636,81 €	102.131.370,21 €	98.490.281,57 €	
VALLE D'AOSTA	25.605.601,10 €	32.427.330,00 €	33.361.045,61 €	24.993.003,15 €	
VENETO	364.308.642,39 €	369.451.611,21 €	383.417.701,71 €	369.549.601,09 €	
Totale complessivo	6.762.610.027,39 €	6.339.426.995,28 €	6.525.005.550,10 €	6.315.071.734,22 €	

Tabella 1.25: Dati 2018-2021 dei corrispettivi per il servizio di trasporto

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **corrispettivi per il servizio di trasporto** nel **2020**. Le regioni con i più elevati corrispettivi per il servizio di trasporto nel **2020** sono nell'ordine il **Lazio (1,26 miliardi di Euro)**, la **Lombardia (0,73 miliardi di Euro)** e la **Toscana (0,51 miliardi di Euro)**; in coda invece la **Provincia Autonoma di Trento e la Basilicata (0,09 miliardi di Euro)**, il **Molise (0,05 miliardi di Euro)** e la **Valle d'Aosta (0,03 miliardi di Euro)**.

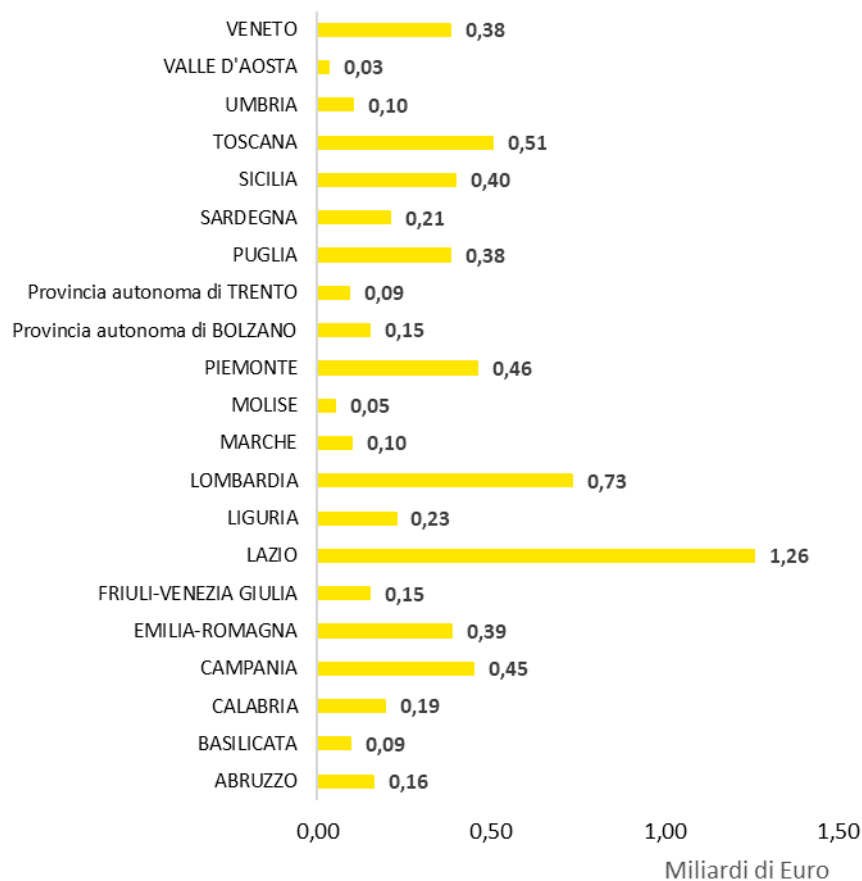


Figura 1.121: Corrispettivi per il servizio di trasporto nel 2020

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **corrispettivi per il servizio di trasporto** nel **2021**. Le regioni con i più elevati corrispettivi per il servizio di trasporto nel **2021** sono nell'ordine il **Lazio (1,21 miliardi di Euro)**, la **Lombardia (0,70 miliardi di Euro)** e la **Toscana (0,46 miliardi di Euro)**; in coda invece la **Basilicata e la Provincia Autonoma di Trento (0,10 miliardi di Euro)**, il **Molise (0,05 miliardi di Euro)** e la **Valle d'Aosta (0,02 miliardi di Euro)**.

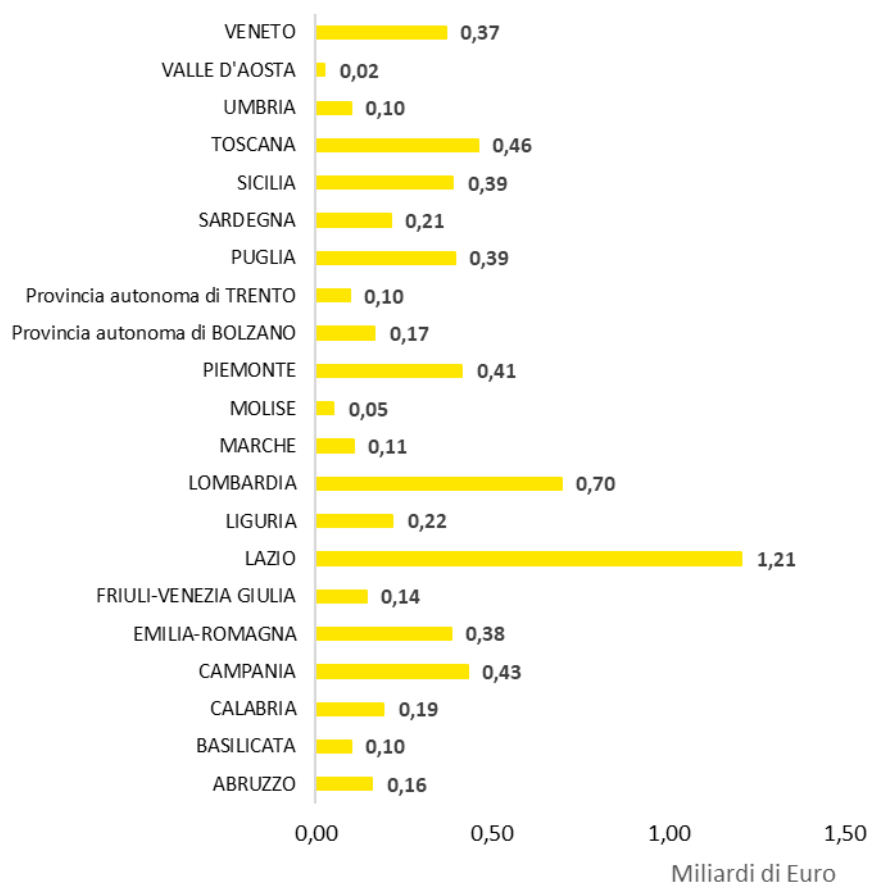


Figura 1.122: Corrispettivi per il servizio di trasporto nel 2021

1.2.6 Canone di accesso ed utilizzo infrastruttura e corrispettivi gestione infrastruttura

Nel paragrafo sono analizzati gli indicatori: **Canone di accesso ed utilizzo infrastruttura** e **Corrispettivi per la gestione dell'infrastruttura**.

Il Trend nazionale del canone di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura complessivo evidenzia, in primo luogo un andamento **tendenzialmente stabile** tra il **2018** e il **2019**, una **decrescita** nel corso **tra il 2019 e il 2020**, segnando una **diminuzione** di circa **77 milioni di Euro (-12,18%)**, per poi registrare una **crescita tra il 2020 ed il 2021 (+25,44)** ed assestandosi al valore di **693,61 milioni di Euro** nel **2021**, come mostrato nella figura seguente.

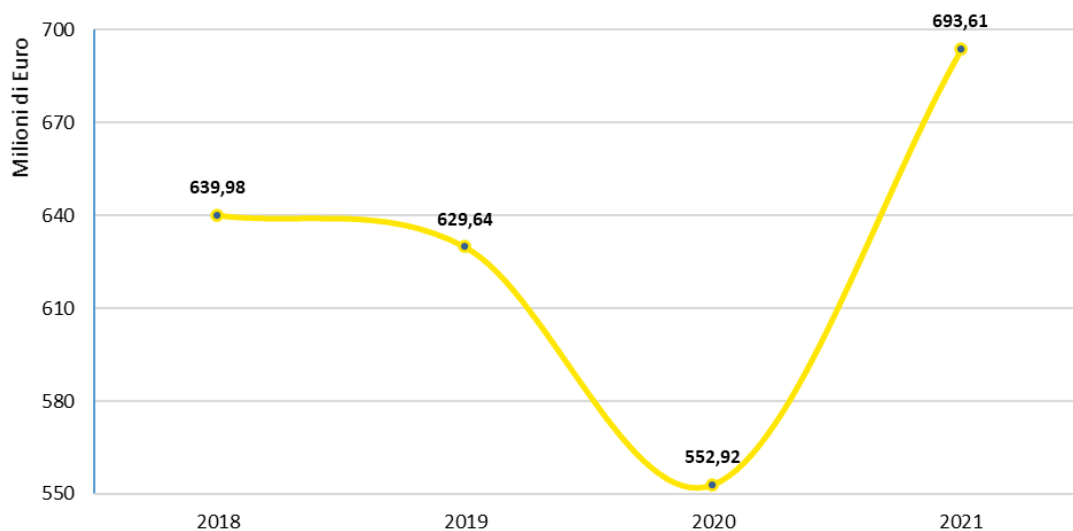


Figura 1.123: Trend nazionale 2018-2021 del Canone di Accesso e di Utilizzo Infrastruttura

Di seguito la vista per regione/provincia autonoma del canone di accesso ed utilizzo infrastruttura registrato nel quadriennio **2018-2021**.

Regione / Provincia autonoma	Canone di accesso e utilizzo infrastruttura				Trend
	2018	2019	2020	2021	
ABRUZZO	12.076.969,97 €	11.509.752,55 €	9.779.759,77 €	12.129.983,79 €	
BASILICATA	3.807.458,05 €	3.847.792,00 €	3.530.627,24 €	4.152.504,66 €	
CALABRIA	23.748,00 €	13.237.928,75 €	10.591.151,93 €	14.029.739,15 €	
CAMPANIA	35.821.235,36 €	34.718.226,39 €	31.779.133,94 €	40.242.617,18 €	
EMILIA-ROMAGNA	54.412.706,00 €	56.107.472,00 €	50.402.218,72 €	61.103.965,93 €	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	11.851.265,80 €	11.505.083,21 €	10.046.357,77 €	13.227.457,00 €	
LAZIO	66.773.549,29 €	64.347.591,46 €	57.314.811,73 €	72.863.283,55 €	
LIGURIA	27.955.374,00 €	28.753.162,00 €	25.953.729,85 €	32.162.150,96 €	
LOMBARDIA	124.213.589,81 €	112.620.368,57 €	101.745.152,24 €	126.999.509,37 €	
MARCHE	10.553.915,00 €	9.968.098,00 €	8.794.206,80 €	12.163.039,91 €	
MOLISE	5.772.679,00 €	5.357.036,12 €	3.959.856,82 €	4.508.037,57 €	
PIEMONTE	81.994.421,05 €	81.518.674,92 €	71.155.142,28 €	82.214.470,31 €	
PUGLIA	15.667.058,39 €	15.312.972,37 €	13.721.134,77 €	17.687.223,41 €	
SARDEGNA	8.728.724,00 €	8.566.485,00 €	5.863.750,13 €	7.213.889,16 €	
SICILIA	23.039.264,35 €	23.133.149,01 €	19.598.526,66 €	24.119.936,24 €	
TOSCANA	73.694.770,06 €	69.875.502,81 €	59.457.889,23 €	79.190.422,21 €	
Provincia autonoma di BOLZANO	9.774.962,00 €	9.515.779,00 €	8.332.532,96 €	10.080.527,72 €	
Provincia autonoma di TRENTO	5.594.593,00 €	5.470.706,00 €	4.541.752,48 €	5.233.686,41 €	
UMBRIA	12.802.469,00 €	12.235.895,00 €	10.977.048,15 €	14.743.674,74 €	
VALLE D'AOSTA	3.977.437,00 €	3.873.177,00 €	3.328.432,83 €	4.233.316,50 €	
VENETO	51.439.004,73 €	48.169.077,67 €	42.049.258,30 €	55.314.328,62 €	
Totale complessivo	639.975.193,86 €	629.643.929,83 €	552.922.474,60 €	693.613.764,39 €	

Tabella 1.26: Dati 2018-2021 del canone di accesso ed utilizzo infrastruttura

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma del **canone di accesso ed utilizzo infrastruttura** registrato nel **2020**. Le regioni che hanno registrato il **canone più elevato** nel **2020** sono nell'ordine la **Lombardia (101,75 milioni di Euro)**, il **Piemonte (71,16 milioni di Euro)** e la **Toscana (59,46 milioni di Euro)**; in coda invece il **Molise (3,96 milioni di Euro)**, la **Basilicata (3,53 milioni di Euro)** e la **Valle d'Aosta (3,33 milioni di Euro)**.

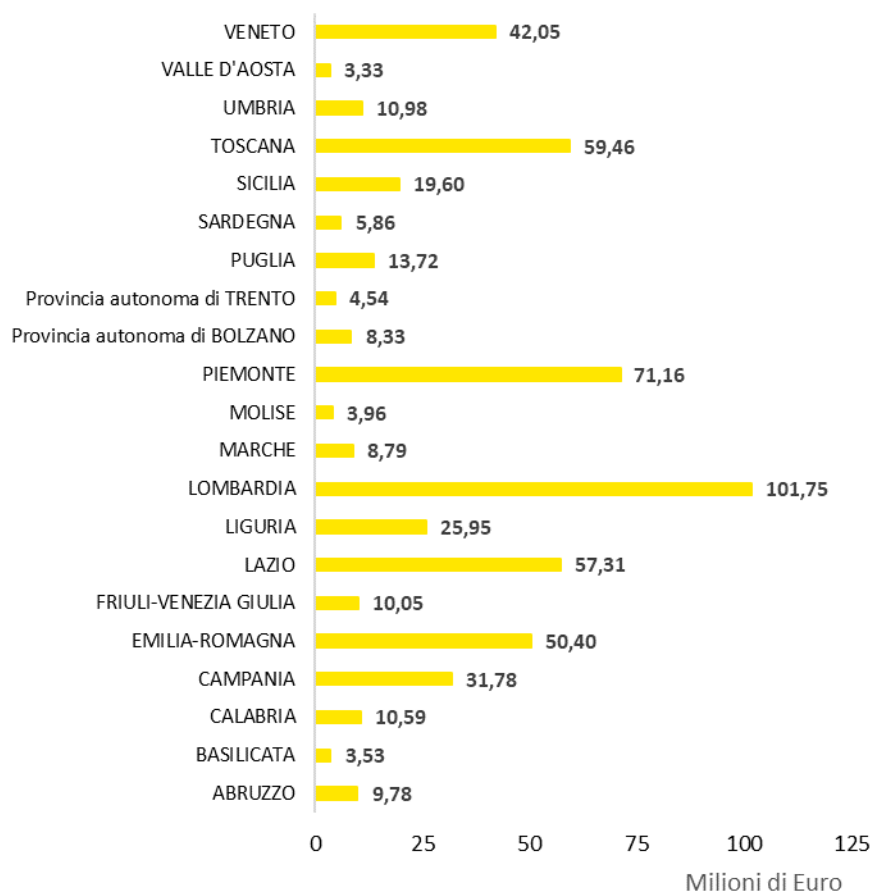


Figura 1.124: Canone di accesso ed utilizzo infrastruttura nel 2020

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma del **canone di accesso ed utilizzo infrastruttura** registrato nel **2021**. Le regioni che hanno registrato il **canone più elevato** nel **2021** sono nell'ordine la **Lombardia (127,00 milioni di Euro)**, il **Piemonte (82,21 milioni di Euro)** e la **Toscana (79,19 milioni di Euro)**; in coda invece il **Molise (4,51 milioni di Euro)**, la **Valle d'Aosta (4,23 milioni di Euro)** e la **Basilicata (4,15 milioni di Euro)**.

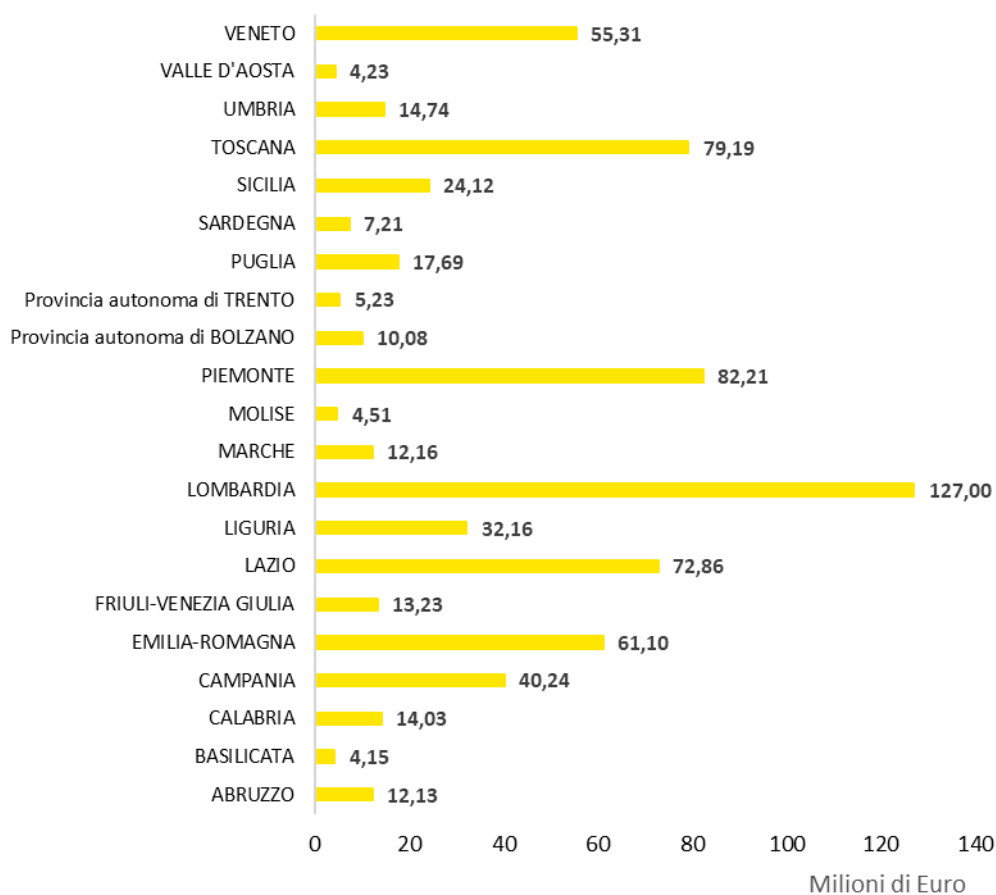


Figura 1.125: Canone di accesso ed utilizzo infrastruttura nel 2021

Il trend nazionale dei corrispettivi per la gestione dell'infrastruttura evidenzia, a seguito di una crescita tra il 2018 e il 2019, un importante decremento tra il 2019 e il 2020 (-31,37%) arrivando a toccare i **177,67 milioni di Euro** nel **2021**, con un tasso pari al **-5,99%** rispetto all'anno precedente (2020), come mostrato nella figura seguente.

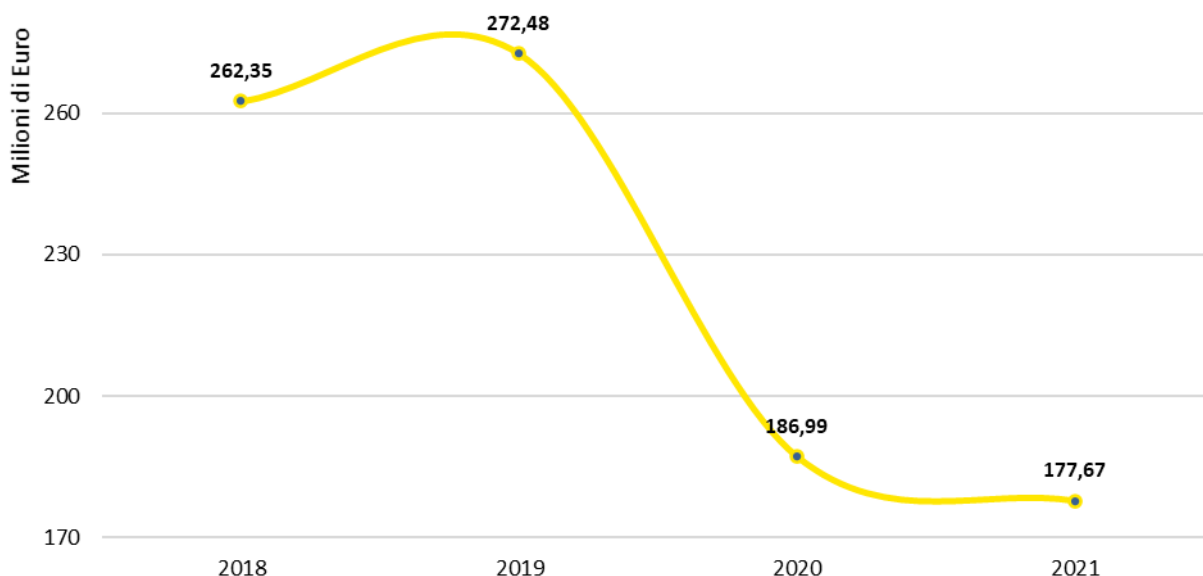


Figura 1.126: Trend nazionale 2018-2021 dei Corrispettivi per Gestione Infrastruttura

Di seguito la vista per regione/provincia autonoma dei corrispettivi per la gestione dell'infrastruttura registrati nel quadriennio **2018-2021**.

Regione / Provincia autonoma	Corrispettivi per Gestione Infrastruttura				Trend
	2018	2019	2020	2021	
ABRUZZO	36.000,00 €	- €	- €	- €	
BASILICATA	8.824.535,00 €	8.998.224,00 €	8.998.224,00 €	9.027.190,00 €	
CALABRIA	10.200.000,00 €	10.200.000,00 €	11.200.000,00 €	11.200.000,00 €	
CAMPANIA	36.333.537,66 €	37.856.624,44 €	36.654.900,49 €	40.501.148,48 €	
EMILIA-ROMAGNA	1,00 €	- €	- €	- €	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	1.008.000,00 €	1.177.691,00 €	1.177.690,91 €	1.008.000,00 €	
LAZIO	67.111.605,24 €	68.727.099,00 €	7.684,00 €	7.684,00 €	
LIGURIA	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	
LOMBARDIA*	107.613,00 €	107.613,00 €	92.618,00 €	63.468,57 €	
MARCHE	- €	- €	- €	- €	
MOLISE	- €	- €	- €	- €	
PIEMONTE	8.614.014,80 €	8.074.733,66 €	8.539.777,50 €	6.998.145,25 €	
PUGLIA	100.337.835,31 €	101.539.906,11 €	102.149.145,77 €	102.149.145,77 €	
SARDEGNA	13.302.729,00 €	13.254.588,00 €	- €	- €	
SICILIA	384.648,11 €	1.524.537,03 €	15.000,00 €	15.000,00 €	
TOSCANA	6.480.605,00 €	11.462.569,00 €	11.465.799,00 €	- €	
Provincia autonoma di BOLZANO	- €	- €	- €	- €	
Provincia autonoma di TRENTO	1.325.426,00 €	1.301.007,00 €	1.019.216,00 €	1.042.233,00 €	
UMBRIA	5.118.455,00 €	5.084.834,00 €	4.670.954,00 €	4.656.182,00 €	
VALLE D'AOSTA	- €	- €	- €	- €	
VENETO	2.169.553,12 €	2.172.104,58 €	- €	- €	
Totale complessivo	262.354.558,24 €	272.481.530,82 €	186.991.009,67 €	177.668.197,07 €	

Tabella 1.27: Dati 2018-2021 dei corrispettivi per gestione infrastruttura

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **corrispettivi per la gestione dell'infrastruttura** nel **2020**. Le regioni che hanno registrato i corrispettivi più elevati nel **2020** sono nell'ordine la **Puglia (102,15 milioni di Euro)**, la **Campania (36,65 milioni di Euro)** e la **Toscana (11,47 milioni di Euro)**; in coda invece **Emilia-Romagna, Marche, Molise, Veneto, Provincia autonoma di Bolzano, Sardegna, Abruzzo** e **Valle d'Aosta**, per le quali non sono stati registrati corrispettivi di questo tipo.

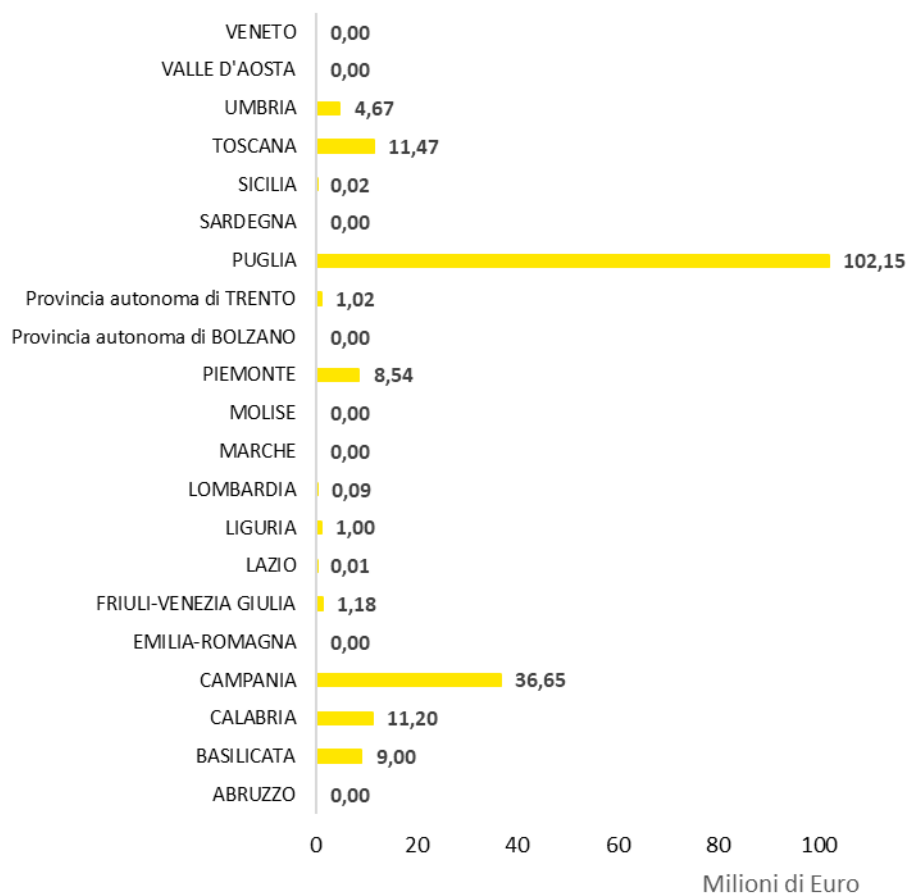


Figura 1.127: Corrispettivi per gestione infrastruttura nel 2020

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **corrispettivi per la gestione dell'infrastruttura** nel **2021**. Le regioni che hanno registrato i corrispettivi più elevati nel **2021** sono nell'ordine la **Puglia (102,15 milioni di Euro)**, la **Campania (40,50 milioni di Euro)** e la **Calabria (11,20 milioni di Euro)**; in coda invece **Abruzzo, Emilia-Romagna, Marche, Molise, Provincia Autonoma di Bolzano, Veneto, Toscana, Sardegna**, per le quali non sono stati registrati corrispettivi di questo tipo.

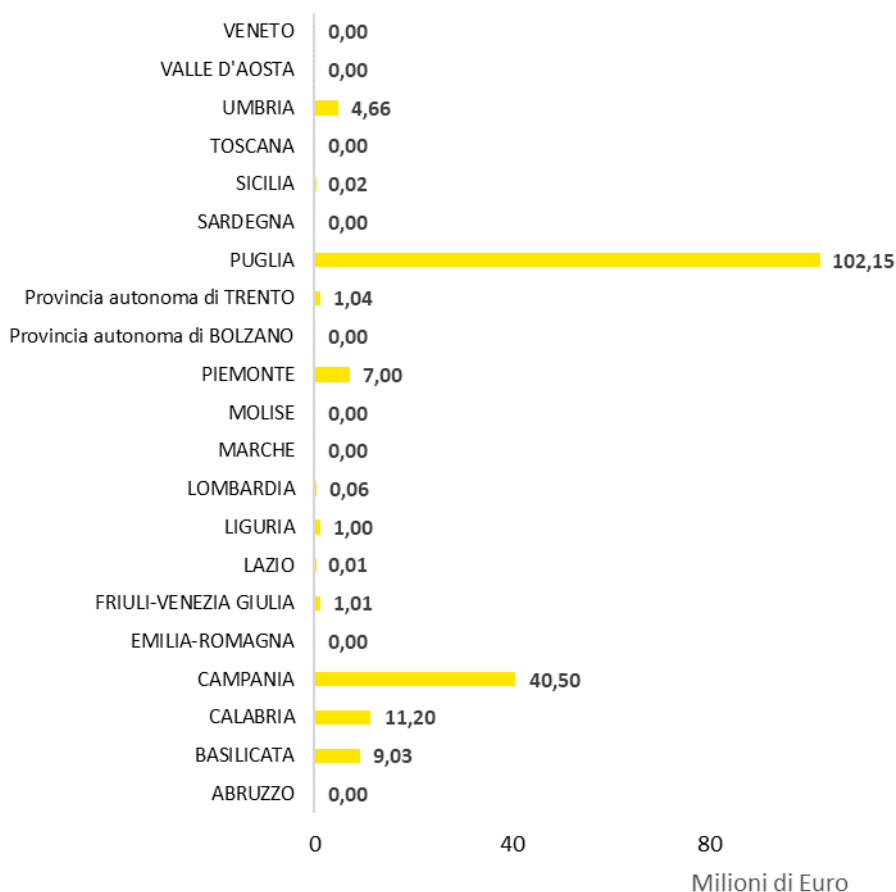


Figura 1.128: Corrispettivi per gestione infrastruttura nel 2021

1.2.7 Ricavi da traffico del servizio di Trasporto Pubblico Locale

Nel paragrafo è analizzato l'indicatore: **Ricavi da traffico totali**.

Il Trend nazionale dei **ricavi totali** (compresi gli altri ricavi) evidenzia un importante **decremento (-49,45%) tra il 2019 ed il 2020**, assestandosi sui **1,84 miliardi di Euro nel 2020** per poi registrare una crescita di **+16,30%**, attestandosi al valore di **2,14 miliardi di Euro nel 2021**.

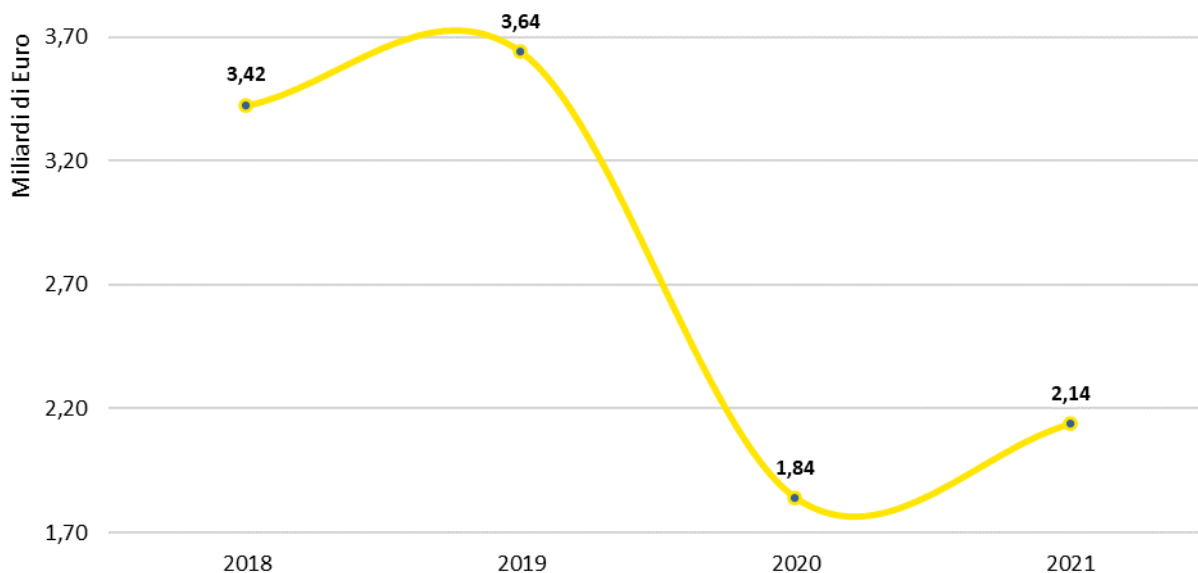


Figura 1.129: Trend nazionale 2018-2021 dei Ricavi da traffico totali

Di seguito la vista per regione/provincia autonoma dei ricavi totali (compresi gli altri ricavi) registrati nel quadriennio **2018-2021**.

Regione / Provincia autonoma	Ricavi da traffico (compresi altri ricavi)				Trend
	2018	2019	2020	2021	
ABRUZZO	45.620.104,70 €	44.664.039,93 €	25.634.063,55 €	24.175.156,81 €	
BASILICATA	15.955.874,23 €	15.270.030,52 €	8.396.951,36 €	10.590.789,71 €	
CALABRIA	37.092.672,81 €	46.441.969,35 €	20.163.761,92 €	25.572.383,59 €	
CAMPANIA	221.298.371,88 €	233.893.536,54 €	113.708.701,41 €	137.877.921,25 €	
EMILIA-ROMAGNA	259.653.328,25 €	288.596.658,20 €	176.188.261,27 €	222.351.330,57 €	
FRIULI-VENEZIA GIULIA	67.790.655,21 €	68.715.340,52 €	38.359.976,66 €	42.150.520,10 €	
LAZIO	512.031.139,10 €	524.315.598,22 €	239.188.019,27 €	265.913.627,80 €	
LIGURIA	170.260.865,81 €	175.630.097,64 €	98.036.282,45 €	117.432.620,50 €	
LOMBARDIA	551.985.645,42 €	581.662.869,74 €	270.597.391,59 €	334.029.038,62 €	
MARCHE	55.356.966,16 €	62.949.325,18 €	30.124.474,89 €	43.047.209,30 €	
MOLISE	7.826.939,47 €	8.370.521,54 €	4.123.160,88 €	4.960.178,47 €	
PIEMONTE	241.452.589,48 €	276.173.838,00 €	139.153.710,36 €	165.654.395,89 €	
PUGLIA	104.922.307,26 €	107.735.999,25 €	54.215.153,25 €	60.670.223,84 €	
SARDEGNA	62.028.673,30 €	56.876.917,03 €	25.120.550,76 €	32.098.523,70 €	
SICILIA	181.868.656,01 €	205.208.958,45 €	87.879.420,91 €	115.919.987,55 €	
TOSCANA	329.056.148,54 €	361.260.700,73 €	187.745.971,64 €	173.466.960,38 €	
Provincia autonoma di BOLZANO	61.387.739,19 €	69.381.457,83 €	38.311.261,39 €	43.141.704,26 €	
Provincia autonoma di TRENTO	22.344.524,00 €	22.117.762,00 €	10.772.230,91 €	12.724.910,20 €	
UMBRIA	42.437.968,88 €	43.334.798,64 €	19.912.843,69 €	24.596.811,33 €	
VALLE D'AOSTA	5.666.222,27 €	7.142.008,00 €	2.042.787,74 €	3.979.031,00 €	
VENETO	427.426.743,12 €	440.191.648,62 €	246.992.351,91 €	277.087.891,66 €	
Totale complessivo	3.423.464.135,09 €	3.639.934.075,93 €	1.836.667.327,81 €	2.137.441.216,53 €	

Tabella 1.28: Dati 2018-2021 dei ricavi totali

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **ricavi totali registrati nel 2020**. Le regioni che hanno registrato i **ricavi totali più elevati nel 2020** sono nell'ordine la **Lombardia (270,60 milioni di Euro)**, il **Veneto (246,99 milioni di Euro)** ed il **Lazio (239,19 milioni di Euro)**; in coda invece la **Basilicata (8,40 milioni di Euro)**, il **Molise (4,12 milioni di Euro)** e la **Valle d'Aosta (2,04 milioni di Euro)**.

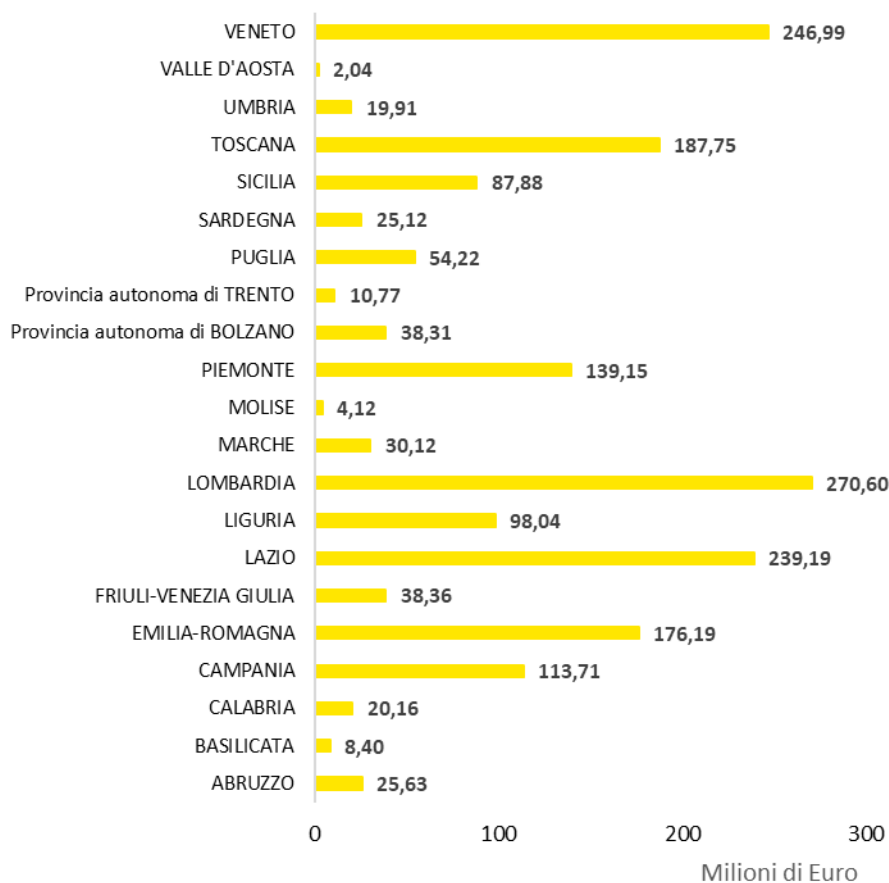


Figura 1.130: Ricavi da traffico nel 2020

Nel grafico seguente invece lo spaccato dei **ricavi medi da traffico per passeggero** totali registrati nel **2020 normalizzati** sulla base dei passeggeri trasportati. A seguito della normalizzazione emerge che la regione **Sicilia** sia quella con i ricavi totali per passeggero più elevati (**2,50 Euro per passeggero**), davanti a **Calabria** (**1,50 Euro per passeggero**) e **Provincia autonoma di Bolzano** (**1,30 Euro per passeggero**).

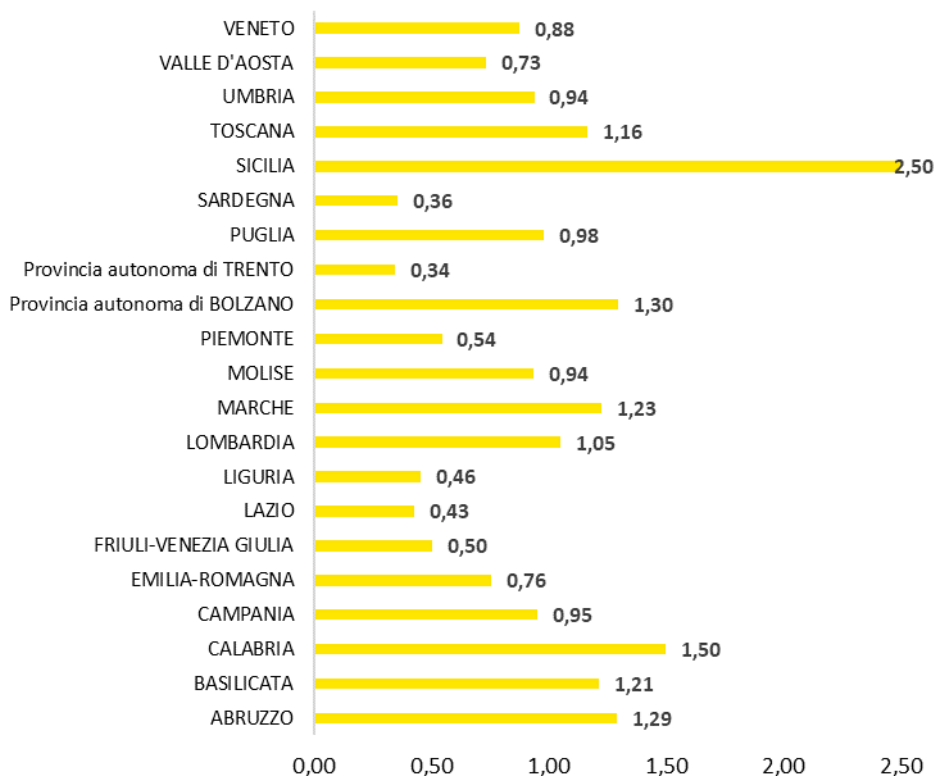


Figura 1.131: Ricavi medi da traffico per passeggero 2020 – Normalizzazione su dati di passeggeri trasportati nel 2020

La figura seguente mostra lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **ricavi totali** registrati nel **2021**. Le regioni che hanno registrato i **ricavi totali più elevati** nel **2021** sono nell'ordine la **Lombardia (334,03 milioni di Euro)**, il **Veneto (277,09 milioni di Euro)** ed il **Lazio (265,91 milioni di Euro)**; in coda invece la **Basilicata (10,59 milioni di Euro)**, il **Molise (4,96 milioni di Euro)** e la **Valle d'Aosta (3,98 milioni di Euro)**.

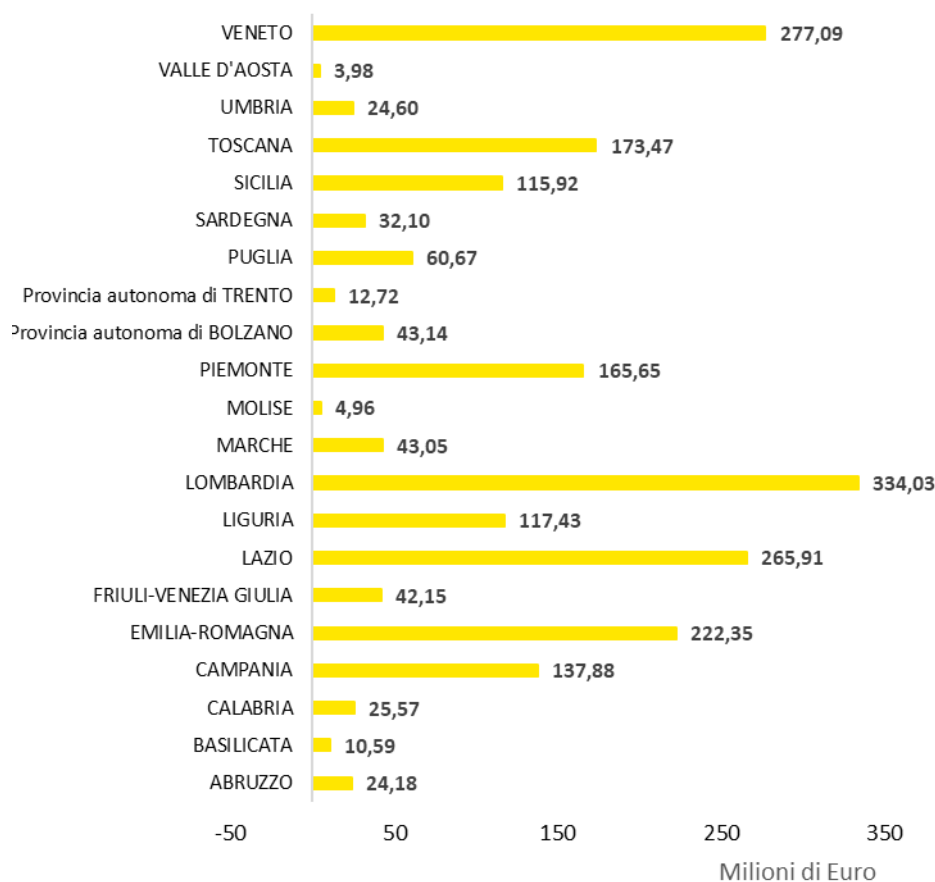


Figura 1.132: Ricavi da traffico nel 2021

Nel grafico seguente invece lo spaccato per regione/provincia autonoma dei **ricavi medi da traffico per passeggero** registrati nel **2021 normalizzati** sulla base dei passeggeri trasportati. A seguito della **normalizzazione** emerge come la regione **Sicilia** sia quella con i ricavi totali per passeggero più elevati (**2,52 Euro per passeggero**), davanti a **Calabria** (**1,66 Euro per passeggero**) e **Provincia autonoma di Bolzano** (**1,24 Euro per passeggero**).

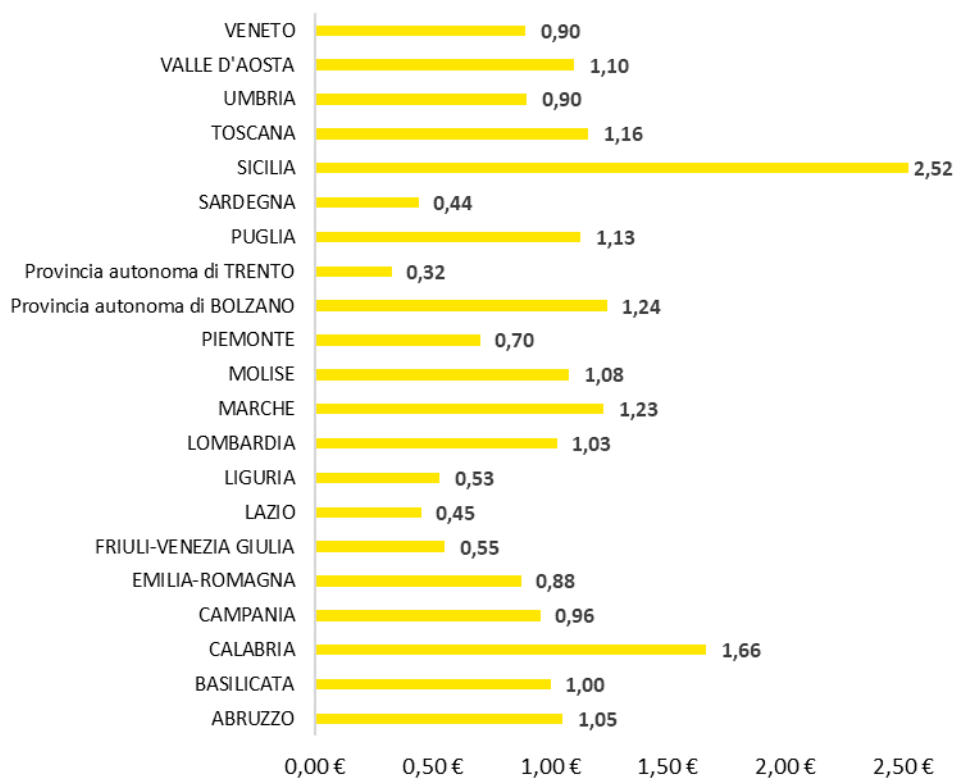


Figura 1.133: Ricavi medi da traffico per passeggero 2021 – Normalizzazione su dati di passeggeri trasportati nel 2021

2. Focus su Città Metropolitane

Alla luce della crescente rilevanza delle Città Metropolitane nel contesto del trasporto pubblico locale, il presente capitolo costituisce un approfondimento relativo ai principali indicatori⁴ trasportistici per ciascuna realtà territoriale⁵.

Nell'ultimo biennio il numero totale di contratti attivi è in **lieve aumento**: da 337 nel 2020 a 344 nel 2021 (+2,08%).

CITTÀ METROPOLITANE	REGIONI	CONTRATTI ATTIVI			
		2018	2019	2020	2021
Bari	Puglia	29	32	26	29
Bologna	Emilia-Romagna	3	3	4	5
Cagliari	Sardegna	18	16	16	16
Catania	Sicilia	24	21	17	17
Firenze	Toscana	12	14	11	14
Genova	Liguria	9	7	6	7
Messina	Sicilia	39	40	25	27
Milano	Lombardia	36	34	35	34
Napoli	Campania	59	52	53	49
Palermo	Sicilia	33	33	33	33
Reggio di Calabria	Calabria	5	5	5	5
Roma	Lazio	68	70	64	64
Torino	Piemonte	23	10	21	22
Venezia	Veneto	23	21	21	22
Totale		358	381	337	344

Tabella 2.1: Contratti TPL attivi nelle aree delle Città Metropolitane

Annualità 2020

La città metropolitana di **Roma** detiene il primato dei **BusKm percorsi** (151,30 milioni) ma è la città metropolitana di **Cagliari** che spicca per le distanze medie coperte per ogni abitante (**48,13 BusKm**).

Nella città metropolitana di **Venezia** sono state percorse sensibilmente più **CorsaMiglia** (2,16 milioni) che nel resto delle altre.

L'unico contratto attivo che prevede **CorsaKm** per funivia è stipulato tra Regione Campania ed Ente Autonomo Volturmo per la funivia che collega il comune di Castellammare di Stabia col monte Faito; l'impianto ha percorso circa 31,43 migliaia di CorsaKm.

Città Metropolitane	Regioni	BusKm	BusKm medi per abitante	CorseMiglia	CorseMiglia medie per abitante	CorsaKm per funivia	BusKm filovia
Bari	Puglia	32.491.667,90	26,41	0,00	0,00	0,00	0,00
Bologna	Emilia-Romagna	36.025.379,26	35,47	0,00	0,00	0,00	1.982.858,48
Cagliari	Sardegna	20.287.637,24	48,13	0,00	0,00	0,00	856.415,00
Catania	Sicilia	13.783.288,13	12,83	0,00	0,00	0,00	0,00
Firenze	Toscana	34.311.794,67	34,37	0,00	0,00	0,00	0,00
Genova	Liguria	30.554.057,00	37,10	5.890,00	0,01	0,00	451.985,00
Messina	Sicilia	5.968.554,11	9,88	349.427,71	0,58	0,00	0,00
Milano	Lombardia	21.933.995,17	6,77	0,00	0,00	0,00	0,00
Napoli	Campania	34.501.830,91	11,55	304.272,04	0,10	31.427,00	566.414,00

⁴ Per l'indicatore **TrenoKm effettuati** non è attualmente possibile estrapolare dati provinciali attendibili a causa della "semplificazione" che l'azienda **Trenitalia spa**, titolare di numerosi affidamenti distribuiti su tutto il territorio nazionale, ha commesso negli anni nel caricamento dei dati, localizzando sistematicamente i servizi effettuati nei soli capoluoghi di regione. La criticità è in corso di risoluzione.

⁵ Si precisa che con l'espressione "città metropolitana" ci si riferisce all'intera area provinciale

Palermo	Sicilia	19.130.424,08	15,83	317.992,04	0,27	0,00	0,00
Reggio di Calabria	Calabria	14.213.380,78	27,14	0,00	0,00	0,00	0,00
Roma	Lazio	151.302.784,34	35,76	0,00	0,00	0,00	601.007,00
Torino	Piemonte	54.031.136,29	24,35	0,00	0,00	0,00	0,00
Venezia	Veneto	29.297.701,01	34,73	2.164.366,00	2,58	0,00	0,00
TOTALE		497.833.630,88		3.141.947,79		31.427,00	4.458.679,48

Tabella 2.2: Indicatori trasportistici aggregati per Città Metropolitana - 2020

Annualità 2021

La città metropolitana di **Roma (166,80 milioni)** si conferma quella con il valore maggiore di **Bu-sKm percorsi** anche per l'annualità 2021 (**+10,24%** sull'annualità precedente); fanalino di coda risulta invece la città metropolitana di Reggio Calabria (15,87 milioni).

Anche per le **CorsaMiglia percorse** la città metropolitana di **Venezia (2,23 milioni)** si conferma quella con il valore più alto (**+2,86%** rispetto al 2020).

Città Metropolitane	Regioni	BusKm	CorsaMiglia	CorsaKm per funivia	BusKm filovia
Bari	Puglia	37.013.111,05	0,00	0,00	0,00
Bologna	Emilia-Romagna	37.454.446,15	0,00	0,00	2.105.418,50
Cagliari	Sardegna	22.677.728,28	0,00	0,00	1.058.346,00
Catania	Sicilia	15.476.896,66	0,00	0,00	0,00
Firenze	Toscana	41.955.075,95	0,00	0,00	0,00
Genova	Liguria	33.260.758,59	8.734,00	0,00	465.612,00
Messina	Sicilia	7.990.140,24	401.653,52	0,00	0,00
Milano	Lombardia	25.771.946,38	0,00	0,00	0,00
Napoli	Campania	37.012.020,06	347.810,95	30.622,00	659.522,00
Palermo	Sicilia	21.489.973,73	322.766,77	0,00	0,00
Reggio di Calabria	Calabria	15.286.364,93	0,00	0,00	0,00
Roma	Lazio	166.795.674,54	0,00	0,00	185.063,00
Torino	Piemonte	58.799.115,67	0,00	0,00	0,00
Venezia	Veneto	33.114.745,69	2.226.174,31	0,00	0,00
TOTALE		554.097.997,93	3.307.139,55	30.622,00	4.473.961,50

Tabella 2.3: Indicatori trasportistici aggregati per Città Metropolitana - 2021

3. La Piattaforma informatica a supporto dell'Osservatorio Nazionale

3.1 La Piattaforma, funzionalità e caratteristiche tecniche

Realizzata a partire dal febbraio 2015 al fine di superare la precedente modalità di acquisizione e gestione dei dati relativi al trasporto pubblico locale tramite file in formato Excel, la piattaforma informatica dell'Osservatorio Nazionale, attualmente disponibile attraverso il Portale dell'Automobilista, costituisce un punto di riferimento per lo studio e l'analisi del settore a livello nazionale. Nel corso degli anni, come ben delineato anche dal *paragrafo 3.2*, l'Osservatorio ha inteso la piattaforma come uno strumento in continua evoluzione e ampliamento, capace di adattarsi alle diverse esigenze emergenti dell'Amministrazione grazie a nuove funzionalità o modifiche evolutive di quelle già esistenti.

La Piattaforma è attualmente collegata ad una banca dati che raccoglie tutte le informazioni (anagrafiche, trasportistiche ed economico-finanziarie) relative al trasporto pubblico locale dettagliate a livello nazionale e locale.

La piattaforma prevede cinque tipologie di attori:

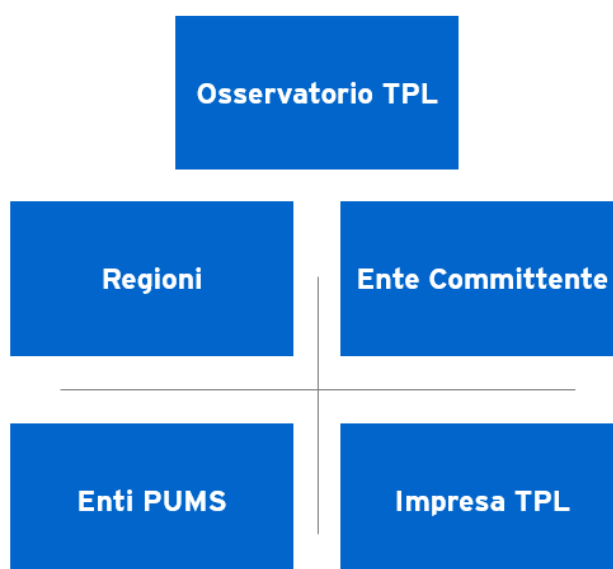


Figura 3.1: Tipologie di utenze piattaforma dell'Osservatorio TPL

A partire dal Marzo 2017 la piattaforma informatica, già accessibile all'**Osservatorio** per il monitoraggio del settore, alle **imprese titolari** di contratti di servizio per l'inserimento dei dati di consuntivo ed ai referenti di **regioni** e **province autonome** per la verifica ed il consolidamento dei dati inseriti, è stata estesa anche ai referenti di tutti gli **enti committenti** (regioni, province, comuni e altri enti), al fine di rendere più agevole ed efficace il governo ed il monitoraggio del settore tramite la gestione diretta dei contratti di competenza.

Sono state estese quindi a tutti gli enti committenti le seguenti funzionalità:

- gestione dell'anagrafica delle imprese titolari di contratti di servizio di Trasporto Pubblico Locale;
- gestione dell'anagrafica dei contratti di servizio di Trasporto Pubblico Locale, per ciascuno dei quali è possibile verificare la composizione societaria dell'impresa titolare e la presenza di

eventuali soggetti amministratori di tariffazione integrata. Tale funzionalità ha permesso l'aggiornamento dei contratti presenti in banca dati, condizione necessaria per effettuare la rilevazione dei dati trasportistici ed economico-finanziari;

- monitoraggio dello stato di inserimento dei dati e delle relative certificazioni da parte delle imprese;
- censimento dei dati relativi a piani urbani della mobilità e della mobilità sostenibile, contribuzioni, investimenti etc.;
- estrazione dei dati tramite specifica reportistica in formato Excel al fine di agevolare la consultazione e le analisi di competenza;
- inserimento, a partire dall'annualità 2018, dei valori relativi ai *proventi gross-cost*.

Ulteriore funzionalità sviluppata nel corso del 2021 è quella riguardante il censimento e successivo monitoraggio dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (**PUMS**) attraverso la creazione di una nuova tipologia di Utenza, denominata Ente PUMS. Il Decreto n.397/2017 e s.m.i. recante *"Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257"* ha infatti stabilito, in merito al monitoraggio degli indicatori relativi ai macro-obiettivi minimi obbligatori dei PUMS, la valutazione del grado di contribuzione al raggiungimento progressivo degli obiettivi di politica nazionale. Pertanto, all'interno del portale è stata predisposta una sezione dedicata dove ogni Ente Locale, oltre ad inserire le informazioni sul Piano, inserisce periodicamente i valori del monitoraggio degli indicatori minimi obbligatori. Il monitoraggio dei progressi fatti dai diversi Enti Locale potrà aiutare a comprendere meglio l'andamento a livello nazionale e quindi i target su alcuni obiettivi fissati in sede internazionale e recepiti dall'Italia.

3.2 Le evoluzioni della Piattaforma

Nell'ambito di una costante evoluzione degli strumenti a supporto dell'Osservatorio, nel Luglio 2021 si è conclusa la stesura della documentazione funzionale relativa alla re-ingegnerizzazione della piattaforma informatica al fine di garantire continuità alle attività istituzionali dell'Osservatorio (tra cui il monitoraggio di circa 750 imprese e 600 Enti Committenti titolari di contratti di TPL ed il calcolo del riparto del Fondo Nazionale TPL di circa 5 miliardi di euro annui) ed estendere il raggio di azione dell'Osservatorio, qualificandone il sistema informativo quale strumento di lavoro condiviso tra Stato, Regioni, Enti ed imprese migliorando l'efficacia, l'efficienza e l'economicità dell'attività di tutti i soggetti interessati.

La fase progettuale ha visto coinvolti, oltre alle diverse divisioni del Ministero, anche diversi portatori di interesse esterni, quali Regioni ed Imprese, al fine di elaborare un quadro capace di cogliere tutti le criticità attualmente presenti all'interno della piattaforma ed al contempo raccogliere proposte di miglioramento in relazione alle funzionalità attualmente disponibili.

La **re-ingegnerizzazione** della piattaforma dell'Osservatorio ha riguardato principalmente i seguenti tre macro-ambiti:

- **Evoluzione del modulo di raccolta e gestione dati economici e trasportistici**, i cui obiettivi sono di seguito riportati:
 - Facilitare il caricamento dei dati contrattualistici in piattaforma da parte delle Regioni/Enti Committenti evitando, ove possibile, il caricamento manuale.
 - Facilitare il caricamento dei dati trasportistici in piattaforma da parte delle Imprese evitando, ove possibile, il caricamento manuale.

- Semplificare e migliorare il processo di controllo e validazione dei dati immessi dalle Imprese da parte di Enti/Regioni.
- Implementare all'interno della piattaforma dell'Osservatorio TPL l'algoritmo di ripartizione del fondo nazionale del Trasporto Pubblico Locale.
- Implementare un modulo dinamico di generazione di campagne di rilevazione dati e/o questionari sulla piattaforma dell'Osservatorio TPL.
- **Progettazione del modulo di monitoraggio degli investimenti**, il cui obiettivo è quello di consentire all'Amministrazione il costante monitoraggio dello stato di avanzamento amministrativo, economico e progettuale di tutti gli interventi finanziati (interamente o per quota parte) dal Ministero e di competenza delle Divisioni afferenti.
- **Progettazione del cruscotto di monitoraggio**, il cui obiettivo è quello di fornire all'Amministrazione un cruscotto di monitoraggio dinamico che consenta, attraverso l'impiego di tabelle e rappresentazioni grafiche aggiornate in tempo reale, un costante tracciamento di quanto in corso, sia relativamente alle campagne di rilevazione sulla piattaforma dell'Osservatorio che gli interventi finanziati dal Ministero.

Altro obiettivo della re-ingegnerizzazione è da individuarsi nell'introduzione di una *reportistica dinamica*, in grado di adattarsi alle mutevoli esigenze delle differenti tipologie di utenze attraverso la possibilità di personalizzare le informazioni di interesse per ciascuna estrazione. Questa funzionalità sarà applicata a tutte le tipologie standard di reportistica precedentemente previste all'interno della piattaforma.

In ultimo, al fine di semplificare e velocizzare le operazioni delle diverse tipologie di utenze all'interno della piattaforma, la progettazione ha previsto l'introduzione di un assistente virtuale (*chatbot*) che consenta di dare riscontro in tempo reale alle diverse esigenze degli utenti. Il chatbot verrà visualizzato dall'utente nella forma di chat interattiva all'interno della quale l'utente potrà digitare e inviare i propri quesiti e ottenere un immediato riscontro, ove possibile, o essere reindirizzato verso i canali classici di assistenza attualmente in funzione (assistenza tecnica via email e manualistica personalizzata).

Coerentemente con un approccio olistico alla reingegnerizzazione della piattaforma, alla fase di studio e progettazione funzionale ha fatto seguito un'attività di analisi e progettazione dell'**User Experience (UX)** e **User Interface (UI)** nel rispetto di quanto definito dalle linee guida dell'Agenzia per l'Italia Digitale (Agid) per i servizi digitali della Pubblica Amministrazione.

Alla luce delle recenti evoluzioni legislative e dell'ampliamento della mission e dei poteri dell'Osservatorio è in fase di avvio una revisione/estensione del progetto di re-ingegnerizzazione della piattaforma informatica.

4. Impatto del Covid-19 sul Trasporto Pubblico Locale

A causa dell'emergenza epidemiologica, per garantire il sostegno al trasporto pubblico locale, il Governo ha stanziato, a favore delle Regioni e Province Autonome, risorse finanziarie per un importo complessivo pari ad euro 1.490 milioni di euro destinate sia alla compensazione dei minori ricavi tariffari relativi al servizio di trasporto pubblico locale regionale di passeggeri nel periodo 23 febbraio 2020 - 31 gennaio 2021 che ai servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale già effettuati, programmati e da programmare (anno 2020 e 2021).

L'articolo 200, comma 1, del decreto legge del 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, ha istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020 destinato a compensare la riduzione dei minori ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo 23 febbraio 2020-31 dicembre 2020 (termine esteso al 31 gennaio 2021 dall'art- 27 del d. legge n. 149/2020). Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 340, dell'11 agosto 2020, sono stati ripartiti, per la compensazione dei minori ricavi alle imprese di trasporto pubblico locale e regionale, tra le Regioni, le Province autonome e le aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale che residuano in capo alla competenza statale, i 412.465.131,78 euro a titolo di anticipazione per le finalità previste dall'articolo 200, comma 1, del decreto legge n. 34 del 2020.

Successivamente con l'art. 44, comma 1, del decreto legge del 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, è stato rifinanziato il fondo in parola di ulteriori 400 milioni di euro destinando tali risorse nei limiti di 300 milioni di euro anche a servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale da effettuare entro il 31/12/2020. Pertanto:

- con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 541 del 3 dicembre sono stati ripartiti a titolo di anticipazione per servizi aggiuntivi da effettuare entro il 31 dicembre 2020 150 milioni di euro corrispondente al 50% del richiamato limite di 300 milioni di euro, nonché 100 milioni di euro a titolo di ulteriore anticipazione per la compensazione mancati ricavi al 31/12/2020.
- con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 33 del 27 gennaio 2021 si è proceduto alla ripartizione definitiva delle risorse destinati ai servizi aggiuntivi effettuati o programmati sino al 31 dicembre 2020. Con tale decreto si è accertato un onere complessivo per i servizi aggiuntivi per il 2020, pari a 62.8 milioni di euro. Conseguentemente la quota dell'anticipazione di 150 milioni di euro non utilizzata per i servizi aggiuntivi è stata ripartita, nel rispetto della legge, assieme agli ulteriori 150 milioni di euro (del limite di 300 milioni di euro destinati a servizi aggiuntivi) per integrare l'anticipazione della compensazione dei minori ricavi al 31 dicembre 2020. Inoltre, con lo stesso decreto si è integrata ulteriormente l'anticipazione della compensazione dei minori ricavi ripartendo i residui 87,5 milioni di euro derivanti dallo stanziamento originario di 500 milioni di euro del Fondo per la compensazione dei minori ricavi. Con la legge di Bilancio n. 176/2020, art. 22 ter, sono stati stanziati a valere sull'esercizio 2021 ulteriori 390 milioni di euro di cui 200 milioni di euro per la compensazione dei minori ricavi e di 190 milioni di euro (quale limite massimo) da destinare a servizi aggiuntivi 2021. Inoltre, lo stesso articolo ha disposto che il Fondo per la compensazione dei minori ricavi copra un arco temporale decorrente dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021.

Nel contempo, l'art. 1, comma 816, della legge 178/2020 ha previsto l'istituzione, per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale 2021, di un ulteriore fondo di 200 milioni di euro. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro

dell'economia e delle finanze n. 61, del 4 febbraio 2021, ai sensi del richiamato articolo 22 ter e articolo 1, comma 816, si è proceduto a ripartire a titolo di anticipazione dei servizi aggiuntivi 2021, 195 milioni di euro ed a titolo di compensazione dei minori ricavi 100 milioni di euro.

Per quanto concerne la rilevazione dati necessaria alla definizione delle compensazioni per mancati ricavi per Covid, l'Osservatorio ha avviato una campagna di rilevazione dati all'interno della propria piattaforma informatica presente all'interno del Portale dell'Automobilista e conclusasi Giovedì 30 Settembre.

Relativamente ai servizi aggiuntivi effettuati dalle Imprese di Trasporto Pubblico Locale nell'annualità 2021, l'Osservatorio ha appositamente predisposto un applicativo al fine di monitorare l'offerta di servizi aggiuntivi resisi necessari per garantire il distanziamento sociale.

5. Evoluzione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS)

5.1 Evoluzione normativa dei PUMS

I Piani Urbani di Mobilità (PUM) sono stati introdotti con l'articolo 22 della legge n. 340 del 2000 come "progetti del sistema della mobilità" comprendenti un insieme organico di interventi da attuare nelle "aree urbane per il governo della mobilità". Il concetto di PUMS ossia Piano Urbano della Mobilità Sostenibile fu poi introdotto dalle Linee Guida ELTIS ("Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea e aggiornate nel 2019), nelle quali è inteso come "un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione".

In seguito, a sostegno della realizzazione degli obiettivi del Quadro Strategico Nazionale, l'articolo 3 comma 7 del D.lgs. 16 dicembre 2016, n. 257 "Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi" (nota come direttiva DAFI), ha prescritto l'adozione con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, di apposite linee guida per la redazione di detti piani.

Pertanto, con decreto n. 397/2017 del 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 233 del 5 ottobre 2017, sono state approvate le linee guida per la redazione del PUMS su tutto il territorio nazionale.

In detto decreto, viene disposta l'obbligatorietà della redazione dei PUMS, per le città metropolitane e i comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti per poter accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa.

Le linee guida approvate di cui al Decreto 397/2017 sono costituite da due allegati, in uno sono individuate le procedure uniformi per la redazione ed approvazione dei PUMS, nell'altro le strategie di riferimento, gli obiettivi macro e specifici e le azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi dei PUMS.

Con Decreto Ministeriale 396/2019 sono state apportate modifiche al D.M. 397/2017, in particolare la traslazione di un anno della scadenza per l'adozione (da ottobre 2019 a ottobre 2020) e l'estensione anche ai comuni superiori ai 100.000 abitanti dell'obbligo, già previsto per le città metropolitane, di adozione dei PUMS per accedere ai finanziamenti statali inerenti al trasporto rapido di massa, nonché la modifica degli indicatori per il monitoraggio dei PUMS.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 26 Gennaio 2021, n. 29, venivano estesi i termini temporali per la predisposizione ed adozione dei PUMS al 4 aprile 2021 per le città metropolitane, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti e al 4 agosto 2021 per quelle amministrazioni che hanno assunto impegni giuridicamente vincolanti in merito alle procedure di predisposizione ed adozione dei PUMS;

Con DM 444/21 l'adozione dei PUMS diventa requisito indispensabile dal 1° Gennaio 2023 per l'accesso ai finanziamenti sia del TRM che della Ciclabilità. Per tutto il 2022 l'adozione dei PUMS è elemento premiale nell'eventuale riparto delle risorse relativo al TRM e alle ciclovie.

La piattaforma dell'Osservatorio Nazionale TPL diventa il sistema di monitoraggio e verifica dell'adozione dei PUMS da parte degli enti locali.

5.2 Definizione di PUMS e obiettivi

Il decreto 397/2017 e s.m.i. definisce il PUMS “uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città Metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.”

Tale Piano dovrà prevedere un monitoraggio biennale volto ad individuare eventuali scostamenti rispetto agli obiettivi previsti e le relative misure correttive, al fine di sottoporre il piano a costante verifica, tenendo conto degli indicatori di cui all'allegato 2 del decreto medesimo relativi ai macro-obiettivi (minimi). È previsto che la definizione degli obiettivi del Piano e il monitoraggio del suo stato di attuazione si basino su solide evidenze quantitative, perché solo una chiara individuazione degli obiettivi consentirà di delineare le strategie e le azioni propedeutiche necessarie. Per promuovere una visione unitaria e sistematica dei PUMS, anche in coerenza con gli indirizzi europei, al fine di realizzare uno sviluppo equilibrato e sostenibile nel decreto vengono elencate 4 aree di interesse ed i relativi macro-obiettivi minimi obbligatori dei PUMS. Inoltre, accanto ai macro-obiettivi minimi obbligatori, sono individuati una serie di obiettivi specifici (indicativi) e ciascun Ente può scegliere, per il proprio PUMS, quello più adatto alle proprie caratteristiche, salvo poi monitorarne il raggiungimento secondo gli indicatori previsti.

5.3 Stato di attuazione dei PUMS

Per quanto attiene la ricognizione circa l'adozione del PUMS, si richiama il DM 444/21 che la definizione dei PUMS, intesa come adozione degli stessi, quale condizione essenziale per le città metropolitane e per i comuni superiori ai 100.000 abitanti anche per accedere ai finanziamenti statali destinati a nuovi interventi per la mobilità ciclistica e per il trasporto rapido di massa ripartiti dal Ministero delle infrastrutture e mobilità sostenibili a decorrere dal 1° Gennaio 2023. Per i Comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, ricompresi nel territorio di città metropolitane e per i comuni capoluogo di Città Metropolitana si ritiene assolta la condizione suddetta qualora sia stato adottato il PUMS della città metropolitana.

Ai sensi del predetto decreto, la verifica sull'adozione dei PUMS, attraverso la piattaforma dell'Osservatorio Nazionale TPL.

5.3.1 Valutazione dei PUMS e VADEMECUM

Nell'ambito del Tavolo Tecnico interministeriale di monitoraggio previsto dall'art. 4 comma 4 del DM 397/2017, di cui fanno parte oltre al MIT, il Ministero dell'Ambiente, il MEF, il Ministero delle imprese e del Made in Italy, il Ministero del Turismo, l'ANCI e le Regioni, alla valutazione dei PUMS inviati dagli Enti locali (si è proceduto alla valutazione anche dei Pums di Comuni Capoluogo).

PUMS	Presentati	Mancanti	Valutati	Totali
Comuni con popolazione > 100.000 abitanti	22	7	22	29
Città Metropolitane	6	8	6	14
Comuni Capoluogo di Città Metropolitane	4	10	4	14
Totale	32	25	32	57

Tabella 5.1: PUMS presentati distinti per Enti locali

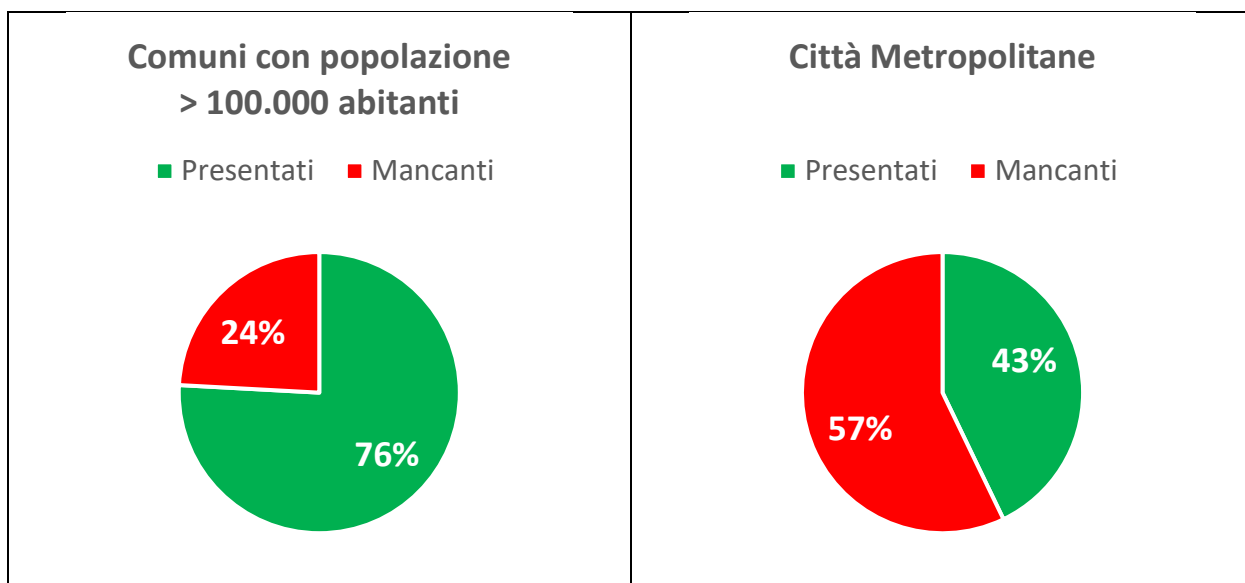


Figura 5.1: Rappresentazione percentuale delle partecipazioni a PUMS

Da tale rilevazione sono emersi i seguenti risultati:

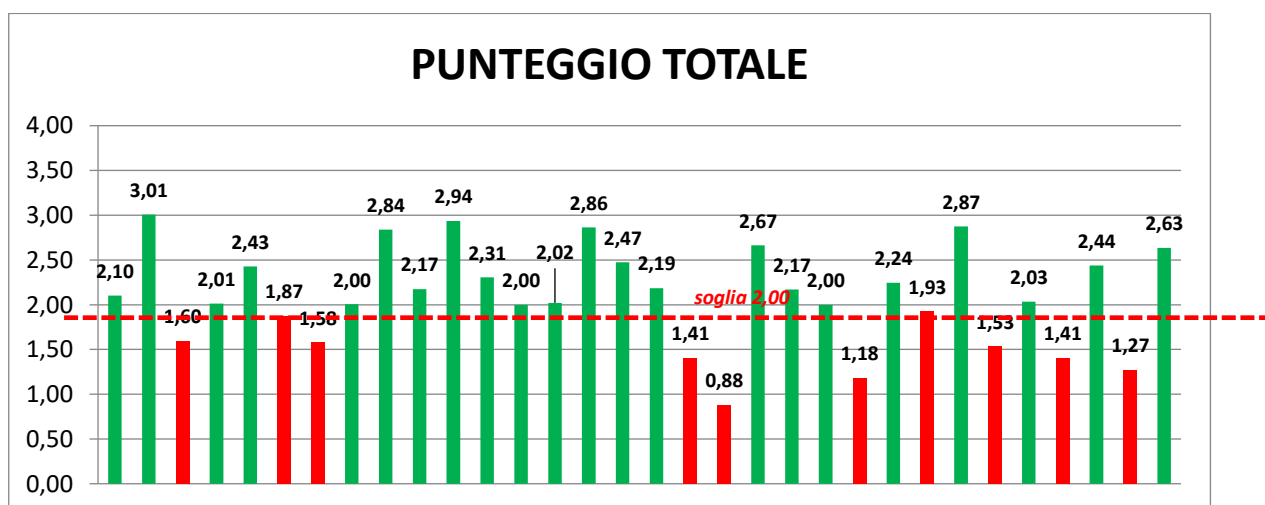


Figura 5.2: Risultati ottenuti dai dati preliminari

Pertanto, dalla suddetta valutazione è emerso che circa il 70% dei PUMS valutati è sufficientemente coerente con le linee guida emanate dal MIT.

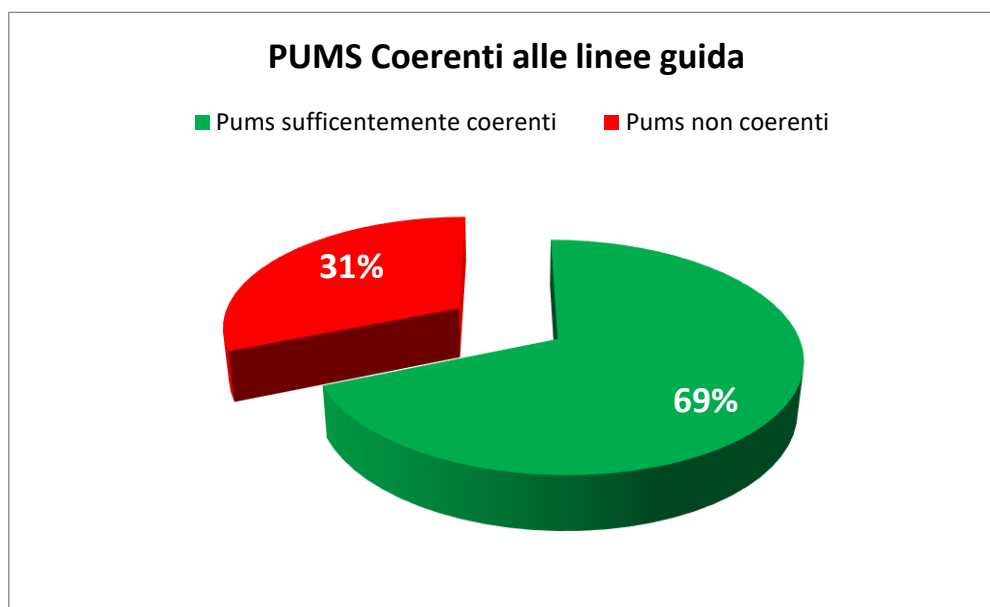


Figura 5.3: Risultati percentuali inerenti alla validità dei PUMS presentati

Le valutazioni effettuate sono state inviate agli enti locali al fine di suggerire eventuali modifiche o integrazioni ai PUMS redatti.

Al fine di offrire ai Comuni un valido supporto nella redazione del PUMS, è stato predisposto dalla Struttura tecnica di missione del MIT e dalla Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile, in collaborazione con il Politecnico di Milano, un “Vademecum” condiviso con il Tavolo Tecnico PUMS, istituito con DM n.232 del 08/5/2018, nella riunione del 27/09/2022 e disponibile sul sito web del MIT.

il Vademecum presenta una serie di indirizzi operativi a partire dai passi procedurali previsti dalle Linee guida italiane, descritti mettendo in luce i punti più critici, cui prestare maggiore attenzione, e poi riassunti in schemi grafici che scompongono il singolo passo procedurale in attività disposte in sequenza logico-temporale. Nell’inquadramento dei singoli passi procedurali si fa anche riferimento alla seconda edizione delle Linee guida europee (ELTIS, Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2nd edition, ottobre 2019), per precisare la rilevanza del singolo passo all’interno dell’intero processo di pianificazione e richiamare eventuali specifici suggerimenti. Gli indirizzi operativi valorizzano l’esperienza di comuni e città metropolitane italiane che si sono già dotate del PUMS, segnalando per ciascun passo procedurale alcune best practices, individuate tra i PUMS che hanno ottenuto il punteggio migliore nello specifico passo procedurale secondo la valutazione formulata dal Tavolo entro maggio 2021. A partire dalla valutazione, che si concentra sul rispetto della normativa sopra citata, le best practice riportate nel Vademecum mettono in luce per ciascun passo procedurale alcuni aspetti distintivi della redazione del singolo PUMS che costituiscono degli elementi valutativi premianti, di originalità, legati alle modalità con cui le specificità del contesto sono state considerate nell’implementazione del processo di pianificazione.

Chiude il Vademecum un paragrafo dedicato all’aggiornamento del PUMS, che le suddette Linee guida italiane prevedono debba svolgersi con cadenza almeno quinquennale.

5.3.2 Implementazione della Piattaforma dell'osservatorio del trasporto pubblico locale-Creazione sezione PUMS

Con DM 444/21, la piattaforma dell'osservatorio per le politiche del TPL diventa il sistema di monitoraggio e verifica dell'adozione dei PUMS da parte degli enti locali.

A tal fine la piattaforma è stata implementata per raccogliere i dati relativi ai macro-obiettivi minimi obbligatori, con i relativi indicatori elencati dal decreto. Nello specifico, è stata creata una nuova sezione dedicata ai Comuni e alle città metropolitane denominati "enti PUMS", in cui gli stessi, dopo la registrazione, devono inserire i dati relativi alla cosiddetta "anagrafica" ovvero allo stato di attuazione del Piano, ma anche i valori relativi agli indicatori previsti per gli obiettivi minimi, nelle apposite sezioni dedicate e denominate:

- A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità
- B. Sostenibilità energetica e ambientale
- C. Sicurezza della mobilità stradale
- D. Sostenibilità socio-economica

Nel corso dell'anno 2021, il 57% delle città metropolitane ha attivato le funzionalità previste nella piattaforma, almeno per la parte anagrafica. Tra i Comuni con più di centomila abitanti, risulta aver attivato la funzionalità il 73% dei Comuni. Tuttavia, la parte relativa agli indicatori, è stata utilizzata solo da 9 enti, che peraltro non hanno potuto valorizzare tutti i campi previsti, poiché non utilizzano gli indicatori previsti dalla norma a causa della difficoltà nel reperire i dati necessari alla costruzione dell'indicatore stesso.

5.4 Il Piano Strategico Nazionale della mobilità sostenibile

La predisposizione del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile è stata prevista dall'articolo 1, commi da 613-615, della legge n° 232/2016 (Legge di bilancio 2017).

Tale Piano è diretto al rinnovo del parco autobus adibito al TPL che ha una vetustà media molto superiore a quella europea.

Il rinnovo del Parco mezzi su gomma ha anche lo scopo di promuovere il miglioramento della qualità dell'aria, ricorrendo a tecnologie innovative in linea con gli accordi internazionali e con le disposizioni normative della Unione Europea nonché di rilanciare la filiera industriale italiana di produzione di autobus.

Il Piano è stato approvato con DPCM del 17.04.2019 e prevede un finanziamento pari a 3.885,16 milioni di euro nel periodo 2019-2033, di cui 3.700 milioni di euro originariamente stanziati dal Piano in parola e 185,16 milioni delle risorse di cui all'articolo 1, comma 95 della legge 145/2018 (Fondo investimenti 2019).

Il Capitolo 12 del Piano e gli articoli 3,4,5 del DPCM in parola definiscono gli indicatori di riparto delle risorse per gli enti interessati che sono rispettivamente:

comuni capoluogo di città metropolitane e Comuni capoluogo di provincia ad alto inquinamento PM10 e biossido di azoto (art. 3 del DPCM);

Città metropolitane e comuni superiori ai 100.000 abitanti (Art. 4 Del DPCM);

Regioni (Art.5 del DPCM);

Con il supporto di apposito gruppo di lavoro, costituito con gli altri dicasteri interessati (MEF, MATTM, MISE), avvalendosi anche di Invitalia (con cui è stata stipulata una convenzione, ai sensi

del comma 614 della Legge 232/2016) sono state elaborate le graduatorie per il riparto delle risorse e sono stati emanati 3 distinti decreti di riparto per ciascuno dei soggetti interessati. In particolare:

Enti beneficiari	Risorse (mln di €)	Periodo	Decreto interministeriale di riparto
Città ad alto inquinamento di Pm10 e No2 (art. 3):	398	2019-2023 (I quinquennio)	n° 234 del 06/06/2020
Comuni e città metropolitane con più di 100.000 abitanti (art. 4):	1.287,16 ⁶	2019-2033 (I-II-III quinquennio)	n°71 del 09/02/2021
Regioni (art. 5):	2.200,00	2019-2033 (I-II-III quinquennio)	n. 81 del 14.02.2020

Tabella 5.2: Decreti di riparto (valori in milioni di Euro)

Ad esclusione delle risorse stanziare per il biennio 2019-2020 tutte le restanti sono destinate esclusivamente all'acquisto di veicoli ecosostenibili e per le infrastrutture di supporto (elettrico, metano, idrogeno).

Ciascun ente beneficiario, nei primi tre anni di ogni quinquennio può, infatti, destinare sino al 50% del contributo per la predisposizione della necessaria rete infrastrutturale. Il restante 50%, ovvero una percentuale superiore qualora l'ente risulti già dotato della infrastruttura di supporto, dovrà essere destinata all'acquisto di mezzi. Nei 2 anni successivi, il 100% del finanziamento dovrà essere utilizzato esclusivamente per l'acquisto dei veicoli.

Sono stati inoltre emanati i 3 decreti direttoriali relativi alle modalità di erogazione, rendicontazione e monitoraggio delle risorse ed in particolare:

Ente beneficiario	DD modalità di erogazione, rendicontazione e monitoraggio delle risorse
Regioni	DD n° 134 del 27/05/2021
Città ad alto inquinamento	DD n° 175 del 22/06/2021
Comuni e alle città metropolitane con più di 100.000 abitanti	DD n° 287 del 16/11/2021

Tabella 5.3: Distinzione dei Decreti direttoriali di riferimenti distinti per Ente beneficiario

È stato inoltre adottato il Decreto Direttoriale n. 245 del 4 agosto 2022, con il quale sono stati approvati i format da utilizzare da parte dei soggetti beneficiari per la rendicontazione delle risorse del Piano relative ai pagamenti intermedi.

Allo stato attuale sono state erogate tutte le anticipazioni e si sta procedendo nei pagamenti delle prime rendicontazioni inviate dai soggetti beneficiari.

5.5 Destinazione risorse alle Regioni del Sud

(applicazione di quanto previsto dall'articolo 7 bis del D.L. n. 243 del 29 dicembre 2016, e dal DPCM del 10 maggio 2019)

5.5.1 Decreto Interministeriale n° 234 del 06/06/2020 (Art. 3)

Preliminarmente si rappresenta che l'articolo 1, comma 71, della legge 27 dicembre 2017 n. 205 stabilisce che, per il primo periodo di applicazione del PNSMS, un terzo delle risorse del fondo siano destinate "ai comuni capoluogo delle città metropolitane, di cui alla legge 7 aprile 2014, n. 56, e ai comuni capoluogo delle province ad alto inquinamento di particolato PM10 e di biossido di azoto, chiamati ad adottare azioni strutturali per la riduzione dell'inquinamento atmosferico

⁶ di cui 1.102 originariamente stanziati dal piano e 185,16 dal fondo investimenti 2019

al fine del rispetto della direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria".

Pertanto, la finalità principale dello stanziamento è quella di contrastare l'inquinamento atmosferico dovuto a tali inquinanti per i cui superamenti l'Italia è stata sottoposta a diverse procedure di infrazione. Tale circostanza non ha reso possibile l'applicazione di quanto previsto dall'art 7 bis del D.L. n. 243 del 29 dicembre 2016, e dal DPCM del 10 maggio 2019, anche in considerazione del fatto che i superamenti dei limiti previsti per tali inquinanti sono principalmente concentrati nel Bacino Padano.

5.5.2 Decreto Interministeriale n° 71 del 09/02/2021 (Art. 4)

Relativamente al decreto di riparto di cui all'art. 4 del DPCM di approvazione del Piano (Città metropolitane e comuni superiori ai 100.000 abitanti), si è tenuto conto delle risorse già assegnate con decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il ministro dello sviluppo economico e dell'economia e delle finanze n° 234 del 06/06/2020 e pertanto si è data priorità a tutti i comuni e alle città metropolitane non beneficiarie di tali risorse. Questo ha comportato, per il primo quinquennio, un'attribuzione di risorse pari a circa il 50% delle risorse alle città metropolitane ed ai comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti del Sud.

Per quanto riguarda il II e III quinquennio non essendo stato raggiunto con la sola applicazione degli indicatori del piano quanto stabilito dall'art 7 bis del D.L. n. 243 del 29 dicembre 2016, e dal DPCM del 10 maggio 2019 si è proceduto ad una rimodulazione della graduatoria assicurando alle città metropolitane ed ai comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti del Sud una percentuale pari al 34,84% delle risorse.

5.5.3 Decreto Interministeriale n° 81 del 14/02/2020 (Art. 5)

Anche per quanto riguarda tale decreto di riparto, non essendo stato raggiunto con la sola applicazione degli indicatori del piano quanto stabilito dall'art 7 bis del D.L. n. 243 del 29 dicembre 2016, e dal DPCM del 10 maggio 2019, si è proceduto ad una rimodulazione della graduatoria assicurando alle regioni del sud una percentuale pari al 34,30% delle risorse.

5.6 Attuale composizione del parco mezzi circolante italiano adibito a tpl su gomma

Il parco autobus circolante adibito al TPL è costituito da **43.001 mezzi (M2 e M3)**.

La stragrande maggioranza dei mezzi, circa l'88%, sono ad alimentazione diesel e benzina o bifuel. Oltre il 60% dei mezzi circolanti è di classe ambientale euro 5 e euro 6. Rimane tuttavia una percentuale consistente, 20,72 (al 2020 la percentuale era pari al 37,72%), di autobus circolanti ante euro 3 e, quindi, molto inquinanti.

	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	ELETTRICO	TOTALE	%
GASOLIO+BENZINA+ BIFUEL	29	78	3.177	8.873	2.436	9.650	13.598		37.841	88,00%
METANO+ GPL	0	0	0	31	51	2.243	1.555		3.880	9,02%
IBRIDO	0	0	0	4	0	1	654		659	1,53%
ELETTRICO								621	621	1,44%
TOTALE	29	78	3.177	8.908	2.487	11.894	15.807	621	43.001	
%	0,07%	0,18%	7,39%	20,72%	5,78%	27,66%	36,76%	1,44%		

Tabella 5.4: Segmentazione del parco autobus adibito a TPL distinto per tipo di alimentazione

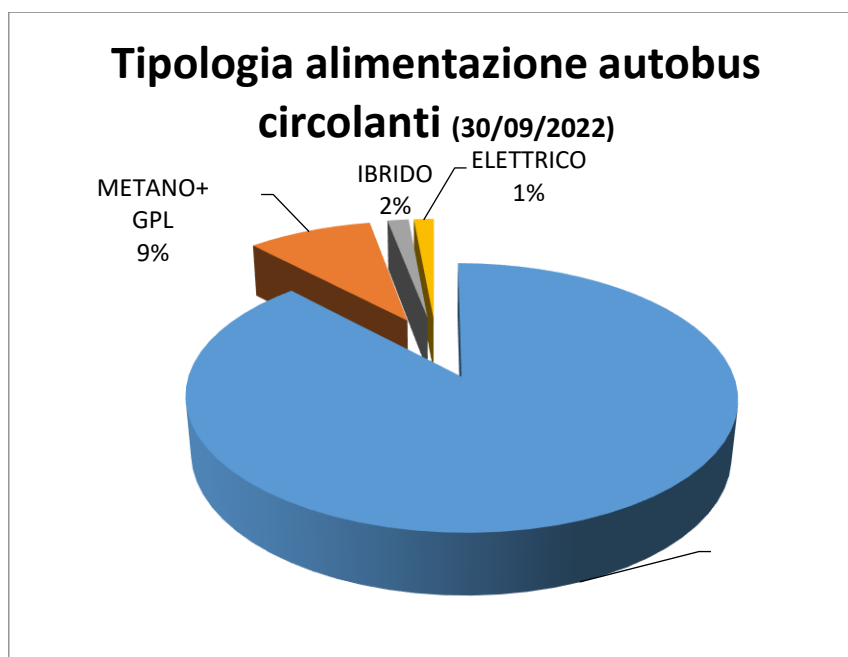


Figura 5.4: Distribuzione percentuale del tipo di alimentazione degli autobus circolanti adibiti a TPL (al 30/09/2022)

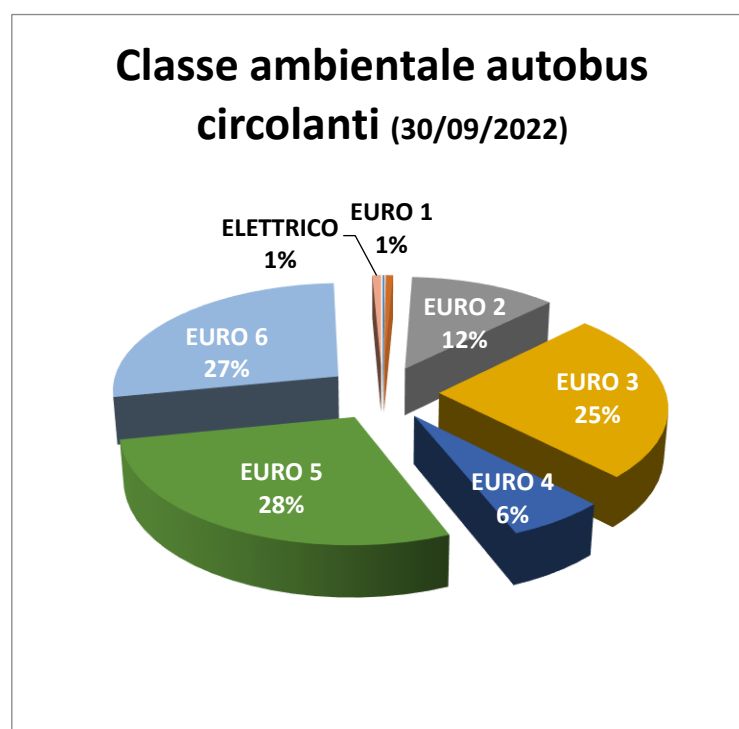


Figura 5.5: Distribuzione della Classe Ambientale dei diversi autobus circolanti adibiti a TPL

5.6.1 Tendenze

Dalle diverse estrazioni effettuate nel corso degli anni si evidenzia una sostanziale riduzione dei veicoli a gasolio, benzina e bifuluel ed un aumento dei mezzi a metano, ibridi ed elettrici, il dato puntuale è riportato nelle tabelle sottostanti.

	Data estrazione	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	TOTALE
GASOLIO+BENZINA+ BIFLUEL	8/10/18	1.214	634	7.627	11.740	2.626	9.299	6.075	39.215

	23/11/19	162	436	6.283	11.202	2.566	9.350	8.552	38.551
	20/11/20	63	250	4.997	10.477	2.534	9.231	10.163	37.715
	01/10/2021	45	172	4.361	9.780	2.536	9.495	11.990	38.379
	30/09/2022	29	78	3.177	8.873	2.436	9.650	13.598	37.841
	differenza 2018-2022	-1.185	-556	-4.450	-2.867	-190	+351	+7.523	-1.374
	Data estrazione	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	TOTALE
METANO+ GPL	08/10/2018	10	0	2	55	58	2.811	429	3.365
	23/11/2019	13	0	0	42	56	2.768	691	3.570
	20/11/2020	4	0	2	39	52	2.532	978	3.607
	01/10/2021	1	0	2	41	50	2.449	1.246	3.789
	30/09/2022	0	0	0	31	51	2.243	1.555	3.880
	differenza 2018-2022	-10	0	-2	-24	-7	-568	+1.126	+515
	Data estrazione	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	TOTALE
IBRIDO	08/10/2018				11			28	39
	23/11/2019				10			258	268
	20/11/2020				10			369	379
	01/10/2021	0	0	0	9	0	1	470	480
	30/09/2022	0	0	0	4	0	1	654	659
	differenza 2018-2022	0	0	0	-7	0	+1	+626	+620
	Data estrazione	n° autobus							
Elettrico	08/10/2018	179							
	23/11/2019	244							
	20/11/2020	302							
	01/10/2021	436							
	30/09/2022	621							
	differenza 2018-2022	+442							

Tabella 5.5: Andamento negli anni 2018-2022 del tipo di alimentazione degli autobus circolanti adibiti a TPL

5.6.2 Età media del parco autobus

Si è proceduto anche ad un'analisi dell'età media del parco autobus circolante. Da tali dati è possibile evincere che l'età media si è molto abbassata rispetto al 2018 mentre, al netto di qualche decimale, è rimasta invariata dal 2019.

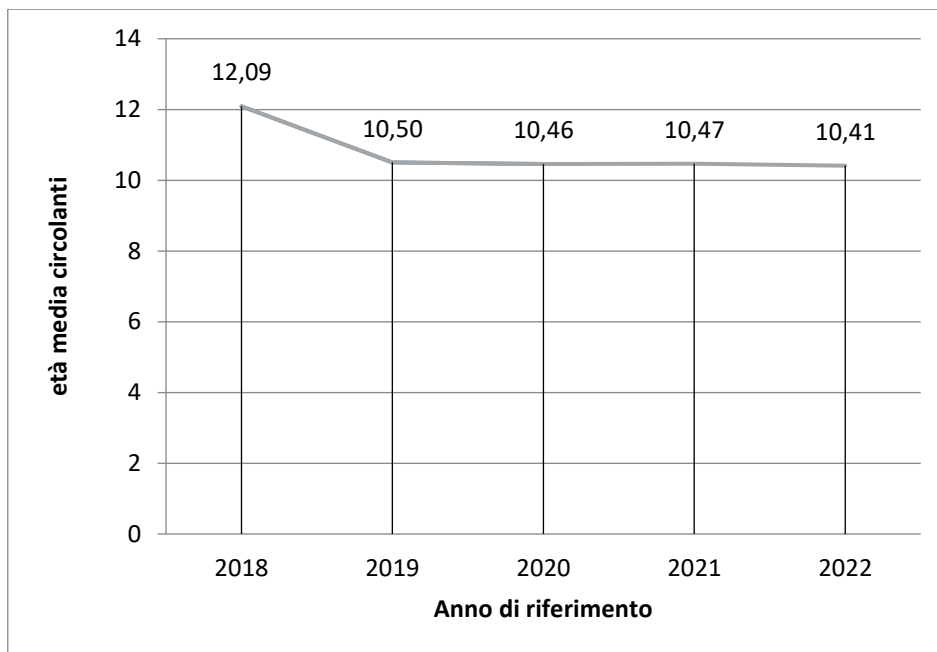


Figura 5.6: Età media del parco autobus circolante negli anni 2018-2022

L'abbassamento dell'età media, oltre al piano di finanziamento degli autobus è dovuto a quanto previsto dall'art. 1, c.232, della legge 23.12.2014 n. 190, che ha vietato, su tutto il territorio nazionale a decorrere dal 1.1.2019 la circolazione di veicoli a motore categorie M2 ed M3 alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche antinquinamento Euro 0.

Si rappresenta inoltre che l'articolo 4 comma 3 bis del DL 10 settembre 2021, n. 121, ha previsto che gli autobus, adibiti a servizi di trasporto pubblico locale, alimentati a benzina o gasolio delle classi di emissioni più vetuste vadano progressivamente dismessi e, pertanto, dal 30 giugno 2022 non possono più circolare gli euro I, dal 1° gennaio 2023 non potranno più circolare gli autobus benzina o diesel Euro 2 e dal 1° gennaio 2024, gli autobus benzina o gasolio Euro 3.

Il numero di veicoli, suddiviso per anno di immatricolazione è riportato nella tabella sottostante:

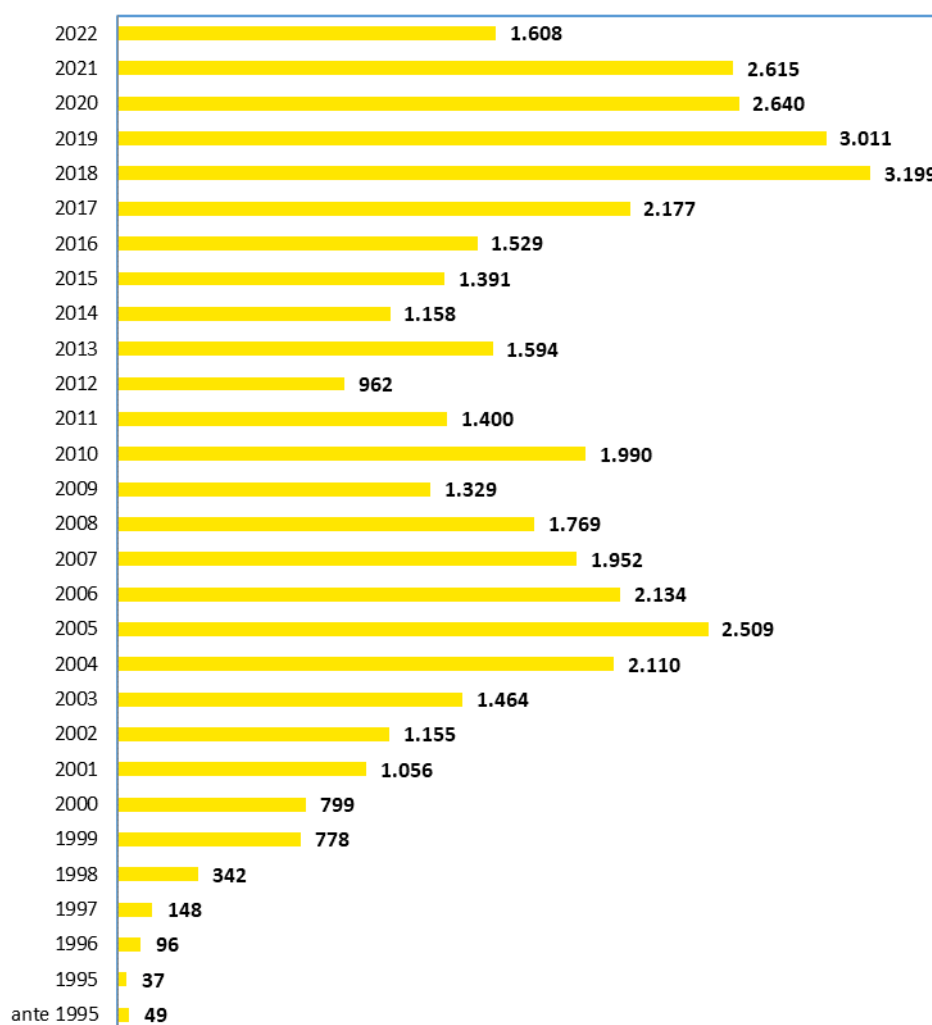


Figura 5.7: Numero di veicoli circolanti suddivisi per anno di immatricolazione

5.7 Il sostegno alla filiera degli autobus

All'interno del piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, un finanziamento pari a 100 milioni di euro è stato destinato al sostegno della competitività delle imprese della filiera dei mezzi di trasporto pubblico su gomma, in un'ottica di transizione verso forme produttive più moderne e sostenibili, con particolare riferimento alla ricerca e sviluppo di modalità di alimentazione alternativa al diesel.

Tali fondi, sono stati messi a disposizione delle aziende saranno attraverso lo strumento dei Contratti di Sviluppo di Invitalia, con l'apertura di uno sportello da parte del Mise.

Le aree di finanziamento riguardano prioritariamente:

- sviluppo e produzione di nuove architetture di autobus, nell'ottica della migrazione verso sistemi di alimentazione alternativa, dell'alleggerimento dei veicoli, della digitalizzazione dei veicoli e dei loro componenti;
- ottimizzazione e produzione di sistemi di trazione a minore impatto ambientale;
- creazione e/o all'ottimizzazione di filiere industriali per la produzione di componentistica per autoveicoli per il trasporto pubblico e lo sviluppo di nuove tecnologie IoT applicate al trasporto pubblico;

- sviluppo, alla standardizzazione e all'industrializzazione di sistemi di rifornimento e di ricarica, nonché allo sviluppo di tecnologie finalizzate alla produzione di sistemi per la *"smart charging"* di autobus elettrici.

Inoltre, con i fondi PNRR è stato programmato un investimento analogo, pari a 250 milioni di euro, al fine di dare continuità all'iniziativa già finanziata con il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile.

6. Sharing mobility

L'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility (OSM), promosso dal Ministero dell'Ambiente, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile, dal 2015 rappresenta la piattaforma di collaborazione tra istituzioni, operatori di sharing mobility e mondo della ricerca, sul tema della mobilità come servizio condiviso. Il Network comprende ad oggi più di 150 membri tra operatori di servizi di mobilità condivisa, enti locali, istituti di ricerca e associazioni. È attualmente l'unica realtà europea di questo tipo.

6.1 Lo sharing mobility a cavallo della pandemia da Covid 19

Il 2020 è stato un anno drammaticamente eccezionale, i cui avvenimenti hanno impresso una svolta imprevista in tanti settori dell'economia e della società di cui è ancora possibile oggi osservare gli effetti. Alcuni provvedimenti, come il lockdown, il coprifuoco e le limitazioni agli spostamenti in funzione del colore di Comuni e Regioni hanno avuto effetti diretti sulla mobilità: i giorni del 2020 con provvedimenti di limitazione alla mobilità sono stati centoundici (30%), e quelli in cui tutta l'Italia era in zona rossa sessanta (16%). A questo tipo di provvedimenti se ne sono aggiunti altri che hanno ridotto indirettamente, soprattutto in ambito urbano, la mobilità delle persone (e in questo caso anche delle merci), per esempio le chiusure di attività come bar e ristoranti e il ricorso massiccio al lavoro e alla didattica a distanza.

In entrambi i casi la mobilità ne è stata fortemente condizionata con interi segmenti di domanda azzerati o fortemente ridotti. A riprova di questo, l'indicatore delle emissioni di gas serra settoriale, legato anche al ciclo economico, rivela come quello dei trasporti sia stato nel 2020 il primo settore per riduzione annuale delle emissioni di GHG.

Una forte contrazione della domanda di mobilità che ha riguardato tutte le modalità di trasporto, pur se in misura diversa. Nell'anno dello scoppio della pandemia, l'insieme dei servizi di sharing mobility ha sperimentato un calo annuale complessivo delle percorrenze del -30,6% (per un totale di 92,4 milioni di km), un calo in linea con quello della mobilità privata e addirittura inferiore rispetto ad altri servizi di mobilità, come per esempio i servizi ferroviari regionali/alta velocità e il servizio di trasporto aereo.

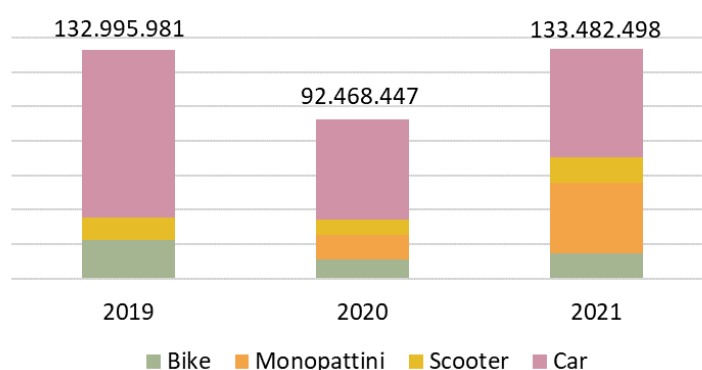


Figura 6.1: Percorrenze totali effettuate nel settore del vehicle sharing in Italia nel 2019 – 2020 - 2021

Archiviato il 2020, il settore nel suo complesso riprende quota nel 2021 anche in presenza di forti limitazioni alla mobilità derivanti dalle misure di contenimento della pandemia. I livelli di utilizzo

dei servizi di vehiclesharing (carsharing, scootersharing, bikesharing⁷, monopattino-sharing) tornano a salire come nel periodo pre-2020.

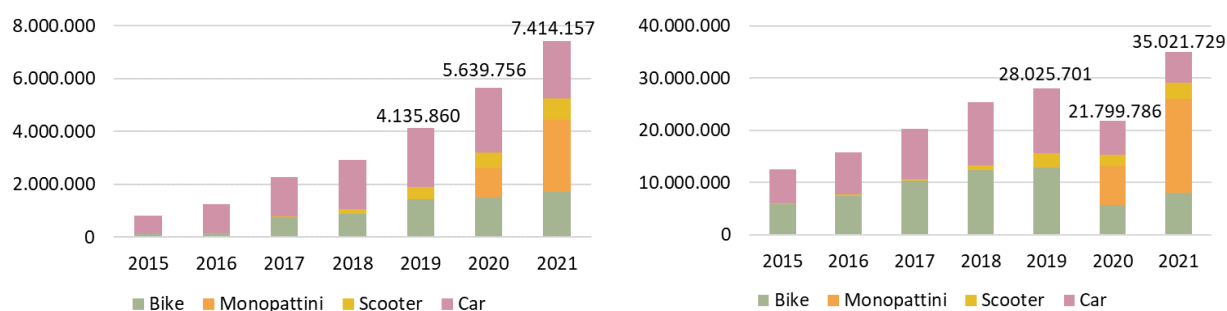


Figura 6.2: Numero di iscrizioni (sx) e numero di noleggi (dx) dei servizi di vehiclesharing

La domanda complessiva di sharing mobility che riguarda i servizi di vehiclesharing cresce nel 2021 rispetto all'anno precedente in termini di noleggi e iscrizioni, rispettivamente +61% e +31%. Il numero di viaggi realizzati in sharing mobility si riporta in linea con la tendenza registrata fino alla pandemia, anno rispetto al quale il numero di noleggi del 2021 è del 25% più alto. Su questi numeri la diffusione e la crescita dei servizi di monopattini in condivisione ha un ruolo decisivo. Il monitoraggio dei dati mensili effettuati dall'OSM sul primo semestre 2022 in due città campione, Roma e Milano, conferma che la forte contrazione della mobilità avvenuta durante la pandemia è ormai alle spalle, in particolare per i servizi di mobilità leggera (biciclette, scooter e monopattini), che in termini di numero di noleggi giornalieri fanno registrare valori superiori tra il 100% e il 400%.

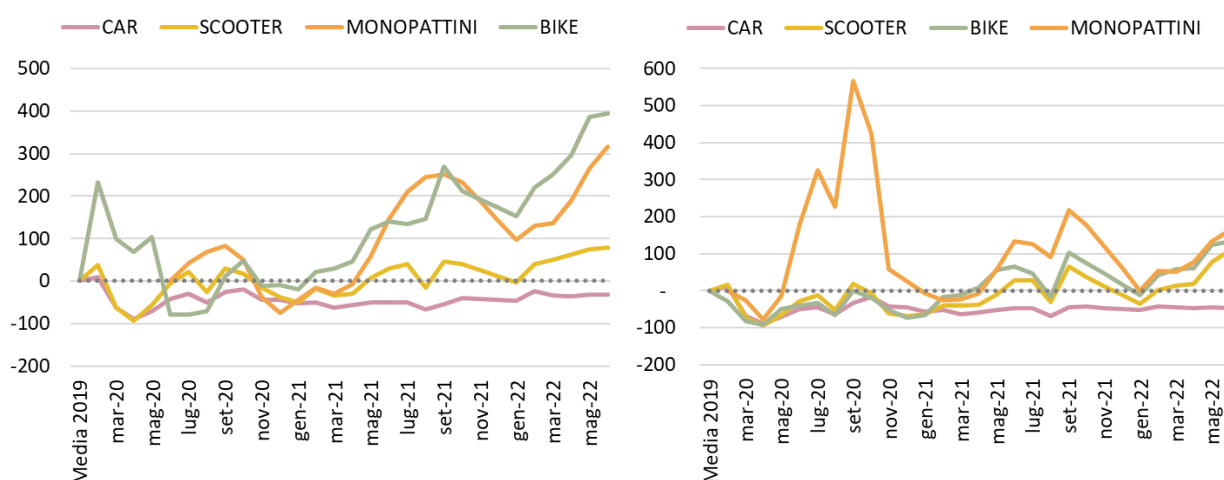


Figura 6.3: Noleggi/giorno a Roma (sx) e Milano (dx) - Numeri indice

Un 2022 che in assoluto si prepara ad essere probabilmente un anno con trend di crescita maggiori rispetto al 2021, considerato che l'insieme dei noleggi registrati dai servizi di sharing mobility cresce tra gennaio e giugno del 113% nel capoluogo lombardo e dell'83% nella capitale, per un valore cumulato di 12,6 milioni solo nel primo semestre. Uno dei driver di questa crescita è l'ulteriore espansione dell'offerta di sharing mobility che non si era fermata neanche nel 2020. Al 31 dicembre del 2021 i servizi attivi in Italia erano 190, più 32 rispetto all'anno precedente e più 90 circa rispetto al 2019. Servizi che hanno messo a disposizione dei cittadini circa 89 mila veicoli su

⁷ La metodologia di analisi del bikesharing prevede per la selezione del campione: flotta con almeno 80 bici e città capoluogo di provincia.

tutto il territorio nazionale (+5% rispetto al 2020), ripartiti rispettivamente tra bici (31% della flotta), monopattini (51%), scooter (10%) e auto (7%).

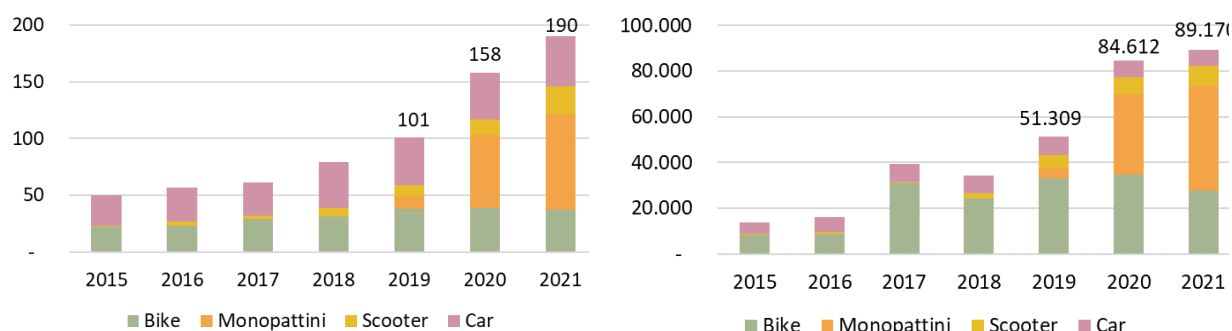


Figura 6.4: Numero dei servizi di vehiclesharing (sx) e numero dei veicoli (dx)

Migliora la “qualità ecologica” della flotta in sharing sia in termini di alimentazione che di riduzione della massa - Guardando alla composizione della flotta lo sharing si conferma come soluzione di mobilità green considerato che il 94,5% dei veicoli in condivisione è già a zero emissioni perché o composta da veicoli completamente elettrici (dunque senza emissioni locali) o perché si tratta di veicoli senza motore, come la grande parte delle biciclette in sharing. Anche il carsharing migliora da questo punto di vista, con i servizi free-floating che tornano con una quota di auto elettriche sopra il 20% e i servizi station-based che arrivano a quota 44%. Dati che vanno letti soprattutto in relazione alla qualità ecologica del parco circolante privato italiano nel 2021, che facendo riferimento alle sole automobili conta una quota di auto a zero emissioni pari solo allo 0,3%.

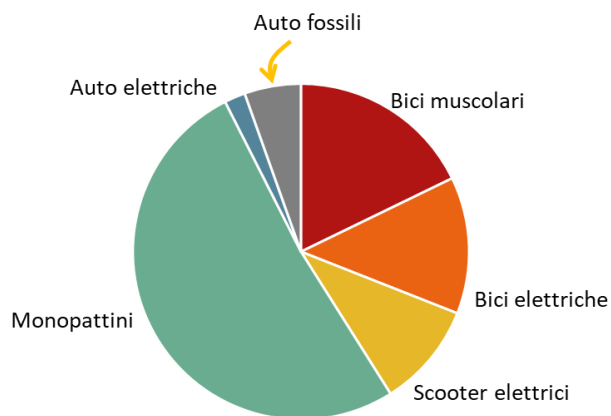


Figura 6.5: Flotta in condivisione suddivisa per tipologia di veicolo - Italia 2021

L’evoluzione della sharing mobility sta premiando inoltre sempre di più i veicoli leggeri, di ridotte dimensioni ed elettrici. La micromobilità in sharing, definizione in cui l’Osservatorio della Sharing include veicoli leggeri come il ciclomotore, la bicicletta e il monopattino condiviso, raggiunge infatti nel 2021 quota 93% dell’intera flotta (+30% rispetto a 5 anni fa). In termini pratici questo dato fa sì che mediamente un veicolo in sharing mobility pesi 111 kg, circa dieci chili in meno del 2020.

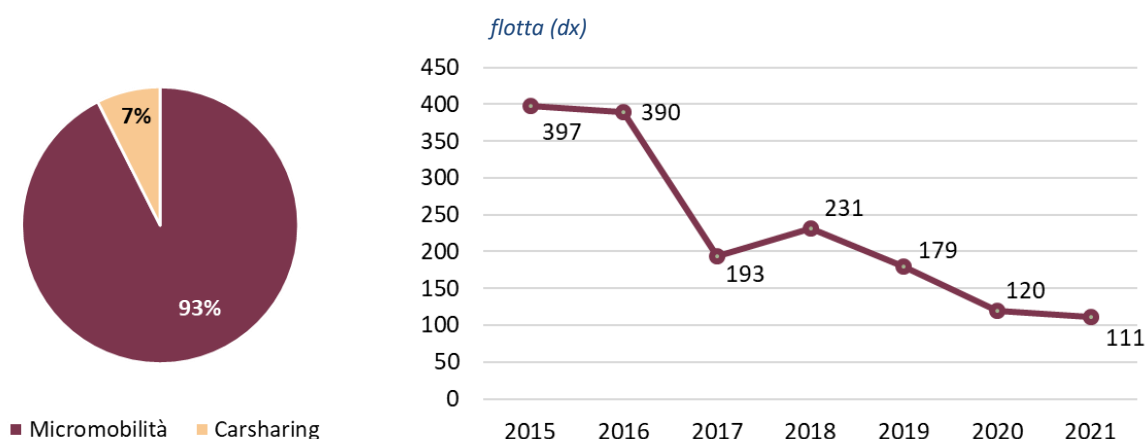


Figura 6.6: Flotta suddivisa tra micromobilità e carsharing nel 2021 (sx) e peso medio in kg del veicolo

Dal punto di vista della domanda si può sottolineare che nel 2021 l'83% dei viaggi sia avvenuto su un veicolo di micromobilità (29 milioni di noleggi circa), con una frequenza di 55 noleggi al minuto, per un totale di circa 70,2 milioni di km percorsi (il 53% del totale dello sharing nel 2021). I servizi di micromobilità in sharing sono aumentati nel 2021, passando da 117 a 146, portando con sé un ulteriore aspetto positivo: la diffusione della sharing mobility verso le città del Sud e verso città di medio-piccole dimensioni.

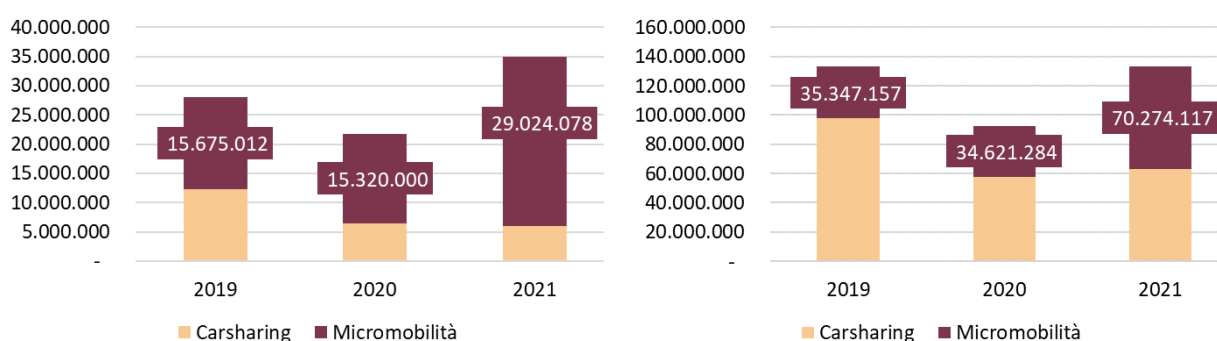


Figura 6.7: Noleggi (sx) e percorrenze in km (dx) della micromobilità in sharing

Dal punto di vista della presenza dei servizi nelle città, per la prima volta dal 2015 – quando l'OSM ha iniziato la propria attività di monitoraggio – il numero di capoluoghi di provincia con almeno un servizio di sharing mobility è più alto del numero di quelli senza nessun servizio attivo, 62 contro 46. Dal punto di vista territoriale, i capoluoghi con almeno un servizio sono 35 su 48 totali al Nord, 11 su 28 al Centro e 16 su 32 al Sud. Le uniche regioni che al 31 dicembre 2021 non avevano attivo un servizio di sharing mobility (con standard quantitativi minimi per un servizio alla scala urbana), erano invece l'Umbria, il Molise e la Basilicata.

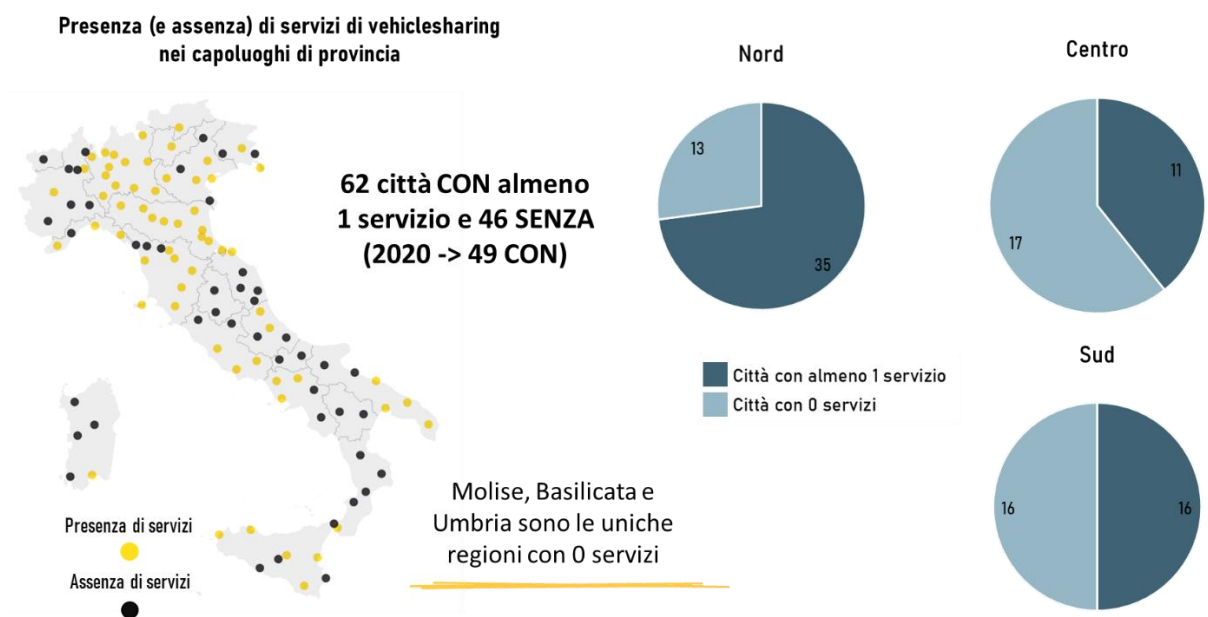


Figura 6.8: Distribuzione dei servizi nei capoluoghi di provincia al 31/12/2021

Questa maggiore diffusione dei servizi di sharing non mette in discussione che nella classifica delle prime 10 città in cui vi è più offerta e domanda di sharing mobility in Italia, ci siano sempre Milano e Roma. In particolare, Milano evidenzia un'offerta e una domanda (noleggi) ripartite in maniera molto equilibrata tra i diversi servizi, che testimoniano livelli molto importanti di multi-modalità tra i suoi cittadini. Palermo e Napoli salgono all'interno delle classifiche, soprattutto grazie all'arrivo dei servizi di monopattino in sharing.

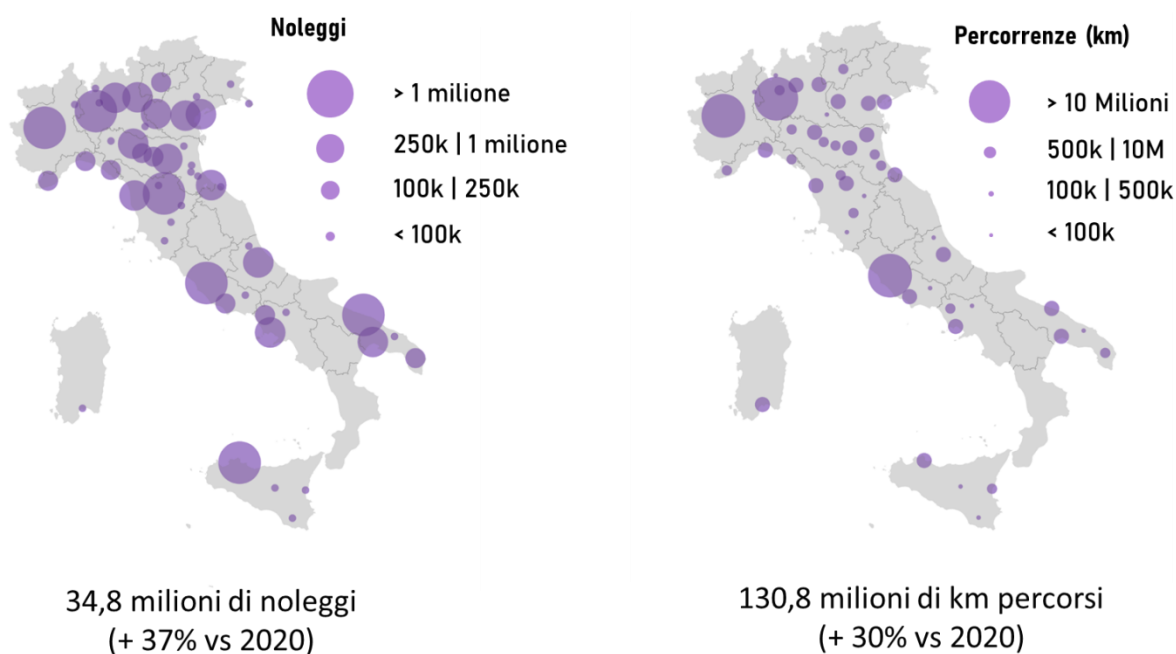


Figura 6.9: Domanda di sharing mobility nei capoluoghi di provincia al 31/12/2021

6.2 Carsharing

La domanda di carsharing è tra quelle che ha risentito maggiormente delle restrizioni alla mobilità del 2020, ma in maniera differenziata tra servizi free-floating e servizi station-based. Anche nella ripresa che nel 2021 ha coinvolto i servizi di sharing mobility, le due tipologie di servizi si comportano in maniera differente.

Infatti, i noleggi del carsharing free-floating si assestano anche nel 2021 ad un valore pari alla metà di quello registrato nel 2019, dunque ancora lontani dal livello pre-pandemia. Anche le percorrenze restano inferiori di un terzo circa rispetto ai km totalizzati due anni prima, sostenute però da noleggi mediamente più lunghi.

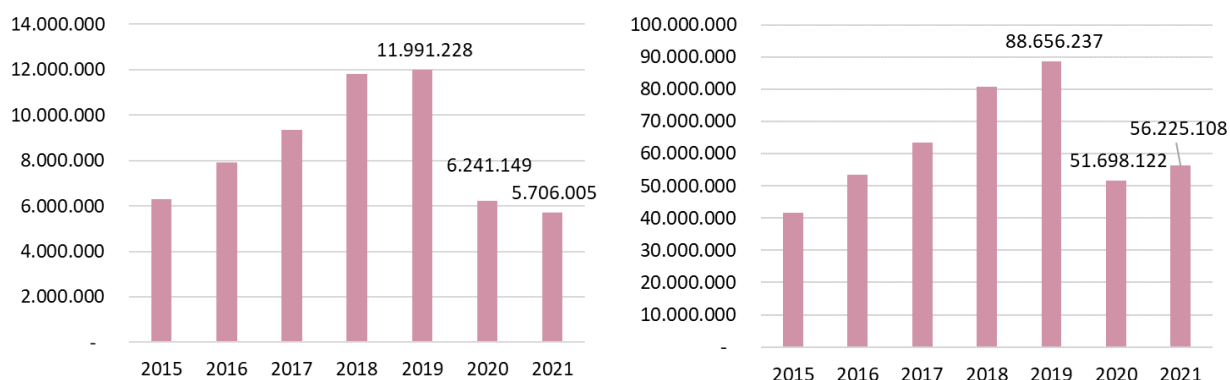


Figura 6.10: Noleggi (sx) e percorrenze (dx) del carsharing free-floating

I servizi station-based crescono invece dal punto di vista dei noleggi nell'ultimo anno, 291 mila viaggi contro i 238 mila del 2020 (+22,2%), a cui corrisponde una crescita del 13,6% anche delle percorrenze. Ancora lontani di circa il 20% invece i livelli di domanda pre-pandemia registrati a dicembre del 2019.

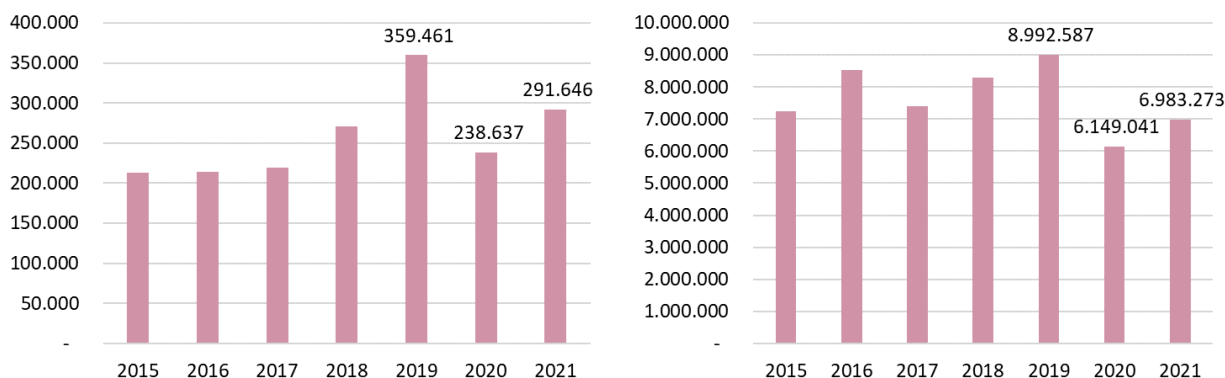


Figura 6.11: Noleggi (sx) e percorrenze (dx) del carsharing station-based

Questa tendenza viene da lontano ma è stata ulteriormente accelerata dalla pandemia. Appare infatti difficile attribuire il calo negli indicatori di domanda del carsharing alla sola paura dell'utilizzo di un'auto non sanificata, piuttosto al venir meno di alcuni segmenti di domanda tipici di questo servizio e all'aumentata concorrenza di veicoli come quelli della micromobilità che si dimostrano più efficienti nei brevi spostamenti in ambito urbano. Ecco che la ricerca di altri segmenti di domanda, come per esempio l'uso dell'auto nel week-end, per il carsharing free-floating tende ad assumere un ruolo maggiore rispetto al passato, con la durata media che è cresciuta del 34%, raggiungendo i 44 minuti medi a noleggio nel 2021.

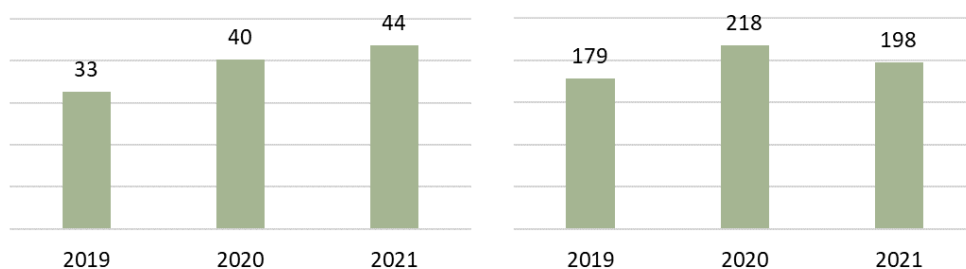


Figura 6.12: Durata in minuti del noleggio medio del carsharing free-floating (sx) e station-based (dx)

Se da un lato i modelli d'uso del carsharing aumentano, l'offerta del carsharing free-floating ha subito una forte contrazione tornando a valori inferiori a quelli del 2016 dal punto di vista della numerosità della flotta, scontando la chiusura di un grande servizio free-floating 100% elettrico nel corso del 2020 e le difficoltà di approvvigionamento dei veicoli nel 2021 per il rinnovamento della flotta.

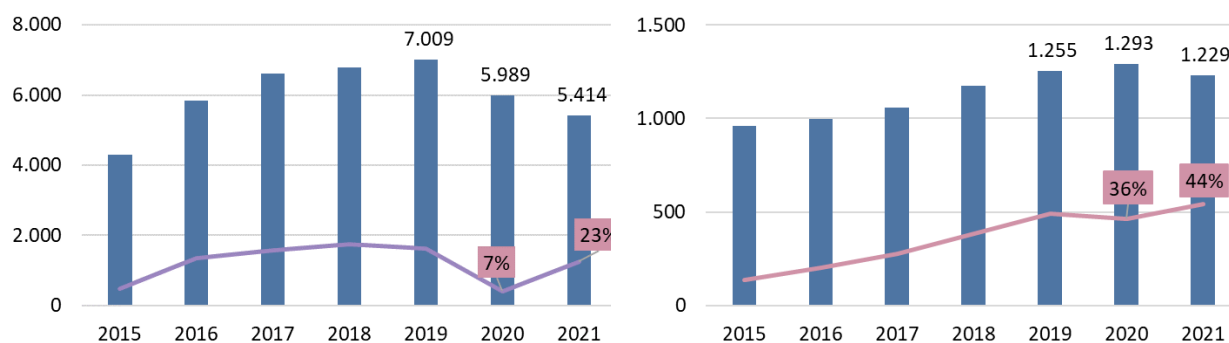


Figura 6.13: Numero di veicoli e quota di EV nel carsharing free-floating (sx) e station-based (dx)

Meno auto in condivisione su strada ma un numero di servizi che complessivamente cresce nel 2021 arrivando a 44 servizi operativi (21 free-floating e 23 station-based), tre in più rispetto al 2020 e due in più rispetto al 2019. Il dato senza dubbio positivo è la crescita della percentuale di auto elettriche sul totale della flotta, che nel caso del free-floating torna sui livelli del 2019 riprendendosi dal picco più basso del 2020. Considerando la flotta totale del carsharing in Italia a fine 2021 la quota di EV è pari al 27%, in salita rispetto all'anno precedente quando la quota era ferma al 12%. In ogni caso un dato molto più positivo di quello che si registra nel parco circolante privato dove la quota percentuale di elettrificazione è ferma a qualche decimale. Stessa considerazione che è possibile fare guardando all'età media dell'auto in carsharing che è pari a circa 1 anno, con importanti ricadute positive sulla sicurezza e le emissioni inquinanti.

6.3 Bikesharing

Anche la domanda di bikesharing ha subito un forte impatto dalla minore mobilità delle persone in ambito urbano nel 2020, pure a fronte di un'offerta in crescita e sempre più votata all'uso delle e-bike. Prendendo in esame la domanda dei servizi di bikesharing, sulla variazione percentuale negativa dei noleggi ha probabilmente pesato una generale riconfigurazione del mercato in cui un ruolo importante potrebbe avere avuto la concorrenza esercitata dai nuovi servizi di monopattini in sharing, in particolare negli spostamenti brevi e brevissimi. Si aggiunge ovviamente a questo anche la minore presenza di mobilità studentesca e di pendolari a causa dell'emergenza

sanitaria, tra i segmenti di clientela più importanti cui si rivolge questa tipologia di servizio. Per effetto di tutto questo, il totale dei noleggi è passato da 12,7 milioni del 2019 a 5,7 milioni dell'anno successivo, per una variazione negativa pari al 55%.

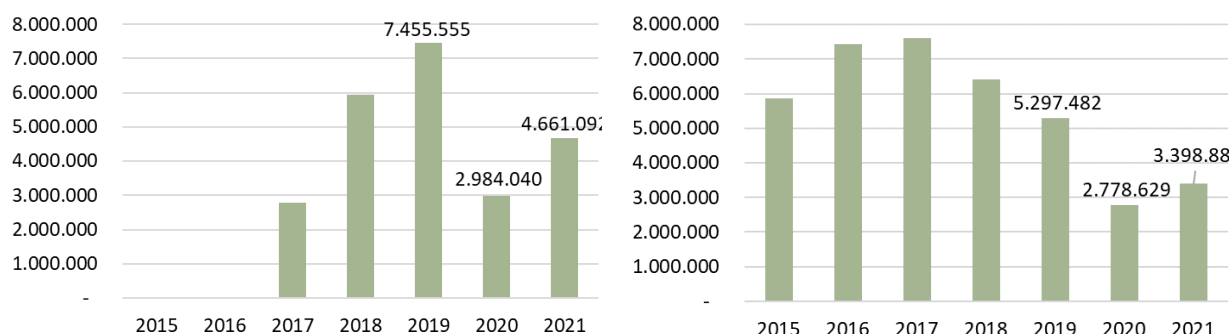


Figura 6.14: Numero di noleggi del bikesharing free-floating (sx) e station-based (dx)

Il 2021, con il miglioramento dell'emergenza sanitaria, si è evidenziata invece una ripresa del settore sia nei modelli operativi a flusso libero che in quelli station-based, con un rimbalzo sull'anno precedente pari rispettivamente a un +56% con più di 4,6 milioni di noleggi e un +22% con circa 3,4 milioni di noleggi. Il totale dei viaggi realizzati in bikesharing si attesta così nel 2021 a circa 8 milioni, ancora inferiori di circa il 37% rispetto al 2019. Segnali positivi arrivano anche dalle iscrizioni ai servizi, che nel 2021 si sono attestate sulla cifra di 1,7 milioni, variazione positiva rispetto all'anno precedente del +16%. Mentre i km percorsi in bikesharing nel 2021 sono stimabili complessivamente in 14,6 milioni, rispettivamente ripartiti tra i servizi free-floating e station-based con quote del 52% e del 48%. Dopo un aumento di 1.300 bici tra il 2019 e il 2020, l'offerta di bikesharing in termini di veicoli registrata in Italia alla fine dello scorso anno retrocede (-20%) a causa di una ricalibrazione delle flotte nelle grandi città da parte di alcuni operatori e la transizione verso nuovi bandi da parte di alcune amministrazioni.

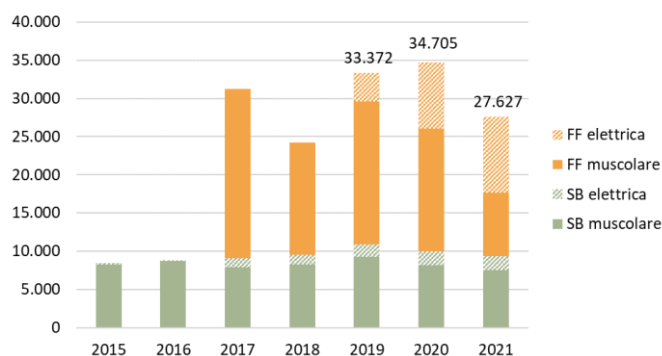


Figura 6.15: Numero delle biciclette in flotta e tipologia di veicolo

Il totale dei veicoli in flotta si suddivide in biciclette station-based muscolari 27% (-8% rispetto al 2020), station-based elettriche 7% (+4% rispetto al 2020), free-floating muscolari 30% (-48% rispetto al 2020), free-floating elettriche 36% (+14% rispetto al 2020). Un dato però che non racconta il forte dinamismo che caratterizza questi servizi proprio tra la fine dell'anno e l'inizio del 2022. In particolare, nelle grandi città dove gli stessi operatori dei servizi di monopattino-sharing arricchiscono la loro flotta con migliaia di bici elettriche. Un trend particolarmente visibile nelle grandi piazze di Roma e Milano, rispettivamente +6.3 mila bici e +9 mila bici, dove si registrano conseguentemente performance importanti anche dal punto di vista della domanda, con i noleggi che rispettivamente aumentano del 90% e del 157% da gennaio a giugno del 2022.

6.4 Scootersharing

Le circostanze che nel 2020 hanno piegato la mobilità in Italia non hanno fermato l'ascesa dei trend relativi all'offerta dei servizi di scootersharing, confermando le tendenze positive degli ultimi anni. Alla fine del 2020 i servizi operativi in Italia sono cresciuti di quattro unità rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, così come anche i veicoli in flotta. Offerta di scootersharing che non smette di crescere neanche nel 2021, facendo registrare 11 nuovi servizi rispetto all'anno precedente e un incremento del 20% circa della flotta per un totale di 8,9 mila scooter in condivisione a disposizione degli utenti. Da segnalare anche che il 2021 è l'anno del completo shift tecnologico della flotta verso l'elettrico, che ad oggi è dunque composta al 100% da veicoli a zero emissioni.

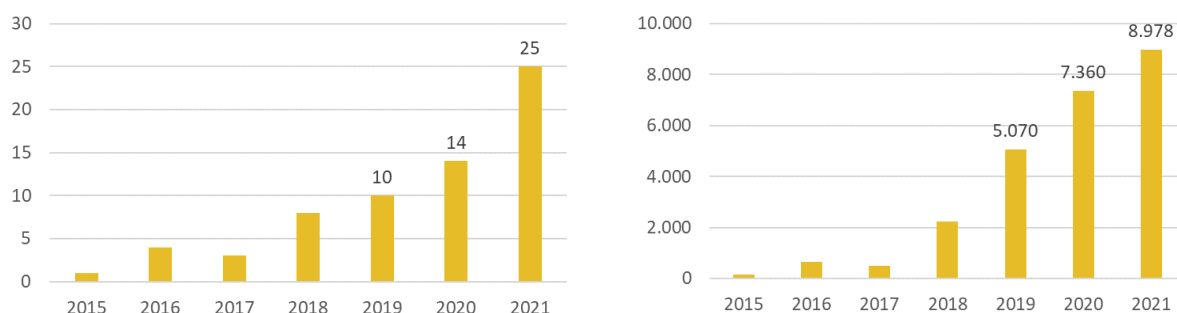


Figura 6.16: Numero di servizi di scootersharing (sx) e numero di veicoli in flotta (dx)

Anche la domanda di scootersharing ha mostrato segnali positivi in un anno complicato come il 2020, risultando il servizio, tra quelli già presenti e consolidati nel 2019, che ha perso meno noleggi su base annua: 2,2 milioni nel 2020 contro i 2,9 milioni nel 2019 (-25%). Nel 2021 il livello della domanda è tornato sui numeri del 2019 registrando un piccolo incremento del +5%. In totale, i viaggi totali effettuati su un ciclomotore in condivisione sono stati 3 milioni nel 2021, +40% rispetto all'anno precedente. Simile anche l'incremento delle iscrizioni ai servizi per un totale di 807 mila utenti registrati nel 2021.

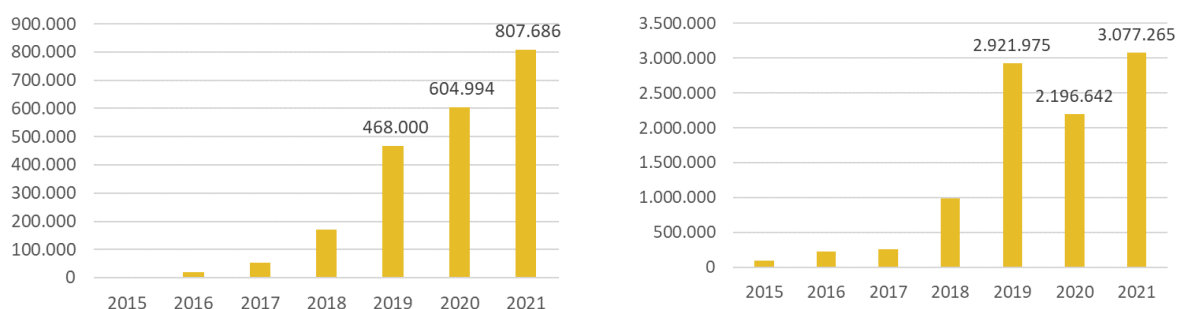


Figura 6.17: Numero di iscrizioni ai servizi di scootersharing (sx) e numero dei noleggi (dx)

Il numero di km percorsi con i veicoli dello scootersharing sono stati 14,4 milioni nel 2021 contro i 9,2 milioni del 2020 e i 13 milioni del 2019, per una percorrenza media del viaggio di 4,7 km/noleggio e una durata di 13,9 minuti/noleggio.

6.5 Monopattino-sharing

Come anticipato quando si è tratteggiato il quadro generale del settore, il monopattino in condivisione ha cambiato il volto della sharing mobility in Italia. Arrivati in Italia sul finire del 2019, i servizi di monopattino in sharing hanno realizzato numeri senza precedenti nell'anno della pandemia, diventando in 12 mesi il servizio più diffuso in Italia, quello più presente nelle città del Sud, quello con più veicoli operativi sulle strade, nonché quello in grado di realizzare il maggior numero di noleggi. Performance ancora migliori si registrano nel 2021, anno che certifica la forte espansione di un segmento della sharing mobility che da solo ha registrato la metà dei noleggi totali fatti in Italia (17,9milioni), più che raddoppiando la performance dell'anno precedente. Aumentano di pari passo anche le iscrizioni ai servizi che a dicembre del 2021 sono stimate intorno ai 2,7 milioni (+144% rispetto all'anno precedente).

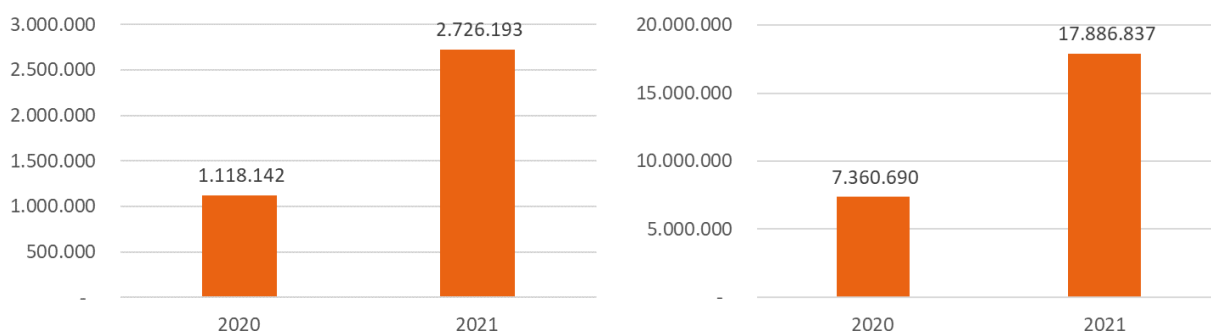


Figura 6.18: Numero di iscrizioni ai servizi di monopattino-sharing (sx) e numero di noleggi (dx)

Il totale dei km percorsi con i monopattini in condivisione è passato dai 14,4 milioni di km del 2020 ai 41,2 milioni di km del 2021, con una percorrenza media di 2,3 km/noleggio e una durata media di 11,5 minuti/noleggio.

Di segno positivo anche la dinamica dell'offerta: 20 servizi in più nel 2021 rispetto al 2020, a cui corrisponde un ulteriore aumento dei veicoli in flotta, +30% per un totale di 45,9 mila monopattini in condivisione sulle strade italiane. Inoltre, alle 24 città dove il servizio era attivo nel 2020 se ne sono aggiunte altre 15 nel 2021 (Benevento, Brindisi, Cagliari, Catania, Frosinone, Grosseto, Imperia, Novara, Padova, Palermo, Piacenza, Prato, Ragusa, Reggio Emilia e Teramo).

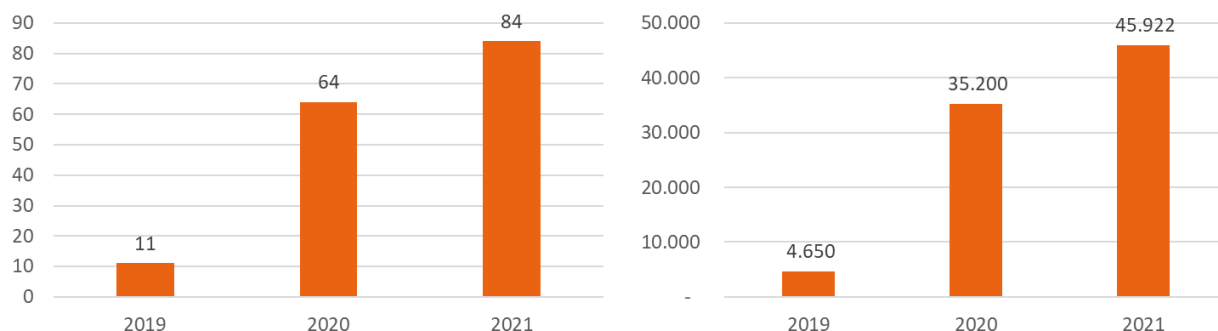


Figura 6.19: Numero di servizi di monopattino-sharing (sx) e numero di veicoli in flotta (dx)

La spinta alla crescita indotta dall'arrivo di questi servizi non ha precedenti nel panorama della sharing italiana per proporzioni, portando anche alla ribalta la scarsità delle infrastrutture disponibili, l'assenza di parcheggi dedicati per i mezzi più leggeri e la necessità di governare il sistema della mobilità urbana, garantendo spazio e sicurezza a tutte le modalità e i mezzi di trasporto.

6.6 Focus sulle città dello sharing

Un interessante approfondimento pubblicato all'interno del V Rapporto nazionale sulla sharing mobility sui 108 capoluoghi di provincia italiani aiuta a comprendere il rapporto tra presenza di servizi e indicatori demografici come numero di abitanti, reddito pro capite⁸.

6.6.1 Città piccole e a basso reddito: dove lo sharing mobility non arriva

In questa analisi si è tentato di approfondire le caratteristiche delle città capoluogo in cui sono presenti servizi di sharing mobility e, allo stesso tempo, si è provato a capire cosa accomuna i capoluoghi in cui invece questi servizi mancano. Come detto in precedenza, c'è sicuramente una distribuzione diversa tra Nord e Sud. Al Nord, sono più le città servite di quelle che non lo sono mentre sia al Centro che al Sud la proporzione è invertita. Interessante la relazione tra presenza di servizi di sharing mobility e numero di abitanti. Le città grandi sono caratterizzate dalla presenza di servizi ma soprattutto le città piccole ne sono completamente sprovviste (3 su 34 le città sotto i 60.000 abitanti in cui è presente un servizio).

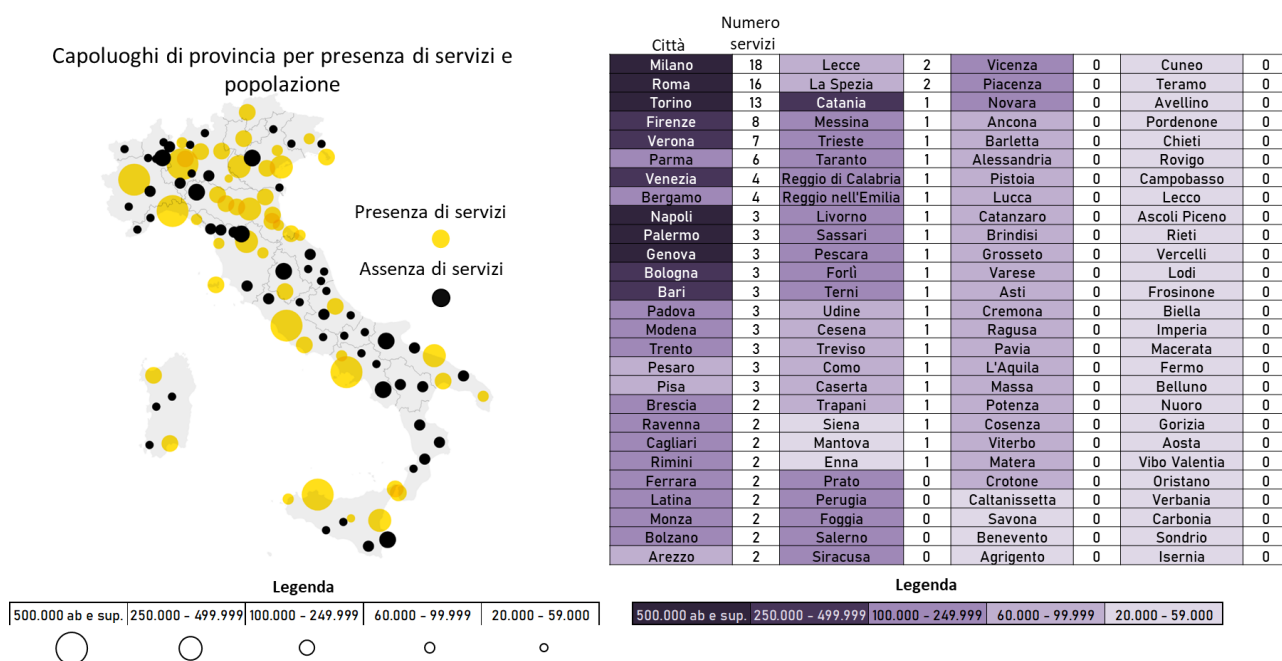


Figura 6.20: Relazione tra presenza dei servizi e abitanti al 31/12/2020

Anche per quanto riguarda il reddito pro-capite è possibile individuare dei nessi con la presenza o meno di un'offerta di sharing mobility. Considerando le città con un reddito pro capite superiore ai 24.500 €, 21 su 28 città (75%) hanno un servizio, se si prendono invece le città con reddito inferiore ai 20.500 € la situazione è ribaltata: solo 6 su 23 (26%).

⁸ Per i servizi di bikesharing, in conformità con la metodologia dell'Osservatorio, sono stati considerati solo i servizi che contano più di 80 biciclette.

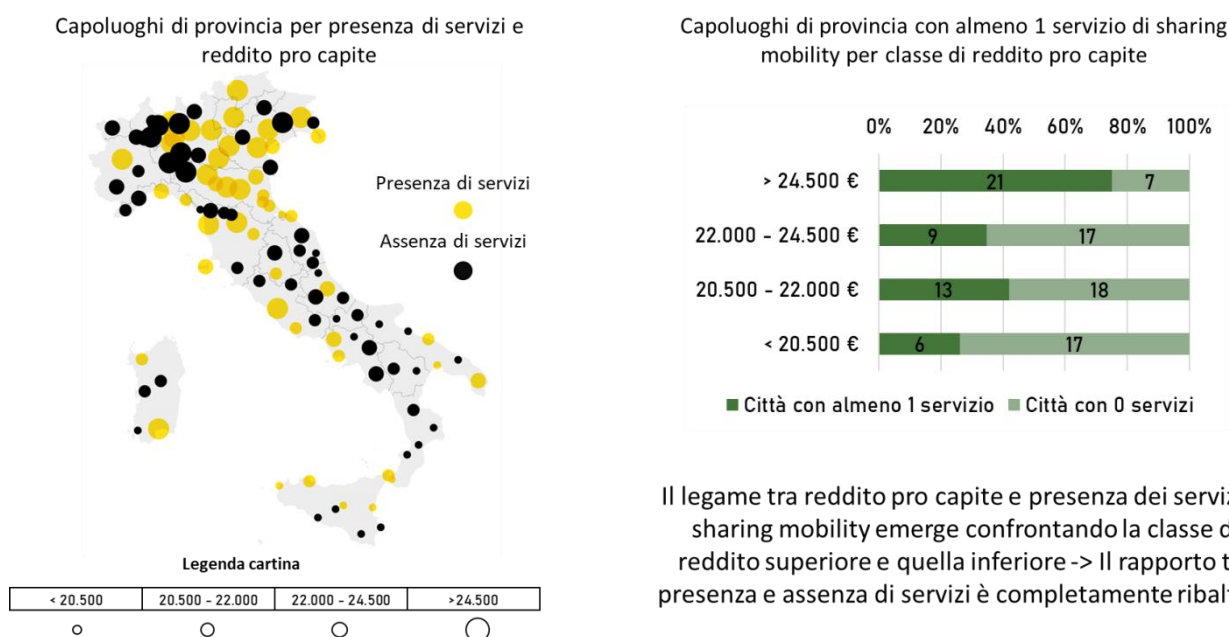


Figura 6.21: Relazione tra presenza dei servizi e reddito al 31/12/2020

6.7 Accesso allo sharing mobility

Nel 2020, la popolazione italiana contava 59,3 milioni di abitanti (ISTAT). 17 milioni abitavano nei capoluoghi di provincia e, di questi, solo 13,6 milioni vivevano in una città servita da almeno un servizio di sharing mobility. Distinguendo rispetto alla varietà dei servizi presenti in città (car, scooter, bike e monopattini in sharing) solamente 4 città presentavano tutte le tipologie per un totale di 5,4 milioni di abitanti. Altri 5 milioni di abitanti vivevano in città servite da 2 o 3 servizi. Le rimanenti 25 città capoluogo avevano nel 2020 solamente un tipo di servizio, eventualmente con più operatori attivi, per un totale di 3,3 milioni di abitanti.

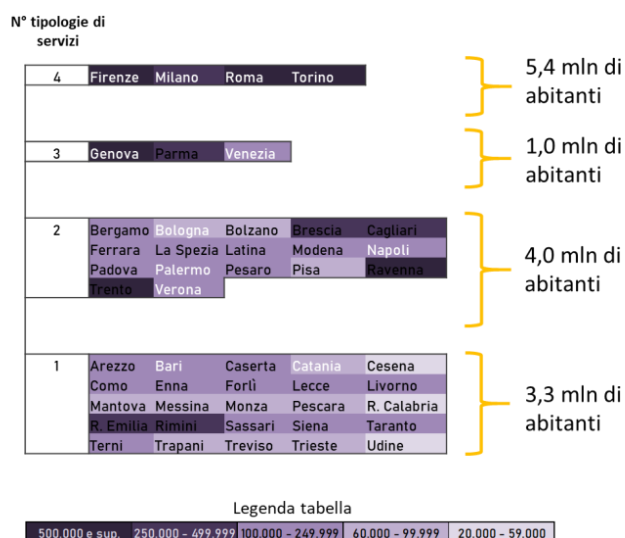


Figura 6.22: Accesso ai servizi di sharing mobility e numerosità della popolazione residente al 31/12/2020

7. Stili e comportamenti di mobilità degli italiani

In continuità con quanto presentato nelle precedenti Relazioni al Parlamento, e nel ribadire la sempre maggiore importanza di analisi della domanda di mobilità espressa dai cittadini, di seguito sono esposti i principali indicatori di mobilità elaborati dall'Osservatorio "Audimob" su stili e comportamenti di mobilità degli italiani, promosso dalla Fondazione Nazionale delle Comunicazioni e realizzato da Isfort. L'Osservatorio "Audimob" si basa su un'ampia indagine campionaria, unica nel suo genere a livello nazionale, finalizzata a ricostruire in dettaglio le dimensioni e le caratteristiche della mobilità degli italiani: il numero di spostamenti effettuati ogni giorno, le distanze percorse, il tempo dedicato, i mezzi di trasporto utilizzati, le motivazioni e così via. Le interviste effettuate, con sistema CATI (70%) e sistema CAWI (30%), sono state 16.200 sia nel 2020 che nel 2021. L'indagine interessa la mobilità della popolazione tra 14 e 85 anni, sia feriale sia (dal 2019) del fine settimana⁹. La base dati dell'Osservatorio "Audimob" è di assoluto rilievo, alimentata senza soluzione di continuità da indagini annuali dal 2000 ad oggi che cumulativamente aggregano ad oggi oltre 300.000 interviste e oltre 650.000 spostamenti analizzabili¹⁰.

Nelle pagine che seguono si presentano quindi gli indicatori più significativi di descrizione della domanda di mobilità che emergono dalle indagini "Audimob" con aggiornamenti al 2021. Dove non diversamente specificato i dati si riferiscono alla sola mobilità feriale per assicurare l'omogeneità della serie storica.

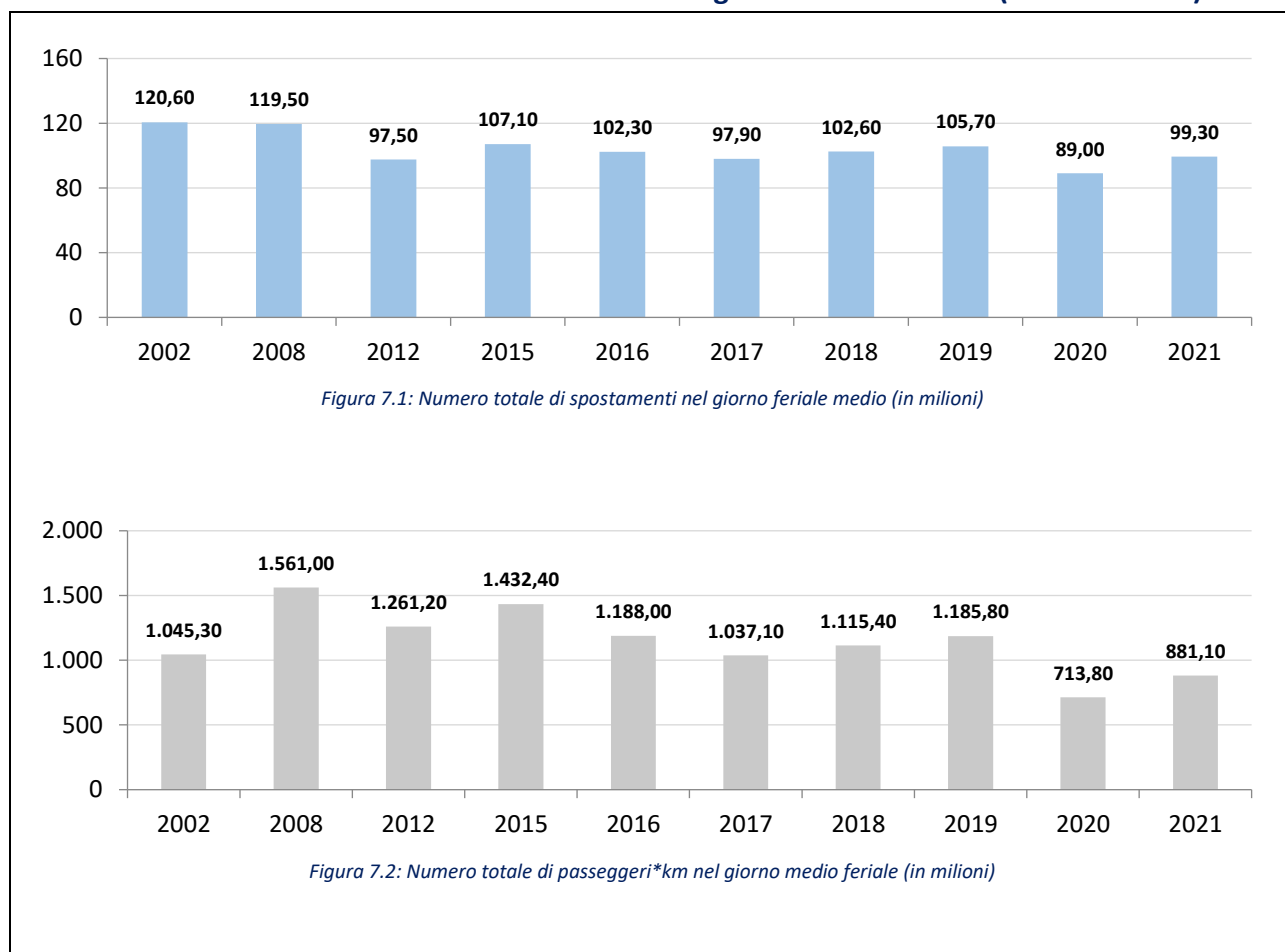
7.1 Le principali caratteristiche della mobilità degli italiani

Un primo indicatore da monitorare riguarda i volumi di domanda che rispetto alla tradizionale serie storica si sono profondamente modificati con l'emergenza sanitaria da Covid (**Graf. 1**). I dati consolidati del 2020 sono contrassegnati da pesanti variazioni negative: i flussi di mobilità feriale si sono ridotti, rispetto al 2019, del -22,3% in termini di spostamenti, passando da 105,7 milioni/giorno a 89 milioni/giorno, e del -39,8% in termini di distanze coperte (passeggeri*km). Nel 2021 si è avviato il percorso di risalita della domanda di mobilità: il volume degli spostamenti giornalieri si è attestato a 89 milioni in crescita del +8,4% rispetto al 2020 mentre in termini di passeggeri*km il rimbalzo è stato anche più robusto, pari al +16,8%. Sono variazioni positive forse minori di quanto percepito dall'esperienza comune, ma non va dimenticato che per diversi mesi del 2021, in particolare nella prima parte dell'anno, sono rimaste in vigore molte limitazioni alla mobilità quotidiana. I primi dati del 2022 (non consolidati) dell'Osservatorio "Audimob" evidenziano una forte accelerazione della domanda di mobilità che si sta riportando molto vicino ai livelli pre-Covid.

⁹ L'indagine registra in modo dettagliato tutti gli spostamenti effettuati dall'intervistato il giorno precedente l'intervista ad eccezione delle percorrenze a piedi inferiori a 5 minuti.

¹⁰ Il ruolo di "Audimob" quale fonte statistica di riferimento generale per la conoscenza del settore a livello nazionale è confermato dall'inserimento dell'indagine Audimob nel Piano Statistico Nazionale dell'Istat. Inoltre, dal 2005 i dati di "Audimob" sono annualmente utilizzati per la redazione del capitolo sulla domanda di mobilità degli italiani del Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. È infine da ricordare che il metodo di rilevazione di "Audimob" e le scelte metodologiche operate e affinate nel tempo, inclusi i delicati aspetti definitivi dei fenomeni indagati, sono ampiamente allineati alle indicazioni contenute nelle Eurostat guidelines on Passenger Mobility Statistics (pubblicate a dicembre 2018). La rilevazione "Audimob" è stata peraltro analizzata, unica indagine italiana, nella fase istruttoria che ha portato alla redazione delle Linee guida. In questo ambito ha avviato dal 2020/2021 un processo di armonizzazione dell'indagine alle citate Linee guida europee, in stretta collaborazione con Istat e fornendo ad Eurostat un primo set di indicatori poi pubblicati sul sito ufficiale dello stesso Ufficio statistico dell'Unione europea ([clicca qui](#) per visionare i dati).

Graf. 1 – L'andamento della domanda di mobilità degli italiani 2002-2021 (valori assoluti)



L'andamento altalenante dei volumi di mobilità durante la pandemia trova conferma negli altri indicatori quantitativi della domanda:

- il tasso di mobilità, ovvero la percentuale di cittadini che nel giorno medio feriale effettua almeno uno spostamento, è crollato nel 2020 al 69% dall'85,3% del 2019, per poi risalire parzialmente al 75% nella media del 2021 (**Graf. 2**);
- il numero medio di spostamenti dell'intera popolazione è sceso a 1,7 - contro i 2,1 del 2019 - e nel 2021 si è assistito ad un lieve recupero (1,8); in riferimento alla sola popolazione mobile, invece, il numero medio di spostamenti si stabilizza a 2,4; si può quindi osservare che per effetto della pandemia è diminuita in una prima fase la platea di cittadini che ogni giorno esce di casa e fa spostamenti, ma chi è "mobile" (ovvero effettua almeno uno spostamento giornaliero) esprime lo stesso livello di domanda di mobilità del periodo pre-Covid;
- la distanza media percorsa ogni giorno dalla popolazione è diminuita di 7 km nel 2020 attestandosi a 21,2 km; nel 2021 è risalita a 23,3 km; e il tempo medio giornaliero destinato alla mobilità nel 2020 è sceso di 10 minuti (dai 58 minuti del 2019 ai 48 minuti del 2020), mentre nel 2021 si è attestato a 50 minuti (**Graf. 3**).

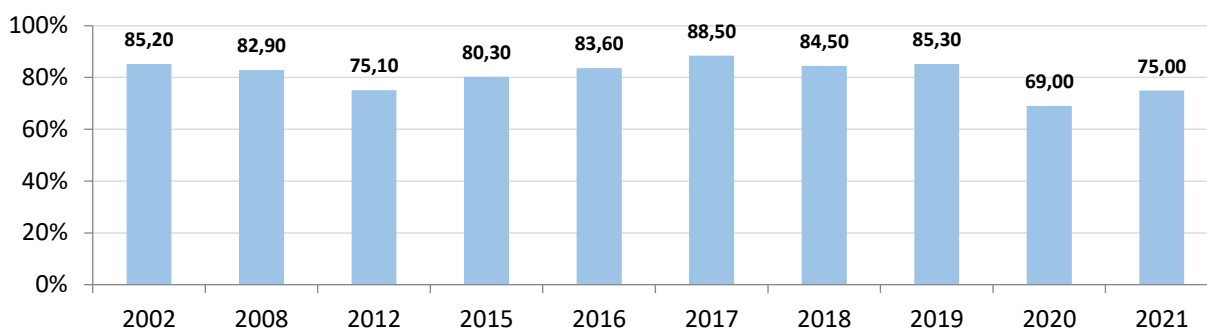


Figura 7.3: La dinamica del tasso di mobilità 2002-2021 (% di persone che effettuano spostamenti nel giorno medio feriale)

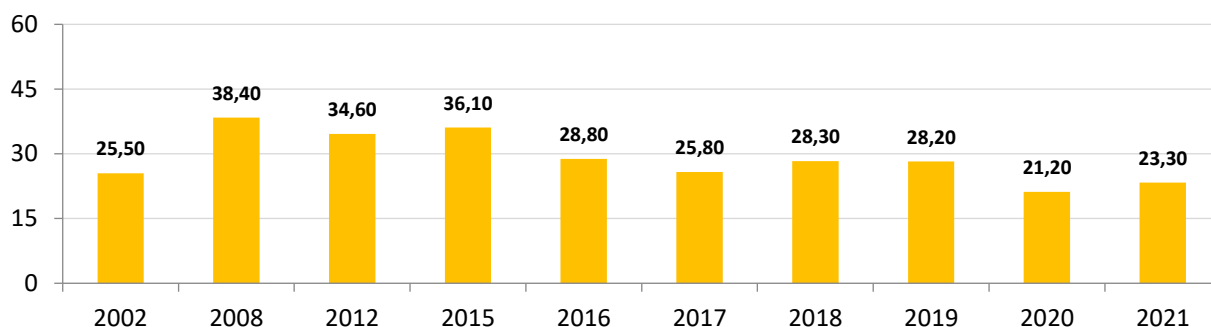


Figura 7.4: Distanza media pro-capite percorsa (numero di km riferito al giorno feriale medio)

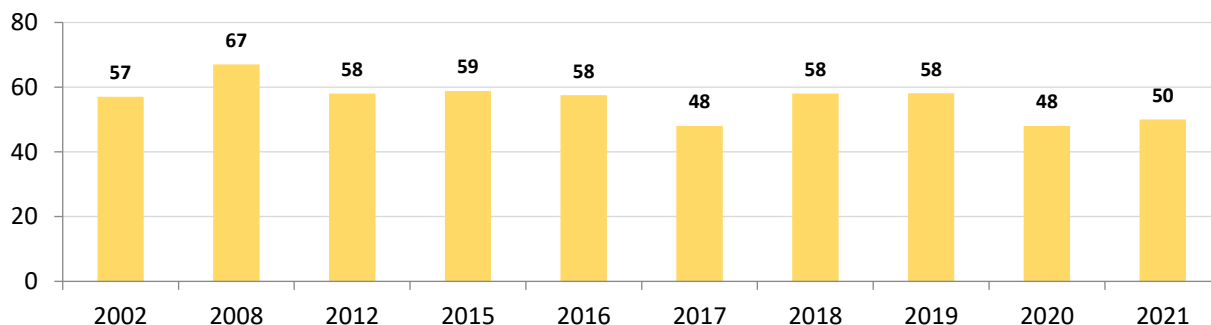


Figura 7.5: Tempo medio pro-capite dedicato alla mobilità (numero di minuti riferito al giorno feriale medio)

Passando alle motivazioni degli spostamenti, la pandemia ha spinto verso un profondo riposizionamento delle tradizionali destinazioni da raggiungere, a causa sia delle restrizioni entrate in vigore, con periodi più o meno prolungati e territorialmente differenziati di chiusura delle scuole e dei luoghi di svago, di limitazione di accesso agli esercizi commerciali, sia della diffusione delle attività a distanza in particolare nella componente lavorativa (smart working)¹¹.

¹¹ Secondo le stime dell'Osservatorio nazionale sullo smart working del Politecnico di Milano a fine 2021 erano circa 4 milioni le posizioni lavorative da remoto, continue (tutti i giorni o quasi) o saltuarie (qualche giorno a settimana)

Di conseguenza, nel 2020 la distribuzione della domanda per destinazioni è stata contrassegnata dal crollo verticale della componente scolastica, dalla riduzione marcata di quella per tempo libero e dalla crescita molto cospicua della mobilità per gestione familiare. Nel 2021 si è avviato il percorso di riavvicinamento agli equilibri pre-Covid per la domanda più sistematica, legata al lavoro e allo studio. Infatti, è cresciuto il peso della mobilità lavorativa (33,6% del totale, valore di poco superiore a quello del 2019) e in piccola misura di quella scolastica (2,2% contro l'1,7% del 2020). Allo stesso tempo è diminuita la quota di mobilità per gestione familiare (**Graf. 4**). Quanto alla regolarità della domanda, la quota di mobilità che può essere definita "non sistematica" (tipologia di spostamenti effettuati meno di 3 o 4 volte a settimana) si conferma in crescita nel 2020 (salgono al 41,8% del totale dal 39,1% del 2019), in coerenza con l'affermarsi di un modello di mobilità più granulare, contrassegnato da una minore incidenza del pendolarismo tradizionale, modello che nel 2020 si è consolidato grazie al ricordato sviluppo delle attività a distanza. Nel 2021, tuttavia, la quota degli spostamenti "sistematici", ovvero ripetuti almeno 3 o 4 volte a settimana, è risalita leggermente al 59% (58,2% nel 2019).

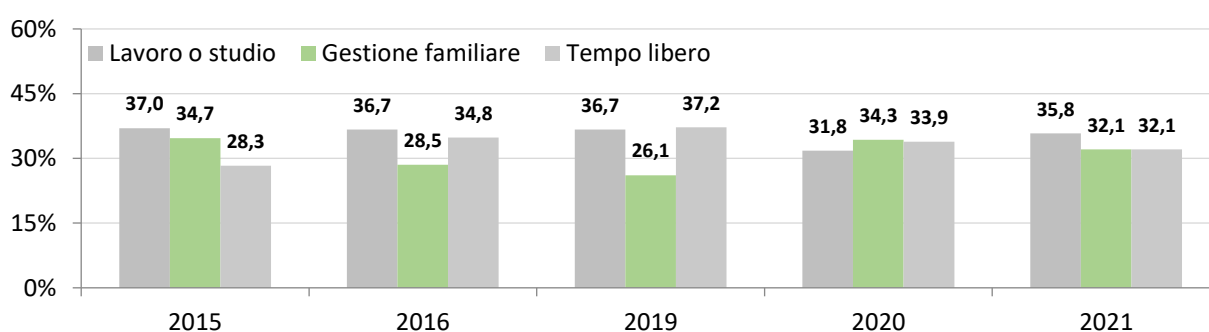


Figura 7.6: Motivazioni e regolarità della domanda di mobilità 2015-2021 (val. %)

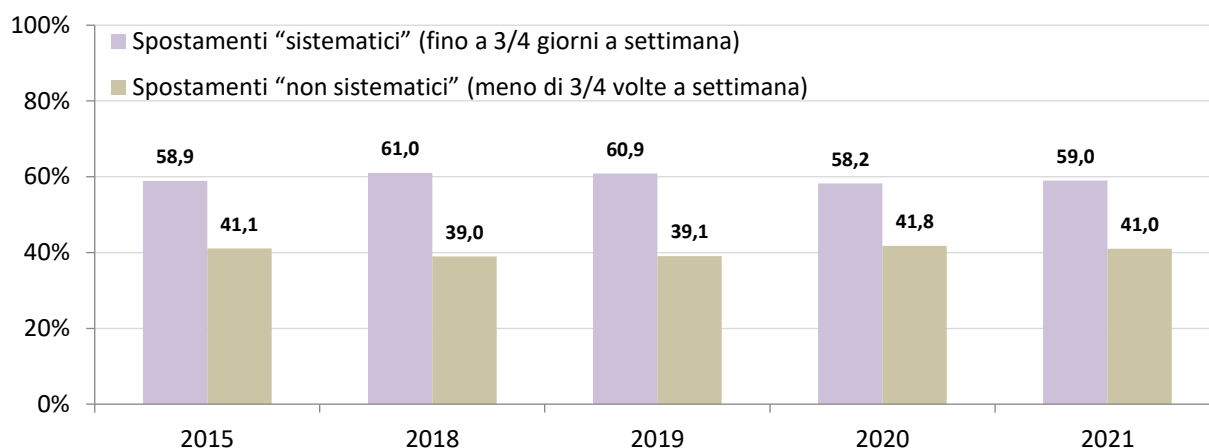


Figura 7.7: Motivazioni e regolarità della domanda di mobilità 2015-2021 (val. %)

Un ulteriore indicatore significativo per l'interpretazione dell'evoluzione del modello di mobilità dei cittadini è rappresentato dalla lunghezza degli spostamenti. Coerentemente al segno degli indicatori fino ad ora analizzati, la lunghezza media degli spostamenti è diminuita nel 2020 con una certa ampiezza, sia in totale sia alla sola scala urbana (**Graf. 5**). Nel primo caso il valore è passato dagli 11,2 km del 2019 agli 8,7 km del 2020 (-22,3%), mentre per le sole percorrenze urbane la riduzione relativa è stata anche maggiore, pari al - 36,8% (da 5,7 km a 3,6 km; va detto tuttavia che nel 2019 l'intonazione dell'indice era stata particolarmente positiva). Nel 2021 la

lunghezza media dei viaggi è aumentata a 9,9 km (+13,8%) rispetto al 2020 recuperando circa metà del gap rispetto al livello pre-Covid accumulato nel primo anno della pandemia.

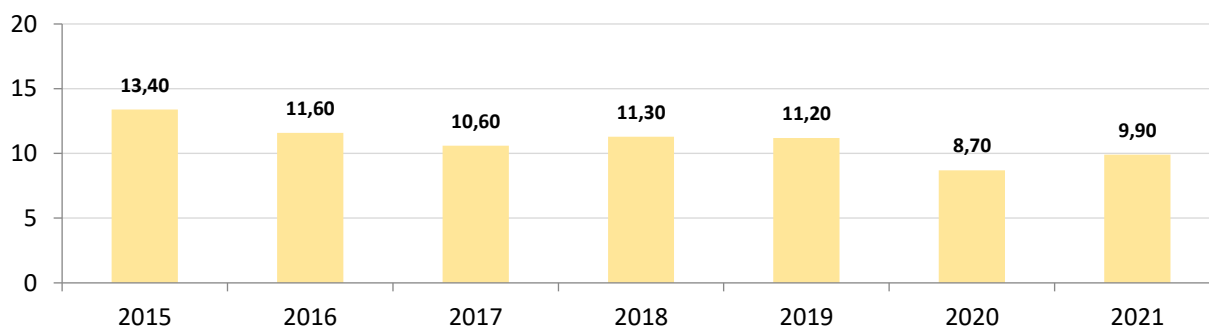


Figura 7.8: Lunghezza media degli spostamenti (km) e distribuzione % della domanda di mobilità per fasce di lunghezza degli spostamenti 2015-2021

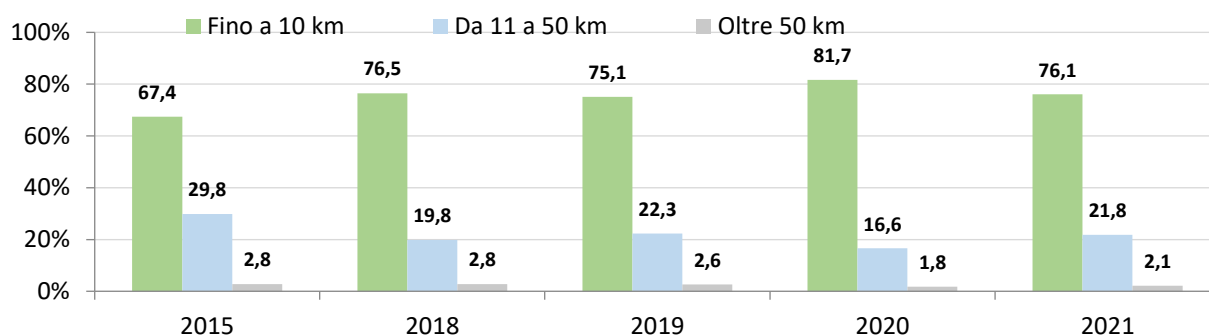


Figura 7.9: Lunghezza media degli spostamenti (km) e distribuzione % della domanda di mobilità per fasce di lunghezza degli spostamenti 2015-2021

In sostanza il modello di mobilità nel 2020 si è fortemente baricentrato sul corto raggio e sulla prossimità: meno spostamenti, di minore durata e più corti, sia quando le relazioni restano nel perimetro urbano, sia quando si sviluppano nelle direttrici extraurbane. Lo conferma la distribuzione degli spostamenti per lunghezza che offre una misura classica del peso della mobilità locale rispetto a quella di rete lunga. Nel 2020 i tragitti molto brevi, non superiori ai 2 km, hanno visto incrementare il loro peso di quasi 8 punti passando dal 32,4% del totale al 40,3%. È un dato che in modo incontrovertibile attesta il fatto che il 2020 è stato, per le note ragioni da tutti sperimentate, l'“anno della prossimità”, consolidando un modello di mobilità dei cittadini di per sé strutturalmente addensato sul corto raggio e sul perimetro urbano e locale. Nella loro aggregazione gli spostamenti di raggio inferiore ai 10 km sono stati nel 2020 ben oltre l'80% del totale, a fronte del 75% registrato nel 2019; all'altro estremo i viaggi di lunga distanza, superiori a 50 km, sono appena l'1,8% del totale (2,6% nel 2019).

Il rimbalzo della domanda di mobilità nel 2021 è stato invece senza dubbio determinato in larga parte dalla crescita della componente della media e lunga percorrenza. Infatti, gli spostamenti di scala urbana (fino a 10 km) sono scesi al 76,1% del totale, quasi 6 punti in meno rispetto al 2020 riallineandosi quasi alla soglia pre-Covid (75,1% nel 2019). La fascia dei viaggi 10-50km è salita invece al 21,8% (era al 16,6% nel 2019) e quella di oltre 50 km al 2,1%. Va comunque sottolineato che nonostante la dinamica di rafforzamento del medio e lungo raggio, la scala locale resta dominante nei comportamenti di mobilità degli italiani. Questa evidenza dovrebbe essere tenuta

nel debito conto nelle politiche dei trasporti, storicamente troppo spesso sbilanciate sulla lunga distanza.

7.2 I mezzi di trasporto utilizzati

L'analisi dei dati sui mezzi di trasporto utilizzati dai cittadini, sintetizzabili nell'indicatore di "ripartizione modale", è come sempre cruciale per capire quanto gli stili di mobilità siano orientati verso assetti più o meno sostenibili. Sotto questo profilo il 2020 è stato un anno di profondi rimiscolamenti, come anche la comune e diffusa percezione fa intuire. Il dato più significativo che viene in evidenza è il grande balzo della componente dolce (o "attiva") della mobilità; in particolare la quota di spostamenti a piedi è cresciuta di oltre otto punti percentuali attestandosi poco sotto la soglia del 30%, mentre bicicletta e micromobilità si sono consolidati al 3,8% di share (3,3% nel 2019) (Figura 6.10). Al lato opposto, la mobilità collettiva nei suoi diversi vettori (bus, treno, tram, metropolitana ecc., inclusa la sharing mobility) ha subito un dimezzamento della quota modale, dal 10,8% al 5,4%. In posizione di sostanziale tenuta i mezzi privati motorizzati (auto e moto) al 61,8% dello share modale (poco più di tre punti in meno rispetto al 2019), con l'auto che mantiene di dominio assoluto nelle scelte dei mezzi di trasporto da parte dei cittadini.

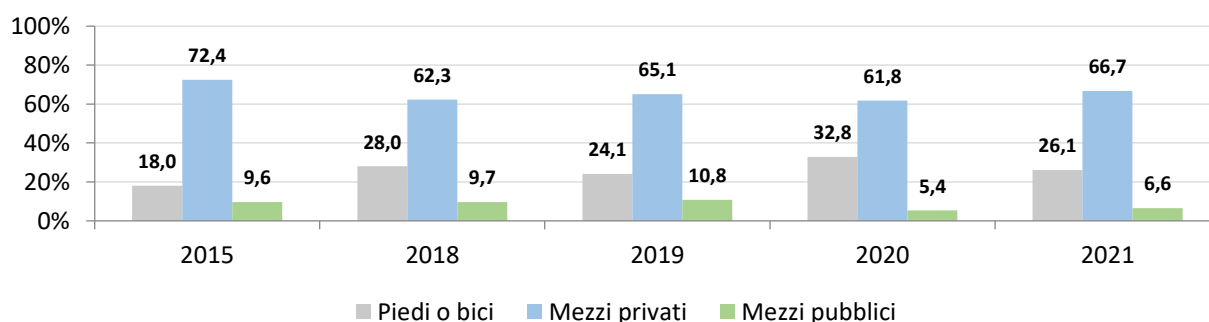


Figura 7.10: La distribuzione di tutti gli spostamenti per mezzi di trasporto utilizzati – Dato regionale riferito ai soli mezzi pubblici e all'anno 2019

Nel 2021 si è assistito invece ad un tendenziale ritorno agli equilibri pre-Covid, ma con un peggioramento in termini di sostenibilità. Da un lato, infatti, la grande crescita della mobilità attiva registrata nel 2020 è stata in buona parte riassorbita, e la quota modale degli spostamenti a piedi e in bicicletta/micromobilità è scesa al 26,1%, oltre 6 punti in meno rispetto al 2020. Dall'altro lato il trasporto pubblico ha avviato una dinamica di recupero del proprio spazio di mercato, ma ad un ritmo molto graduale: lo share sale infatti al 6,6%, un punto abbondante in più rispetto al 2020, ma la distanza dal livello pre-Covid (10,8%) è ancora molto ampia. Quanto ai mezzi privati si registra una crescita significativa che fa salire la quota modale complessiva di auto e moto oltre la soglia del 65%, superiore a quella del 2019.

In chiave di sintesi della sostenibilità del trasporto passeggeri dal lato della domanda, è utile monitorare il tasso di mobilità sostenibile che per convenzione è misurato come percentuale complessiva degli spostamenti effettuati con mezzi a presunto basso impatto ambientale, sociale ed economico, ovvero a piedi, bici/micromobilità e trasporto pubblico/sharing¹².

¹² Ovviamente l'indicatore può essere affinato, se le informazioni fossero disponibili, tenendo conto dei profili emissivi dei mezzi motorizzati (auto e moto in particolare), nonché dei loro livelli di sicurezza e di costo per gli utenti.

Come si vede nella **Figura 6.11** **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**, il tasso di mobilità sostenibile ha sperimentato una significativa progressione nel 2020 portandosi al 38,2%, il livello più alto raggiunto da inizio millennio. Nel 2021 il tasso di mobilità sostenibile ha invece subito un forte ripiegamento scendendo al 31,3%. Si conferma così che la combinazione tra riassorbimento della crescita della mobilità attiva, pieno recupero dell'auto e faticosa risalita del trasporto pubblico sta producendo un'uscita dall'emergenza sanitaria nella domanda di mobilità verso equilibri peggiori, sotto il profilo della sostenibilità, rispetto agli anni precedenti.

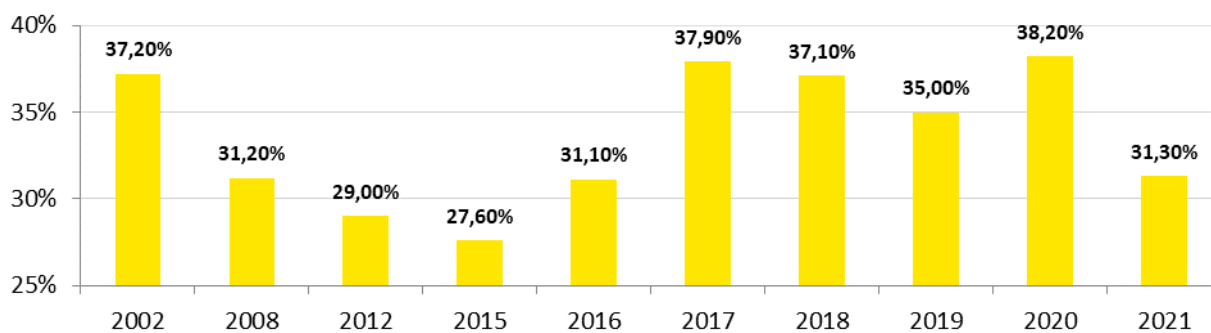


Figura 7.11: La dinamica del tasso di mobilità sostenibile (incidenza degli spostamenti a piedi + bici + mezzi pubblici sul totale)

La ripartizione modale è, come ovvio, marcatamente differenziata tra mobilità urbana ed extra-urbana. Focalizzando l'attenzione sulla sola mobilità urbana, la componente degli spostamenti non- motorizzati ha registrato un grande sviluppo nel 2020 portandosi al 43,2% contro il 31,9% del 2019; come evidenza la **Tabella 6.1**, si è già visto nei dati complessivi di ripartizione modale che nel primo anno della pandemia le limitazioni alla mobilità hanno proporzionalmente fatto crescere il peso dei tragitti brevi effettuati in prevalenza a piedi. All'inverso (simmetricamente), il sensibile generale ripiegamento della mobilità attiva nel 2021 ne ha ridotto molto la quota modale nei contesti urbani, dove è scesa al 37,1% (5 punti in meno rispetto al 2020). I mezzi privati rivestono un ruolo maggioritario nel soddisfacimento della domanda di mobilità urbana dei cittadini, ma lo share non supera, tranne anni eccezionali, il 60%; nel periodo della pandemia la percentuale è scesa al 52% nel 2020, ma poi è risalita di oltre 5 punti nel 2021 (57,3%). Quanto al trasporto pubblico, lo share modale si è più che dimezzato nel 2020 (al 4,8% dal 10,1% del 2019), mentre nel 2021 ha registrato un piccolo recupero (5,6%) comunque del tutto insufficiente anche solo ad avvicinare la soglia pre-Covid.

	2015	2018	2019	2020	2021
A piedi e in bicicletta/micromobilità	30,4%	36,9%	31,9%	43,2%	37,1%
Mezzi privati (auto e moto)	61,6%	53,8%	57,9	52,0%	57,3%
Mezzi pubblici	8,3%	9,3%	10,1%	4,8%	5,6%
Quota mezzi pubblici sui soli spostamenti motorizzati	11,9%	14,7%	14,6%	8,5%	8,9%

Tabella 7.1: Distribuzione degli spostamenti urbani per modalità di trasporto utilizzato

Il profilo dei mezzi di trasporto utilizzati cambia profondamente per la mobilità extra-urbana. Come mostra la **Tabella 6.2**, la mobilità non-motorizzata (essenzialmente in bicicletta) è marginale, mentre si rafforza la centralità del mezzo privato (essenzialmente l'auto) come opzione privilegiata di trasporto, la cui quota modale con riferimento ai soli mezzi motorizzati ha superato il 90% nel 2020 e si è attestata poco sotto nel 2021 (89,8%) per effetto del piccolo recupero del trasporto pubblico (share al 7,3% nel 2020 salito al 9,2% nel 2021).

	2015	2018	2019	2020	2021
Mezzi privati (auto e moto)	88,6%	88,0%	86,9%	91,7%	89,8%
Mezzi pubblici	11,4%	12,0%	13,1%	7,3%	9,2%

Tabella 7.2: Distribuzione degli spostamenti extraurbani per modalità di trasporto motorizzato

7.3 Livelli soddisfazione percepita per i mezzi di trasporto

Un'ulteriore rilevante linea di monitoraggio dell'Osservatorio "Audimob" riguarda la soddisfazione percepita per i mezzi di trasporto utilizzati. Va precisato che il sistema di rilevazione sulla soddisfazione adottato da "Audimob" è differente dalle modalità usuali di una tradizionale customer satisfaction. Agli intervistati si chiede infatti di assegnare un punteggio scolastico di gradimento da 1 a 10 non ad un singolo spostamento ma tenendo complessivamente conto del ricorso al mezzo di trasporto nei tre mesi precedenti l'intervista. In questo caso quindi i dati si riferiscono sia alla mobilità feriale che a quella del fine settimana o festiva.

Il primo anno della pandemia è stato contrassegnato da una tendenza generalizzata all'abbassamento dei livelli di soddisfazione dei mezzi di trasporto utilizzati dai cittadini, con un leggero ampliamento della tradizionale forbice di gradimento tra mezzi individuali (verso l'alto) e mezzi collettivi (verso il basso) (Tabella 6.3). Infatti, il gradimento medio dell'auto è sceso di una sola frazione di punto restando su una soglia elevatissima (punteggio medio pari a 8,3 in scala 1-10), mentre moto e bici confermano il 7,7 del 2019. Tra i mezzi pubblici invece l'aereo scende da 7,7 a 7,3, il pullman da 6,3 a 6,0, la metropolitana da 6,8 a 6,6 e anche i servizi di sharing slittano a 6,6 dal 6,9 del 2019. Diversi fattori possono aver contribuito al peggioramento della percezione di qualità del trasporto pubblico, tra i quali la paura del contagio da virus e la parziale riduzione dell'offerta di servizi; questi elementi non sono stati sufficientemente controbilanciati da oggettivi miglioramenti del servizio, ad esempio il minor affollamento dei veicoli o l'incremento della velocità commerciale a fronte della riduzione del traffico privato.

L'aspettativa per il 2021 di un recupero dei livelli di soddisfazione per i mezzi utilizzati, in particolare quelli collettivi concomitante al ritorno progressivo alla normalità, di fatto è stata disattesa. L'automobile, che resta il mezzo di trasporto con i punteggi di gradimento più alti anno su anno, scende infatti a 8,1, mentre la moto scende a 7,0 dal 7,5 del 2020 e del 2019. E i mezzi di trasporto pubblico urbani e locali hanno registrato performance anche peggiori, i, scendendo nella media sotto la soglia della sufficienza (nel 2021 i punteggi medi si sono assestati a 5,8 per l'autobus/tram e a 5,9 per il treno regionale) o poco sopra (6,4 per la metropolitana rispetto al 6,8 del 2019).

Allo stesso modo i mezzi di trasporto pubblico di lunga distanza registrano una forte diminuzione nel 2020 e nel 2021.

Gli stessi dati di soddisfazione possono essere letti da un'altra angolatura, guardando alla quota di utenti che assegna un punteggio di soddisfazione che possiamo definire "piena", ovvero i voti da 7 a 10. Nel caso dell'auto la soddisfazione piena è dichiarata nel 2021 dall'85% degli utenti, percentuale non distante da quella record del 2019 (88,1%). Poco sotto la soglia dell'80% di soddisfazione piena si posiziona la bicicletta, mentre la moto supera di poco il 60%. Tra i mezzi pubblici la percentuale della piena soddisfazione è invece attestata sotto il 40% per autobus (urbani e di lunga percorrenza) e treno locale, al 46% per la metropolitana.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	<i>Incidenza voti 7-10 (2021)</i>
Moto, ciclomotore, scooter	8,4	8,1	7,6	7,6	7,5	7,5	7,0	62,4%
Automobile	8,4	8,4	8,3	8,2	8,4	8,3	8,1	85,0%
Bicicletta	8,3	8,0	7,8	7,8	7,7	7,7	7,5	72,6%
Metropolitana	7,3	7,2	6,7	6,9	6,8	6,6	6,4	46,0%
Autobus urbano, tram	6,1	6,3	6,1	6,1	6,2	6,1	5,8	37,1%
Treno locale	6,3	6,3	6,0	6,2	6,3	6,2	5,9	39,7%
Autobus di lunga percorrenza	6,7	6,6	6,5	6,3	6,3	6,0	5,7	35,6%

Tabella 7.3: La soddisfazione dei cittadini per i diversi mezzi di trasporto (voti medi 1-10 e valori % riferiti all'uso dei mezzi nei tre mesi precedenti l'intervista)

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

8. Quadro degli investimenti nel settore del Trasporto Pubblico Locale

Il programma d'investimento sul trasporto pubblico locale nel periodo 2014 – 2033, di competenza della D.G. TPLR e MPS, è finanziato da fondi, oltre ai cofinanziamenti regionali, come di seguito indicato.

	PROVVEDIMENTO	Risorse statali	Cofinanziamento regionale	Totale
A	D.M. del 28 ottobre 2016, n. 345, riparto risorse 2015-2016	352.449.622,59	246.650.902,06	599.100.524,65
B	D.M. del 23 gennaio 2017, n. 25, riparto risorse 2017-2019	148.581.320,00	105.759.599,09	254.340.919,09
C	Piano sviluppo e Coesione (ex - PO MIT 2014-2020_Asse F - Delibera CIPE del 1° dicembre 2016, n.54)	159.720.000,00	104.564.600,00	264.284.600,00
D	Art. 1, c. 613-615, Legge 232/2016	3.700.000.000,00	-	3.700.000.000,00
E	Art. 1, c. 95, Legge 145/2018	185.164.525,00	-	185.164.525,00
F	D.M. del 29 maggio 2020, n. 223, riparto risorse 2018-2033	379.994.504,00	-	379.994.504,00
G	D.M. 2 agosto 2021, n. 315 -Piano Complementare al PNRR	600.000.000,00	-	600.000.000,00
H	D.M. 23 dicembre 2021, n. 530 PNRR – M2C2-4.4.1 Treni reg.	1.915.000.000,00	-	1.915.000.000,00
I	D.M. 24 agosto 2022, n. 256	96.000.000,00	-	96.000.000,00
	TOTALE	7.536.909.971,59	456.975.101,15	7.993.885.072,74

Tabella 8.1: Rinnovo Parco Autobus

	PROVVEDIMENTO	Risorse statali	Cofinanziamento regionale	Totale risorse disponibili
H	D.M. del 10 agosto 2017, n. 408 riparto risorse 2019-2022	640.000.000,00	426.666.666,65	1.066.666.666,65
I	PO MIT 2014-2020_Asse F_ (Delibera CIPE del 1° dicembre 2016, n.54)	784.200.000,00	522.800.000,00	1.271.000.000,00
L	PO MIT 2014-2020_Asse C_ (Delibera CIPE del 1° dicembre 2016, n.54)	158.700.000,00	-	158.700.000,00
H	D.M. del 21 aprile 2021, n. 164 Riparto risorse 2021-2033	169.474.349,00	-	169.474.349,00
G	D.M. del 09 agosto 2021, n. 319 Riparto risorse PNRR M2C2 4.4.2.	500.000.000,00	-	-
	TOTALE	2.252.374.349,00	949.466.666,65	3.165.841.015,65

Tabella 8.2: Rinnovo Materiale Rotabile Ferroviario

FINANZIAMENTO STATALE	COFINANZIAMENTO REGIONALE	TOTALE
262.648.951,00	87.549.650,00	350.198.601,00
250.000.000,00	-	250.000.000,00
512.648.951,00	87.549.650,00	600.198.601,00

Tabella 8.3: TPL marittimo, Lacuale, lagunare e Fluviale

FSC 2014-20 + Add. (Assi B,C)	L.147/13 , art.1, co.88 (DM 86/2018)	D.L. 133/14	L.232/16 , art.1, co.140 (DM 360/2018)	L.205/17 , art.1, co.1072 (Av-viso1)	L.145/18 , art.1, co.95 (Av-viso1)	Manu-tenz. Straor- din. (DM 443/2021)	Ade- guam. Metro- pol. Roma (co.931)	L.77/2020, Art.213	Metro Milano e Torino (L.145/18, co.8, L.160/19)	L.160/19 , art.1, co.14 (Av- viso2)	L.178/20 , Sez.II (Av- viso1+2)	"Nuove opere" PNRR	DI 97/2022, All.2 (Avviso 2)	DI 97/2022, All.1 (Nuove metro- pol.)	TOTALE (Mln€)	
TOTALE (Mln€)	937	181	185	1.314	2.387	1.203	182	145	130	1.743	634	225	2.200	333	4.423	16.226

Tabella 8.4: Trasporto Rapido di Massa

Area tematica 07 – trasporti e mobilità – settore di intervento 07-02 – “trasporto ferroviario”	Area tematica 07 – trasporti e mobilità – settore di intervento 07-05 – “Mobilità urbana”	Risorse statali (Fondo investimenti) (Mln€)	Risorse statali (Fondo art. 1 comma 95 L. 145/18 – All. 1 del DM n. 364 del 23/09/2021 e succ. D.D 235/2022) (Mln€)	Fondo Complementare al PNRR - Programma di intervento per il potenziamento delle linee ferroviarie regionali – DM 363 del 23/09/2021 (Mln€) ¹³	Fondo Complementare al PNRR - Programma di intervento per il potenziamento delle linee ferroviarie e il contestuale potenziamento e/o rinnovo del parco rotabile - DM 363 del 23/09/2021 ¹⁴ (Mln€)	Risorse PNRR – D.M 439 del 9 novembre 2021 e succ. d.d n. 225 del 12/07/2022 (Mln€) ¹⁵	TOTALE (Mln€)
174,10	759,14	82,50	205,10	677,31	140,00	835,89	2874,04

Tabella 8.5: Potenziamento delle reti ferroviarie regionali adibite a TPL e quota parte del par.7) relativa alle risorse per il potenziamento delle ferrovie regionali del Fondo Complementare al PNRR e del PNRR

Area tematica 07 – trasporti e mobilità – settore di intervento 07-02 – “trasporto ferroviario” (Mln€)	Risorse statali (Fondo Invest. DM 30/2018 e succ. DM 361/2018 (Mln€)	Risorse statali (Fondo art. 1 comma 95 legge n.145/2018 – DM 182/2020 (Mln€)	Risorse statali (Fondo art. 1 comma 95 L. 145/18- All.2 del DM n. 364 del 23/09/2021 e succ. D.D 235/2022) (Mln€)	Fondo Complementare al PNRR - Programma di interventi per ulteriori interventi di messa in sicurezza delle ferrovie interconnesse e non interconnesse alla rete nazionale - DM 363 del 23/09/2021 (Mln€) (NOTA *)	TOTALE (Mln€)
299,030	407,986	465,69	55,76	454,27	1682,736

Tabella 8.6: Sicurezza delle Reti ferroviarie regionali e quota parte del par. 7) relativa alle risorse per la sicurezza delle ferrovie regionali del Fondo Complementare al PNRR e del PNRR

(NOTA *) Risorse del par. 7 destinate ad ulteriori interventi di messa in sicurezza delle ferrovie regionali

Ulteriori risorse destinate al potenziamento, alla messa in sicurezza delle ferrovie regionali e al rinnovo del materiale rotabile di cui al Fondo Complementare al PNRR e del PNRR

Al fine di riportare le risorse complessive disponibili per una medesima finalità, le risorse del Fondo Complementare al PNRR e del PNRR, seppur descritte separatamente nel paragrafo 7 della presente relazione, sono state riportate nelle tabelle con gli importi totali del precedente punto 6) e del successivo punto 8) - come indicato nelle relative note in calce – a cui si rimanda.

PIANO SVILUPPO E COESIONE (EX PO FSC MIT 2014-2020 – I Addendum Delibera CIPE 22/12/2017) (Mln€)	PIANO SVILUPPO E COESIONE (EX PO FSC MIT 2014- II Addendum Delibera CIPE 28/02/2018) (Mln€)	Fondo Complementare al PNRR - Programma di intervento per il potenziamento delle linee ferroviarie e il contestuale potenziamento e/o rinnovo del parco rotabile - DM 363 del 23/09/2021 (Mln€) ¹⁶	TOTALE (Mln€)
455,45	60,336	278,41	

Tabella 8.7: Ulteriori risorse per il Rinnovo del Materiale Rotabile per il TPL

¹³ Risorse del par. 7 destinate al potenziamento delle ferrovie regionali

¹⁴ Le risorse del par. 7 destinate al potenziamento delle linee e/o rinnovo del parco rotabile sono state considerate prevalentemente di potenziamento

¹⁵ Le risorse PNRR del Par. 7 sono considerate prevalentemente di potenziamento

¹⁶ Vedi paragrafo “Interventi di cui al Fondo Complementare del Piano nazionale di ripresa e resilienza”

	Ciclovie Regionali	Ciclovie Urbane e Metropoli- tane	TOTALE (Mln€)
• PIANO SVILUPPO E COESIONE (EX PO FSC MIT 2014-2020 - I e II Addendum)	76,595		76,595
• Legge n. 145/2018		137,244	137,244
• Ciclovie PNRR - M2C2 4.1 sub. 2		150,00	150,00
TOTALE	76,595	287,244	363,839

Tabella 8.8: Ciclovie

DM 436 del 05/11/2021 (Mln€)	TOTALE (Mln€)
50,00	50,00

Tabella 8.9: Mobility Management

Nei paragrafi seguenti vengono specificate nel dettaglio le singole voci sopra riportate.

8.1 Rinnovo del parco autobus

Per il rinnovo del parco autobus, a partire dall'annualità 2015, sui fondi del bilancio statale sono stati ripartiti tra le Regioni risorse statali pari a 3.176,9 milioni di euro, di cui € 352,4 Mln per gli anni 2015 e 2016, € 148,6 Mln per il triennio 2017-2019, € 2.200 Mln per le annualità dal 2019 al 2033, € 379,9 Mln per le annualità dal 2018 al 2033 ed € 96 Mln per le annualità dal 2022 al 2033 (**Tabella 1.A, 1.B, 1.D_1, 1.E e 1.G**).

A tale somma sono da aggiungere le seguenti risorse:

- per Comuni con numero di abitanti superiore alle 100.000 unità e Città Metropolitane, € 1.287,16 Mln (**Tabella 1.D_3**) per le annualità dal 2019 al 2033;
- per città ad alto inquinamento da PM10 e biossido di azoto, € 398 Mln (**Tabella 1.D_2**) per le annualità dal 2019 al 2023.

Inoltre, con il PNRR ed Piano Complementare al PNRR sono stati assegnati, per le annualità 2022 – 2026, rispettivamente € 1.915 Mln (**Tabella 1.F**) ed € 600 Mln (**Tabella 1.G**).

Infine, il Piano Sviluppo e Coesione del MIMS, finanziato con il Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020, ha destinato per il rinnovo del parco autobus una somma di circa € 160 Mln (**Tabella 1.C**) di cui questa Direzione è responsabile della relativa gestione.

Di seguito si riportano i dati dei singoli Decreti di riparto.

D.M. 28 ottobre 2016, n. 345

REGIONI*	Risorse statali	Totale risorse disponibili
----------	-----------------	----------------------------

		Cofinanziamento regio- nale minimo	
ABRUZZO	9.193.170,71	3.064.390,23	12.257.560,94
BASILICATA	7.633.645,43	8.131.834,60	15.765.480,03
CALABRIA	11.974.812,16	3.991.604,05	15.966.416,21
CAMPANIA	29.025.304,65	27.664.743,50	56.690.048,15
EMILIA ROMAGNA	22.696.946,96	22.696.946,96	45.393.893,92
FRIULI VENEZIA GIULIA	28.686.070,66	48.843.850,04	77.529.920,70
LAZIO	15.120.700,14	5.040.233,38	20.160.933,52
LIGURIA	14.563.466,76	14.563.466,76	29.126.933,52
LOMBARDIA	37.331.338,18	37.331.338,18	74.662.676,36
MARCHE	8.649.541,35	3.706.946,29	12.356.487,64
MOLISE	2.807.006,61	701.751,65	3.508.758,26
PIEMONTE	20.633.817,00	8.843.064,43	29.476.881,43
PUGLIA	25.697.236,62	11.013.101,40	36.710.338,02
SARDEGNA	20.550.757,08	627.075,62	21.177.832,70
SICILIA	51.055.209,00	12.779.118,82	63.834.327,82
TOSCANA	8.755.074,98	7.163.243,16	15.918.318,14
UMBRIA	9.195.812,56	13.793.718,84	22.989.531,40
VALLE D'AOSTA	3.838.000,56	-	3.838.000,56
VENETO	25.041.711,18	16.694.474,13	41.736.185,31
TOTALE	352.449.622,59	246.650.902,04	599.100.524,63

Tabella 8.10: Risorse per il rinnovo del parco rotabile su gomma ripartite per gli anni 2015 e 2016.

(*) Le Province autonome di Trento e Bolzano non sono beneficiarie di tali risorse.

D.M. 23 gennaio 2017, n. 25

Con il DM n. 25/2017 si è deciso di sperimentare, per la prima volta in Italia, modalità innovative di acquisto centralizzate, con l'obiettivo di una riduzione dei costi finanziari ed amministrativi e una standardizzazione dei mezzi ad elevata sostenibilità ambientale ed elevato contenuto tecnologico. Per la gestione della gara in modo centralizzato da parte delle Regioni, finalizzata all'acquisizione delle forniture di mezzi finanziati con il suddetto DM, è stata individuata la Consip quale centrale unica di committenza. Il riparto dei finanziamenti è descritto nella successiva tabella 1.B

DM del 23 gennaio 2017, n. 25. (LEGGE 208/2015 art. 1 comma 866)

REGIONI ¹⁷	Risorse statali	Cofinanziamento regionale minimo	Totale risorse disponibili
ABRUZZO	3.623.824,43	1.207.941,48	4.831.765,91
BASILICATA	3.009.080,49	3.205.459,97	6.214.540,46
CALABRIA	4.720.310,12	1.573.436,71	6.293.746,83
CAMPANIA	11.441.385,24	10.905.070,31	22.346.455,55
EMILIA ROMAGNA	11.388.553,07	11.388.553,07	22.777.106,14
FRIULI VENEZIA GIULIA	5.682.952,32	9.676.378,27	15.359.330,59

¹⁷ Le Province autonome di Trento e Bolzano non sono beneficiarie di tali risorse.

LAZIO	17.973.228,70	5.991.076,23	23.964.304,59
LIGURIA	7.307.450,40	7.307.450,40	14.614.900,80
LOMBARDIA	18.731.590,94	18.731.590,94	37.463.181,88
MARCHE	4.340.044,54	1.860.019,09	6.200.063,63
MOLISE	1.106.484,29	276.621,07	1.383.105,36
PIEMONTE	10.353.344,88	4.437.147,81	14.790.492,69
PUGLIA	6.371.039,82	2.730.445,64	9.101.485,46
SARDEGNA	4.071.278,15	124.228,97	4.195.507,12
SICILIA	10.114.467,13	2.531.651,85	12.646.118,98
TOSCANA	10.406.724,77	8.514.592,99	18.921.317,76
UMBRIA	4.614.144,78	6.921.217,13	11.535.361,95
VALLE D'AOSTA	760.340,24	-	760.340,24
VENETO	12.565.075,69	8.376.717,13	20.941.792,82
TOTALE	148.581.320,00	105.759.599,09	254.340.919,09

Tabella 8.11: Risorse per il rinnovo del parco autobus già ripartite per gli anni 2017, 2018 e 2019

FSC – PIANO SVILUPPO E COESIONE (ex Piano Operativo Infrastrutture del MIT 2014 – 2020).

Nel Piano sviluppo e Coesione del MIMS, (a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014 - 2020), approvato inizialmente dalla delibera CIPE del 1° dicembre 2016, n. 54, ASSE F, e da ultimo con Delibera CIPESS n. 1/2021, è previsto l'impegno di 200 milioni di euro, successivamente ridotto a circa 159,7 milioni di euro a seguito della riprogrammazione delle risorse da parte di tre enti beneficiari. A tali risorse si somma il cofinanziamento regionale minimo del 40% del costo complessivo delle forniture (assicurato dalle Regioni che non vi abbiano rinunciato in applicazione delle disposizioni del comma 7, art. 200 del D.L. 19 maggio 2020, n. 34) per l'attuazione di una mobilità sostenibile nelle aree urbane mediante l'acquisto di autobus destinati al trasporto pubblico locale.

Le risorse sono destinate per l'80% alle Regioni del Mezzogiorno e per il 20% alle altre Regioni (**Tabella 8.12**).

REGIONI	Risorse statali	Cofinanziamento regionale minimo	Totale risorse disponibili
ABRUZZO	7.680.000,00	5.107.200,00	12.787.200,00
BASILICATA	7.008.000,00	4.660.320,00	11.668.320,00
CALABRIA	16.496.000,00	10.969.840,00	27.465.840,00
CAMPANIA	38.256.000,00	25.440.240,00	63.696.240,00
EMILIA ROMAGNA	3.824.000,00	2.542.960,00	6.366.960,00
FRIULI VENEZIA GIULIA	1.360.000,00	904.400,00	2.264.400,00
LAZIO	6.156.000,00	4.093.740,00	10.249.740,00
LIGURIA	1.756.000,00	1.167.740,00	2.923.740,00
LOMBARDIA	7.284.000,00	4.843.860,00	12.127.860,00
MARCHE	2.072.000,00	1.377.880,00	3.449.880,00
MOLISE	3.856.000,00	2.564.240,00	6.420.240,00
P.A. BOLZANO	924.000,00	614.460,00	1.538.460,00
P.A. TRENTO	3.100.000,00	412.300,00	3.512.300,00
PIEMONTE	5.164.000,00	3.434.060,00	8.598.060,00
PUGLIA	28.512.000,00	18.960.480,00	47.472.480,00
SARDEGNA	17.104.000,00	11.374.160,00	28.478.160,00
SICILIA	0,00	0,00	0,00

TOSCANA	4.404.000,00	2.928.660,00	7.332.660,00
UMBRIA	0,00	0,00	0,00
VALLE D'AOSTA	348.000,00	231.420,00	579.420,00
VENETO	4.416.000,00	2.936.640,00	7.352.640,00
TOTALE	159.720.000,00	104.564.600,33	264.284.600,00

Tabella 8.12: Risorse per il rinnovo del parco autobus già ripartite (ex Piano Operativo FSC_MIT - Asse F - Delibera CIPE del 1° dicembre 2016, n. 54.)

Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile (PSNMS)

La predisposizione del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile è prevista dall'articolo 1, commi da 613 a 615, della legge n° 232/2016 (Legge di bilancio 2017). Tale Piano ha come principali finalità:

- il rinnovo dei parchi autobus al fine di diminuire la vetustà dei mezzi italiani molto più alta della media europea;
- il miglioramento della qualità dell'aria con l'introduzione di veicoli su gomma "green" (ad alimentazione elettrica, idrogeno e metano) e il potenziamento delle relative infrastrutture;
- il rilancio della filiera industriale di produzione di autobus.

Per tali finalità è previsto uno stanziamento statale complessivo di 3,7 miliardi di euro nel periodo dal 2019 al 2033.

Al fine di produrre effetti significativi e di sistema nonché di consentire l'adeguamento dinamico del piano in relazione alle novità tecnologiche ed industriali che interverranno nel tempo, il piano è suddiviso in 3 step quinquennali.

Sono stati già emanati i 3 decreti di riparto per l'assegnazione dei contributi. In particolare, le risorse verranno erogate in 3 periodi quinquennali a partire dal 2019, prevedendo graduatorie differenti, rispettivamente per assegnare contributi:

- alle **Regioni** per un importo complessivo di 2,2 miliardi di euro (DM n° 81 del 14/02/2020);
- ai **Comuni capoluogo di città metropolitane e Comuni capoluogo di provincia ad alto inquinamento PM10 e biossido di azoto**, limitatamente al primo quinquennio di applicazione per un importo complessivo pari a 398 milioni di euro (DM 234 del 06/06/2020);
- ai **Comuni e alle città metropolitane con più di 100.000 abitanti** per un importo complessivo pari a 1,1 miliardi di euro più 185 milioni derivanti dal fondo investimenti 2019 (DM 71 del 09/02/2021).

Sono stati emanati i 3 decreti direttoriali relativi alle modalità di erogazione, rendicontazione e monitoraggio delle risorse ed in particolare:

Ente beneficiario	DD modalità di erogazione, rendicontazione e monitoraggio delle risorse
Regioni	DD n° 134 del 27/05/2021
Città ad alto inquinamento	DD n° 175 del 22/06/2021
comuni e alle città metropolitane con più di 100.000 abitanti	DD n° 287 del 16/11/2021

Tabella 8.13: Decreti direttoriali relativi alle modalità di erogazione, rendicontazione e monitoraggio delle risorse

E' stato inoltre adottato il Decreto Direttoriale n. 245 del 4 agosto 2022, con il quale sono stati approvati i format da utilizzare da parte dei soggetti beneficiari per la rendicontazione delle risorse del Piano relative ai pagamenti intermedi.

Ad ottobre 2022, è stata proposta una modifica al DPCM approvazione del Piano, che ha ottenuto l'Intesa in conferenza unificata in data 12/10/2022, al fine di permettere alle regioni e alle città metropolitane di acquistare mezzi ad alimentazione elettrica anche per il trasporto extraurbano.

REGIONI	Totale risorse disponibili
ABRUZZO	€ 70.819.241
BASILICATA	€ 52.641.918
CALABRIA	€ 79.120.903
CAMPANIA	€ 161.303.370
EMILIA ROMAGNA	€ 153.927.534
FVG	€ 62.947.444
LAZIO	€ 240.371.555
LIGURIA	€ 88.433.601
LOMBARDIA	€ 310.433.283
MARCHE	€ 76.803.921
MOLISE	€ 54.185.533
PIEMONTE	€ 148.953.618
PUGLIA	€ 119.414.919
SARDEGNA	€ 74.932.783
SICILIA	€ 142.181.334
TOSCANA	€ 118.698.557
UMBRIA	€ 51.697.376
VALLE D'AOSTA	€ 31.566.563
VENETO	€ 161.566.549
ABRUZZO	€ 70.819.241
BASILICATA	€ 52.641.918
TOTALE	2.200.000.000,00

Tabella 8.14: Risorse per il rinnovo del parco rotabile su gomma. PSNMS (Art. 1, c. 613-615, legge 232/2016) - DM n° 81 del 14/02/2020 riparto 2019-2033

Comune	Importo finanziato
ROMA	€ 60.729.137
MILANO	€ 45.929.620
TORINO	€ 30.863.027
VENEZIA	€ 12.249.660
BOLOGNA	€ 11.665.534
PADOVA	€ 10.667.298
VERONA	€ 9.914.852
BRESCIA	€ 9.029.319
PARMA	€ 8.923.052
MODENA	€ 8.618.362
PRATO	€ 8.461.797
REGGIO EMILIA	€ 8.371.960
LUCCA	€ 7.786.941
MONZA	€ 7.754.497
VICENZA	€ 7.717.414
BERGAMO	€ 7.625.506
TREVISO	€ 7.523.925
RIMINI	€ 7.374.707
FERRARA	€ 7.348.350

RAVENNA	€ 7.291.644
CAGLIARI	€ 7.221.916
PIACENZA	€ 7.213.143
ASTI	€ 7.206.478
ALESSANDRIA	€ 7.124.343
NOVARA	€ 7.055.266
TERNI	€ 6.733.138
COMO	€ 6.395.872
VERCELLI	€ 6.316.371
PAVIA	€ 6.268.720
CREMONA	€ 6.230.086
ROVIGO	€ 6.211.185
AVELLINO	€ 5.950.485
LECCO	€ 5.850.948
FROSINONE	€ 5.640.569
MANTOVA	€ 5.622.614
VARESE	€ 5.482.907
LODI	€ 5.405.428
PORDENONE	€ 4.223.931
Totale	€ 398.000.000,00

Tabella 8.15: Risorse per il rinnovo del parco rotabile su gomma. PSNMS (Art. 1, c. 613-615, legge 232/2016) - DM n° 234 del 06/06/2020 ri-parto 2019-2023

Beneficiario		2019-2023	2024-2033	Totale (2019-2033)
Comune di	ANCONA	€ 1.710.068,00	€ 10.411.452,00	€ 12.121.520,00
Città metropolitana di	BARI	€ 5.988.229,00	€ 45.097.083,00	€ 51.085.312,00
Comune di	BERGAMO	€ -	€ 17.050.451,00	€ 17.050.451,00
Città metropolitana di	BOLOGNA	€ 5.295.779,00	€ 34.130.732,00	€ 39.426.511,00
Comune di	BRESCIA	€ -	€ 19.539.570,00	€ 19.539.570,00
Città metropolitana di	CAGLIARI	€ 2.720.649,00	€ 27.876.644,00	€ 30.597.293,00
Città metropolitana di	CATANIA	€ 4.726.581,00	€ 36.946.529,00	€ 41.673.110,00
Comune di	FERRARA	€ -	€ 16.576.609,00	€ 16.576.609,00
Città metropolitana di	FIRENZE	€ 7.392.758,00	€ 33.587.731,00	€ 40.980.489,00
Comune di	FOGGIA	€ 2.424.704,00	€ 24.120.288,00	€ 26.544.992,00
Comune di	FORLI'	€ 2.137.883,00	€ 14.434.424,00	€ 16.572.307,00
Città metropolitana di	GENOVA	€ 8.922.632,00	€ 35.698.059,00	€ 44.620.691,00
Comune di	LATINA	€ 1.855.726,00	€ 12.072.537,00	€ 13.928.263,00
Comune di	LIVORNO	€ 2.433.983,00	€ 13.932.541,00	€ 16.366.524,00
Città metropolitana di	MESSINA	€ 3.483.957,00	€ 26.188.108,00	€ 29.672.065,00
Città metropolitana di	MILANO	€ 9.622.673,00	€ 94.316.742,00	€ 103.939.415,00
Comune di	MODENA	€ -	€ 17.806.098,00	€ 17.806.098,00
Comune di	MONZA	€ -	€ 16.012.277,00	€ 16.012.277,00
Città metropolitana di	NAPOLI	€ 12.159.539,00	€ 84.794.835,00	€ 96.954.374,00
Comune di	NOVARA	€ -	€ 11.242.476,00	€ 11.242.476,00
Comune di	PADOVA	€ -	€ 20.574.433,00	€ 20.574.433,00
Città metropolitana di	PALERMO	€ 5.653.725,00	€ 41.810.552,00	€ 47.464.277,00
Comune di	PARMA	€ -	€ 19.284.019,00	€ 19.284.019,00
Comune di	PERUGIA	€ 2.169.203,00	€ 14.793.270,00	€ 16.962.473,00

Comune di	PESCARA	€ 2.269.559,00	€ 22.467.474,00	€ 24.737.033,00
Comune di	PIACENZA	€ -	€ 14.484.500,00	€ 14.484.500,00
Comune di	PRATO	€ -	€ 18.244.867,00	€ 18.244.867,00
Comune di	RAVENNA	€ -	€ 16.934.456,00	€ 16.934.456,00
Città metropolitana di	REGGIO CALABRIA	€ 2.564.004,00	€ 21.762.295,00	€ 24.326.299,00
Comune di	REGGIO EMILIA	€ -	€ 17.360.340,00	€ 17.360.340,00
Comune di	RIMINI	€ -	€ 16.314.250,00	€ 16.314.250,00
Città metropolitana di	ROMA	€ 8.712.693,00	€ 110.748.673,00	€ 119.461.366,00
Comune di	SALERNO	€ 1.584.132,00	€ 14.888.583,00	€ 16.472.715,00
Comune di	SASSARI	€ 1.201.303,00	€ 11.142.862,00	€ 12.344.165,00
Comune di	SIRACUSA	€ 1.955.639,00	€ 20.396.214,00	€ 22.351.853,00
Comune di	TARANTO	€ 20.000.000,00	€ 24.464.286,00	€ 44.464.286,00
Comune di	TERNI	€ -	€ 13.360.302,00	€ 13.360.302,00
Città metropolitana di	TORINO	€ 8.654.923,00	€ 64.292.195,00	€ 72.947.118,00
Comune di	TRIESTE	€ 2.750.352,00	€ 12.255.531,00	€ 15.005.883,00
Città metropolitana di	VENEZIA	€ 5.054.680,00	€ 33.103.391,00	€ 38.158.071,00
Comune di	VERONA	€ -	€ 17.088.272,00	€ 17.088.272,00
Comune di	VICENZA	€ -	€ 16.113.200,00	€ 16.113.200,00
Totale		€ 133.445.374,00	€ 1.153.719.151,00	€ 1.287.164.525,00

Tabella 8.16: Risorse per il rinnovo del parco rotabile su gomma. PSNMS (Art. 1, c. 613-615, legge 232/2016 e art. 1, comma 95, legge 145/2018) - DM n° 71 del 09/02/2021

D.M. del 29 maggio 2020, n. 223

Per il rinnovo del parco autobus sono state inoltre ripartite con il DM n. 223/2020 risorse per un ammontare complessivo pari a circa 380 milioni di euro sulle annualità dal 2018 al 2033 di cui:

- 247 milioni di euro a valere sul Fondo Investimenti 2018 di cui al comma 1072, art. 1, L. 205/2017, sulle annualità dal 2018 al 2025;
- 133 milioni di euro circa a valere sul Fondo Investimenti 2019 di cui al comma 95, art. 1, L. 145/2018, sulle annualità dal 2020 al 2033.

Il decreto riserva:

- una quota del 10% dell'ammontare complessivo delle risorse alle "regioni sisma" per cui è stato dichiarato lo stato di emergenza per calamità naturali (Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria)
- ed una quota del 5% dell'ammontare complessivo delle risorse alle "regioni a domanda debole" caratterizzate da servizi con quantità di passeggeri modesta in rapporto all'offerta dei servizi (Basilicata, Molise e Sardegna)

Il decreto non prevede cofinanziamento obbligatorio da parte degli Enti beneficiari (Tabella 8.17)

REGIONI ¹⁸	Risorse statali
ABRUZZO	13.467.091,85
BASILICATA	12.450.142,25
CALABRIA	11.288.298,46
CAMPANIA	23.930.185,75
EMILIA-ROMAGNA	22.689.039,82
FRIULI-VENEZIA GIULIA	9.675.068,78
LAZIO	46.934.870,49

¹⁸ Le province autonome di Trento e Bolzano non sono beneficiarie di tali risorse.

LIGURIA	15.005.065,18
LOMBARDIA	37.320.853,09
MARCHE	32.564.157,56
MOLISE	9.115.190,73
PIEMONTE	23.462.972,79
PUGLIA	15.062.604,49
SARDEGNA	16.510.178,95
SICILIA	25.486.915,26
TOSCANA	22.027.048,44
UMBRIA	14.254.916,46
VALLE D'AOSTA	2.038.614,12
VENETO	26.661.289,53
TOTALE	379.944.504,00

Tabella 8.17: Risorse per il rinnovo del parco rotabile su gomma già ripartite per gli anni dal 2018 al 2033. D.M. del 29 maggio 2020, n. 223 (L. 205/2017, art. 1, comma 1072 + L. 145/2018 art.1, comma 95)

Piano Complementare al PNRR - D.M. 2 agosto 2021, n. 315

Il Decreto-legge n. 59/2021, convertito in legge 1° luglio 2021, n. 101, all'art. 1, comma 2, destina 600 mln di euro per le annualità dal 2022 al 2026 al rinnovo delle flotte dei Bus destinati ai servizi di trasporto pubblico locale, a valere sulle risorse del Piano degli investimenti complementari al PNRR.

In attuazione alla previsione normativa, è stato adottato il D.M. 2 agosto 2021, n. 351, con il quale si è proceduto al riparto dei finanziamenti tra tutte le Regioni, beneficiarie dei finanziamenti. La tabella seguente riporta il dettaglio delle risorse:

Regione	Nord/Sud	% Nord	Importo nord	% Sud	Importo sud
ABRUZZO	S			4,69%	€ 28.155.012,00
BASILICATA	S			3,49%	€ 20.928.406,00
CALABRIA	S			5,24%	€ 31.455.434,00
CAMPANIA	S			10,69%	€ 64.128.029,00
EMILIA ROMAGNA	N	5,03%	€ 30.189.149,00		€ -
FVG	N	2,06%	€ 12.345.613,00		€ -
LAZIO	N	7,86%	€ 47.143.046,00		€ -
LIGURIA	N	2,89%	€ 17.344.104,00		€ -
LOMBARDIA	N	10,15%	€ 60.883.953,00		€ -
MARCHE	N	2,51%	€ 15.063.225,00		€ -
MOLISE	S			3,59%	€ 21.542.088,00
PIEMONTE	N	4,87%	€ 29.213.637,00		€ -
PUGLIA	S			7,91%	€ 47.474.789,00
SARDEGNA	S			4,97%	€ 29.790.400,00
SICILIA	S			9,42%	€ 56.525.842,00
TOSCANA	N	3,88%	€ 23.279.841,00		€ -
UMBRIA	N	1,69%	€ 10.139.185,00		€ -
VALLE D'AOSTA	N	1,03%	€ 6.191.015,00		€ -
VENETO	N	5,28%	€ 31.687.357,00		€ -
PROV. AUT. DI BOLZANO	N	1,44%	€ 8.624.675,00		
PROV. AUT. DI TRENTO	N	1,32%	€ 7.895.200,00		
TOTALE		50,00%	€ 300.000.000,00	50,00%	€ 300.000.000,00

Tabella 8.18: Piano Complementare al PNRR - D.M. 2 agosto 2021, n. 315 (Decreto-legge n. 59/2021, convertito in legge 1° luglio 2021, n. 101, all'art. 1, comma 2)

PNRR - D.M. n. 530 del 23 dicembre 2021

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), approvato dalla Commissione Europea nel mese di Luglio 2021, ed il successivo Decreto del MEF del 6 agosto 2021 prevedono, nella Misura M2C2 – 4.4.1, uno stanziamento per nuovi progetti destinato al rinnovo delle flotte dei Bus con mezzi a zero emissioni pari a € 1.915.000.000,00 - annualità 2022 – 2026.

Con Decreto ministeriale n. 530 del 23 dicembre 2021 è stato approvato il riparto delle risorse tra i Comuni Beneficiari. Sono ammissibili le forniture di autobus ad alimentazione elettrica o ad idrogeno. Fermo restando il numero minimo di autobus da acquistare entro le scadenze fissate dal PNRR pari a 2.690, cui

vanno aggiunti 310 autobus da acquistare con le risorse dei progetti in essere, per un totale di 3.000 veicoli, sono ammissibili anche le spese per infrastrutture di alimentazione

Di seguito si riporta il dettaglio delle risorse ripartite:

COMUNE	TOTALE	Obiettivo PNRR obbligatorio al 31/12/2024, n° autobus minimo da acquistare	Obiettivo complessivo obbligatorio del PNRR al 30/06/2026, n° autobus minimo da acquistare con entrata in servizio
Bari	95.779.468,00 €	36	135
Bologna	90.165.087,00 €	34	127
Cagliari	108.514.772,00 €	41	152
Catania	78.468.909,00 €	29	110
Firenze	48.411.560,00 €	18	68
Genova	51.453.275,00 €	19	72
Messina	55.619.632,00 €	21	78
Milano	249.161.876,00 €	92	350
Napoli	180.091.564,00 €	67	253
Palermo	88.799.368,00 €	33	125
Reggio Calabria	46.219.864,00 €	17	65
Roma	292.571.037,00 €	109	411
Torino	169.844.330,00 €	64	239
Venezia	87.451.102,00 €	33	123
TOTALE	1.642.551.844,00 €	613	2.308

Tabella 8.19: D.M. n. 530/2021 - Riparto del Finanziamento della Misura M2C2 – 4.4.1 del PNRR. Comuni capoluogo di Città Metropolitane

CAPOLUOGHI DI REGIONE / PROVINCIA AUTONOMA	REGIONE	TOTALE	Obiettivo PNRR obbligatorio al 31/12/2024, n° autobus minimo da acquistare	Obiettivo complessivo obbligatorio del PNRR al 30/06/2026, n° autobus minimo da acquistare con entrata in servizio
Ancona	Marche	3.836.349,00	1	5
Aosta	Valle d'Aosta	1.115.971,00	1	2
Bolzano	Provincia Autonoma Bolzano	3.456.230,00	1	5
Campobasso	Molise	3.977.928,00	2	6
L'Aquila	Abruzzo	13.175.998,00	5	18
Perugia	Umbria	8.458.513,00	3	12
Potenza	Basilicata	7.352.496,00	3	10
Trento	Provincia Autonoma Trento	4.717.406,00	2	7
Trieste	Friuli-Venezia Giulia	6.357.265,00	2	9
Totale		52.448.156,00	20	74

Tabella 8.20: D.M. n. 530/2021 - Riparto del Finanziamento della Misura M2C2 – 4.4.1 del PNRR. Comuni capoluogo di Regione/Provincia Autonoma.

COMUNI	TOTALE	obiettivo PNRR obbligatorio al 31/12/2024, n° autobus minimo da acquistare	Obiettivo complessivo obbligatorio del PNRR al 30/06/2026, n° autobus minimo da acquistare con entrata in servizio
ALESSANDRIA	€ 6.835.827,00	3	10
ASTI	€ 6.909.928,00	3	10
AVELLINO	€ 5.705.785,00	2	8
BERGAMO	€ 7.317.484,00	3	10
BRESCIA	€ 8.663.654,00	3	12
COMO	€ 6.138.041,00	2	9
CREMONA	€ 5.977.489,00	2	8
FERRARA	€ 7.045.780,00	3	10
FROSINONE	€ 5.409.381,00	2	8
LECCO	€ 5.613.159,00	2	8
LODI	€ 5.187.077,00	2	7
LUCCA	€ 7.471.861,00	3	10
MANTOVA	€ 5.390.855,00	2	8
MODENA	€ 8.268.448,00	3	12

MONZA	€ 7.440.986,00	3	10
NOVARA	€ 6.767.901,00	3	10
PADOVA	€ 10.232.127,00	4	14
PARMA	€ 8.558.677,00	3	12
PAVIA	€ 6.014.540,00	2	8
PIACENZA	€ 6.916.103,00	3	10
PORDENONE	€ 4.050.860,00	2	6
PRATO	€ 8.114.071,00	3	11
RAVENNA	€ 6.996.379,00	3	10
REGGIO EMILIA	€ 8.027.620,00	3	11
RIMINI	€ 7.076.655,00	3	10
ROVIGO	€ 5.958.964,00	2	8
TERNI	€ 6.459.146,00	2	9
TREVISO	€ 7.218.682,00	3	10
VARESE	€ 5.261.178,00	2	7
VERCELLI	€ 6.057.765,00	2	9
VERONA	€ 9.509.642,00	3	13
VICENZA	€ 7.403.935,00	3	10
TOTALE	€ 220.000.000,00	84	308

Tabella 8.21: D.M. n. 530/2021 - Riparto del Finanziamento della Misura M2C2 – 4.4.1 del PNRR. Comuni ad alto inquinamento di PM10 e biossido di azoto.

D.M. n. 256 del 24 agosto 2022

L'articolo 4, comma 3-ter del Decreto - legge n. 121 del 10 settembre 2021, convertito in legge novembre 2021, n. 156, ha assegnato alle Regioni Valle d'Aosta, Marche, Abruzzo, Umbria, Molise, Friuli-Venezia Giulia, Basilicata ed alle Province autonome di Trento e Bolzano, 5 milioni di euro per l'anno 2022 e 7 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2035, per un totale di 96 milioni di euro.

Le risorse sono destinate all'acquisto di autobus ad alimentazione a metano, elettrica o ad idrogeno adibiti al trasporto pubblico locale e regionale, in coerenza con le disposizioni del Piano Strategico Nazionale per la mobilità sostenibile di cui al DPCM del 17 aprile 2019.

Di seguito si riporta il dettaglio delle risorse ripartite:

REGIONE	IMPORTO	Numero autobus minimo da acquistare al 2035
Abruzzo	14.467.200,00 €	21
Basilicata	10.752.000,00 €	15
Friuli-Venezia Giulia	13.276.800,00 €	19
Marche	16.204.800,00 €	23
Molise	11.068.800,00 €	16
Umbria	10.905.600,00 €	16
Valle d'Aosta	6.662.400,00 €	10
P.A. Bolzano	6.624.000,00 €	9
P.A. Trento	6.038.400,00 €	9
TOTALE	96.000.000,00 €	138

Tabella 8.22: Assegnazione risorse secondo il D.M. n. 256 del 24 agosto 2022 (art. 4, comma 3-ter D.L. n. 121/2021 convertito in legge n.156/2021)

Nella successiva **Tabella 8.23** è riportato il riepilogo delle risorse finanziarie stanziare e ripartite per il rinnovo del materiale rotabile.

	PROVVEDIMENTO	RISORSE STATALI	COFINANZIAMENTO REGIONALE	TOTALE
A	DM del 28 ottobre 2016, n. 345, riparto risorse 2015-2016	352.449.622,59	246.650.902,06	599.100.524,63
B	DM del 23 gennaio 2017, n. 25, riparto risorse 2017-2019	148.581.320,00	105.759.599,09	254.340.919,09
C	PO FSC MIT 2014-2020 (Delibera CIPE del 1° dicembre 2016, n.54)	159.720.000,00	104.564.600,00	264.284.600,00

D.1	D.M 81 del 14/02/2020- riparto regioni (Art. 1, c. 613-615, legge 232/2016)	2.200.000.000,00	-	2.200.000.000,00
D.2	D.M 234 del 06/06/2020 - riparto città alto inquinamento (Art. 1, c. 613-615, legge 232/2016)	398.000.000,00	-	398.000.000,00
D.3	D.M 71 del 09/02/2021 - riparto città metropolitane e comuni superiori ai 100.000 abitanti (Art. 1, c. 613-615, legge 232/2016, Art. 1, c. 95, legge 145/2018)	1.287.164.525,00	-	1.287.164.525,00
E	D.M. del 29 maggio 2020, n. 223, riparto risorse 2018-2033	379.994.504,00	-	379.994.504,00
F	D.M. 2 agosto 2021, n. 315 -Piano Complementare al PNRR	600.000.000,00	-	600.000.000,00
G	D.M. 23 dicembre 2021, n. 530 PNRR – M2C2-4.4.1	1.915.000.000,00	-	
H	D.M. 24 agosto 2022, n. 256	96.000.000,00		96.000.000,00
TOTALE		7.536.909.971,59	456.975.101,15	7.993.885.072,74

Tabella 8.23: Riepilogo delle risorse finanziarie stanziata e già ripartite per il rinnovo del parco rotabile su gomma.

8.2 Rinnovo del materiale rotabile ferroviario

Per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario la legge di stabilità per il 2016 (art. 1, comma 866, della Legge 28 dicembre 2015, n.208) ha stanziato 640 milioni di euro ripartiti tra il 2019 e il 2022. Con il cofinanziamento regionale minimo del 40% si raggiunge una somma complessiva pari ad un miliardo di euro.

Il riparto delle risorse è stato disposto con D.M. n. 408 del 10 agosto 2017 (**Tabella 8.24**).

REGIONI ¹⁹	Risorse statali	Cofinanziamento regionale minimo	Totale risorse disponibili
ABRUZZO	11.986.389,06	7.990.926,03	19.977.315,09
BASILICATA	6.483.682,44	4.322.454,97	10.806.137,41
CALABRIA	14.823.968,90	9.882.645,93	24.706.614,83
CAMPANIA	66.135.467,74	44.090.311,83	110.225.779,57
EMILIA ROMAGNA	41.734.302,77	27.822.868,51	69.557.171,28
FRIULI VENEZIA GIULIA	10.777.825,20	7.185.216,80	17.963.042,00
LAZIO	79.716.167,94	53.144.111,96	132.860.279,90
LIGURIA	32.819.703,50	21.879.802,33	54.699.505,83
LOMBARDIA	125.340.847,09	83.560.564,73	208.901.411,82
MARCHE	13.719.421,48	9.146.280,99	22.865.702,47
MOLISE	4.782.203,45	3.188.135,63	7.970.339,08
PIEMONTE	45.015.100,30	30.010.066,86	75.025.167,16
PUGLIA	37.779.332,61	25.186.221,74	62.965.554,35
SARDEGNA	10.703.644,36	7.135.762,91	17.839.407,27
SICILIA	23.218.063,98	15.478.709,32	38.696.773,30
TOSCANA	54.381.349,40	36.254.232,93	90.635.582,33
UMBRIA	12.531.880,17	8.354.586,78	20.886.466,95
VALLE D'AOSTA	5.414.524,05	3.609.682,70	9.024.206,75

¹⁹ Le province autonome di Trento e Bolzano non sono beneficiarie di tali risorse.

VENETO	42.636.125,56	28.424.083,70	71.060.209,26
TOTALE	640.000.000,00	426.666.666,65	1.066.666.666,65

Tabella 8.24: Risorse per acquisto di materiale rotabile ferroviario già ripartite per il quadriennio 2019-2022. - DM del 10 agosto 2017, n. 408.

Piano Sviluppo e Coesione (ex Piano Operativo Infrastrutture del MIT FSC 2014-2020)

Il Piano Sviluppo e Coesione, già Piano Operativo MIT di cui alla delibera CIPE n. 54/2016 (finanziato valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020) prevede il potenziamento dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale e interregionale su tratte dotate di domanda potenziale significativa, attraverso il rinnovo del materiale rotabile, con un investimento di 800 milioni di Euro, successivamente ridotto a circa 775,2 milioni di euro a seguito della riprogrammazione delle risorse da parte di due enti beneficiario. Anche in questo caso è previsto un cofinanziamento da parte delle Regioni pari ad almeno il 40% del costo complessivo delle forniture (assicurato dalle Regioni che non vi abbiano rinunciato in applicazione delle disposizioni del comma 7, art. 200 del D.L. 19 maggio 2020, n. 34) e le risorse sono destinate per l'80% alle Regioni del Mezzogiorno (**Tabella 8.25**).

REGIONI	Risorse statali	Cofinanziamento regionale minimo	Totale risorse disponibili
ABRUZZO	14.920.000,00	9.466.666,66	51.148.800,00
BASILICATA	28.032.000,00	18.641.280,00	46.673.280,00
CALABRIA	65.984.000,00	43.879.360,00	109.863.360,00
CAMPANIA	153.024.000,00	101.760.960,00	254.784.960,00
EMILIA ROMAGNA	15.296.000,00	10.171.840,00	25.467.840,00
FRIULI VENEZIA GIULIA	5.440.000,00	3.617.600,00	9.057.600,00
LAZIO	24.624.000,00	16.374.960,00	40.998.960,00
LIGURIA	7.024.000,00	4.670.960,00	11.694.960,00
LOMBARDIA	29.136.000,00	19.375.440,00	48.511.440,00
MARCHE	8.288.000,00	5.511.520,00	13.799.520,00
MOLISE	15.424.000,00	10.256.960,00	25.680.960,00
PA BOLZANO	3.696.000,00	2.457.840,00	6.153.840,00
PA TRENTO	0,00	0,00	0,00
PIEMONTE	20.656.000,00	13.736.240,00	34.392.240,00
PUGLIA	114.048.000,00	75.841.920,00	189.889.920,00
SARDEGNA	68.416.000,00	45.496.640,00	113.912.640,00
SICILIA	164.352.000,00	109.294.080,00	273.646.080,00
TOSCANA	17.616.000,00	11.714.640,00	29.330.640,00
UMBRIA	0,00	0,00	0,00
VALLE D'AOSTA	1.392.000,00	925.680,00	2.317.680,00
VENETO	17.664.000,00	11.746.560,00	29.410.560,00
TOTALE	775.032.000,00	514.941.146,66	1.289.973.146,66

Tabella 8.25: Risorse per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario già ripartite. Piano Sviluppo e Coesione (ex Piano Operativo MIT FSC_Asse F_ Delibera CIPE 1° dicembre 2016, n. 54)

Il Piano Sviluppo e coesione prevede inoltre quattro interventi (afferenti all' ex Asse C del PO MIT 2014-2020) finalizzati al rinnovo del materiale rotabile per il sistema ferroviario metropolitano o per le ferrovie, con un investimento di 158,7 milioni di Euro, (**Tabella 8.26**).

REGIONI	Risorse statali	Cofinanziamento	Totale risorse disponibili
EMILIA-ROMAGNA	41.500.000,00	-	41.500.000,00
PIEMONTE	43.200.000,00	-	43.200.000,00
PUGLIA	50.000.000,00	-	50.000.000,00
VALLE D'AOSTA	24.000.000,00	-	24.000.000,00
TOTALE	158.700.000,00	-	158.700.000,00

Tabella 8.26: Risorse per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario già ripartite. Piano sviluppo e coesione (ex Piano Operativo FSC_Asse C_ Delibera CIPE 1° dicembre 2016, n. 54)

D.M. 21 aprile 2021, n. 164

Il D.M. del 21 aprile 2021, n. 164, di riparto delle risorse destinate all'acquisto di materiale rotabile ferroviario, disciplina l'erogazione delle stesse sulle annualità dal 2021 al 2033, per un ammontare complessivo di circa 169,5 milioni di Euro, a favore delle Regioni. Tale ammontare di risorse trova copertura:

- per € 80 Mln, sulle annualità dal 2021 al 2030, sul Fondo istituito dall' art. 1, comma 866 della Legge 28 dicembre 2015 e rifinanziato con Legge 30 dicembre 2020, n. 178;
- per € 89,5 Mln circa, sulle annualità dal 2026 al 2033, sul Fondo Investimenti 2019 finanziato con Legge 30 dicembre 2018, n. 145, articolo 1, comma 95.

REGIONI ²⁰	RISORSE STATALI
Abruzzo	3.922.402,98
Basilicata	2.121.707,82
Calabria	4.850.967,18
Campania	21.642.043,77
Emilia-Romagna	10.063.719,66
Friuli-Venezia Giulia	2.598.941,50
Lazio	19.222.584,62
Liguria	7.914.072,45
Lombardia	30.224.421,25
Marche	3.308.271,67
Molise	1.564.919,10
Piemonte	10.854.844,10
Puglia	12.362.836,43
Sardegna	3.502.640,06
Sicilia	7.597.834,78
Toscana	13.113.401,19
Umbria	3.021.910,53
Valle d'Aosta	1.305.646,64
Veneto	10.281.183,27
TOTALE	169.474.349,00

Tabella 8.27: Risorse per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario già ripartite per gli anni dal 2021 al 2033. - D.M. del 21 aprile 2021, n. 164 (art. 1, c. 866, L. 28/12/2015 n. ... e rifinanziato con L. 30/12/2020 n. 178 – L. 30/12/ 2018, n. 145, articolo 1, comma 95)

²⁰ Le province autonome di Trento e Bolzano non sono beneficiarie di tali risorse.

PNRR – DM 9 agosto 2021, n. 319

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), approvato dalla Commissione Europea nel mese di Luglio 2021, ed il successivo Decreto del MEF del 6 agosto 2021 prevedono uno stanziamento per nuovi progetti destinato al rinnovo delle flotte dei Treni per i servizi regionali pari a € 500.000.000,00 – annualità 2022 – 2026. Sono ammissibili le forniture di treni ad alimentazione elettrica o ad idrogeno. In attuazione di tale previsione è stato adottato Il Decreto ministeriale di riparto n. 319 del 9 agosto 2021. Di seguito il riparto delle risorse.

	NORD/SUD [N/S]	% NORD	€ NORD	% SUD	€ SUD
Abruzzo	S			3,40%	€ 16.983.956,07
Basilicata	S			1,83%	€ 9.136.207,29
Calabria	S			4,21%	€ 21.025.911,98
Campania	S			18,83%	€ 94.147.319,64
Emilia-Romagna	N	4,28%	€ 21.415.154,54		
Friuli-Venezia Giulia	N	1,10%	€ 5.484.592,84		
Lazio	N	8,20%	€ 41.010.687,92		
Liguria	N	3,35%	€ 16.752.777,17		
Lombardia	N	12,92%	€ 64.600.791,77		
Marche	N	1,41%	€ 7.048.999,08		
Molise	S			1,35%	€ 6.745.688,29
Piemonte	N	4,63%	€ 23.133.265,49		
Puglia	S			10,75%	€ 53.726.773,16
Sardegna	S			3,04%	€ 15.187.061,27
Sicilia	S			6,61%	€ 33.047.082,30
Toscana	N	5,59%	€ 27.955.544,49		
Umbria	N	1,28%	€ 6.394.964,07		
Valle d'Aosta	N	0,55%	€ 2.739.938,71		
Veneto	N	4,38%	€ 21.904.979,80		
P.A. Bolzano	N	1,28%	€ 6.410.712,40		
P.A. Trento	N	1,03%	€ 5.147.591,71		
TOTALE		50,00%	€ 250.000.000,00	50,00%	€ 250.000.000,00

Tabella 8.28: Riparto risorse PNRR destinate al rinnovo flotte Treni regionali

Nella **Tabella 8.29** è riportato il riepilogo delle risorse finanziarie stanziare e ripartite per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario.

	PROVVEDIMENTO	Risorse statali	Cofinanziamento regionale minimo	Totale risorse disponibili
2.A	D.M. del 10 agosto 2017, n. 408	640.000.000,00	426.666.666,65	1.066.666.666,65
2.B	PO FSC MIT, Delibera CIPE n.54/2016 _Asse F	775.032.000,00	514.941.146,66	1.289.973.146,66
2.C	PO FSC MIT, Delibera CIPE n.54/2016 _Asse C	158.700.000,00	-	158.700.000,00
2.D	D.M. del 21 aprile 2021, n. 164 Riparto risorse 2021-2033	169.474.349,00	-	169.474.349,00
2.E	D.M. 9 agosto 2021, n. 319	500.000.000,00	-	500.000.000,00
	TOTALE	2.243.206.349,00	941.607.813,31	3.184.814.162,31

Tabella 8.29: Riepilogo risorse finanziarie per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario

8.3 Trasporto Pubblico Locale marittimo, lacuale, lagunare e fluviale

D.M. 22 febbraio 2018, n. 52 – D.M. 28 agosto 2019, n. 397

Sul Fondo TPL (ex art. 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208) sono state messe a disposizione risorse per il TPL marittimo, lacuale, Lagunare e fluviale.

Le risorse statali disponibili sono pari a € 262.648.951 ripartite dal 2017 al 2030 (derivanti dall'art. 1, comma 140 della legge 11 dicembre 2016, n. 232, che istituisce il “Fondo per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese”, che confluiranno nel Fondo TPL) (**Tabella 3.A**).

La legge di Bilancio 2018 (Legge 27 dicembre 2017 n. 205) ha previsto ulteriori risorse ripartite dal 2020 al 2030 pari ad euro 250.000.000,00 rifinanziando il Fondo di cui all'art. 1, comma 140 della Legge 11 dicembre 2016, n. 232 da destinare al trasporto pubblico locale marittimo, lacuale, lagunare e fluviale. (Tabella 3.B).

REGIONI	Finanziamento statale	Cofinanziamento regionale	Totale
Friuli-Venezia Giulia	1.573.213	524.405	2.097.618
Liguria	234.637	78.212	312.849
Piemonte	253.098	84.366	337.464
Emilia-Romagna	381.930	127.310	509.240
Lombardia	4.425.849	1.475.283	5.901.132
Lazio	13.925.362	4.641.787	18.567.149
Sardegna	15.202.663	5.067.554	20.270.217
Toscana	21.735.811	7.245.270	28.981.081
Sicilia	73.513.784	24.504.595	98.018.379
Campania	64.046.510	21.348.837	85.395.347
Veneto	67.356.094	22.452.031	89.808.125
TOTALE	262.648.951	87.549.650	350.198.601

Tabella 8.30: Risorse per il rinnovo della flotta dei mezzi navali per il TPL marittimo, lacuale, lagunare e fluviale. - DM del 22 febbraio 2018, n. 52 (art. 1, c. 140, L. 11/12/2016, n. 232)

REGIONI	Finanziamento statale
FRIULI VENEZIA GIULIA	1.497.448,39
LIGURIA	223.337,08
PIEMONTE	240.909,01
EMILIA-ROMAGNA	363.536,57
LOMBARDIA	4.212.703,86
LAZIO	13.254.728,36
SARDEGNA	14.470.515,63
TOSCANA	20.689.032,75
SICILIA	69.823.422,43
CAMPANIA	60.812.084,33
VENETO	63.962.281,57
PUGLIA	82.247,00
UMBRIA	367.753,00
TOTALE	250.000.000,00

Tabella 8.31: Risorse per il rinnovo della flotta dei mezzi navali per il TPLM marittimo, lacuale, lagunare e fluviale. - DM del 28 agosto 2019, n. 397 (Legge 27 dicembre 2017 n. 205)

Le risorse sono destinate all'acquisto di nuove unità navali utilizzate per i servizi di TPL marittimo, lacuale, lagunare e fluviale di competenza regionale che:

- collegano esclusivamente uno o più comuni presenti sul territorio della medesima Regione;
- sono effettuati in modo continuativo o periodico con offerta indifferenziata al pubblico e con orari e itinerari prestabiliti, secondo modalità imposte o concordate con le autorità competenti, ai sensi degli articoli 14, 16 e 17 del D.Lgs. 422/1997 e s.m.i.;
- sono caratterizzati da tariffe determinate o approvate dalle autorità competenti, ai sensi dell'articolo 16 del D.Lgs. 422/1997 e s.m.i..

Sono ammesse al finanziamento le unità navali aventi le seguenti caratteristiche:

- unità ro/ro passeggeri e passeggeri, comprese le unità veloci, rispondenti alla normativa internazionale, comunitaria e nazionale applicabile e che rispettino i limiti di emissioni previsti dal 2020 dalla Direttiva 2012/33/UE ovvero dal Regolamento 2016/1628/UE;
- unità adibite al servizio di trasporto pubblico nella laguna di Venezia, rispondenti alla normativa nazionale e che rispettino i limiti di emissioni previsti dal 2020 dalla Direttiva 2012/33/UE ovvero dal Regolamento 2016/1628/UE.

8.4 Trasporto Rapido di Massa

Nell'ambito delle attività volte al miglioramento della mobilità urbana, di particolare rilievo risultano le misure atte a trasferire gli spostamenti dell'utenza dal trasporto privato al trasporto pubblico, favorendo sistemi di trasporto ad alta capacità, elevate prestazioni in termini di velocità commerciale e basso impatto ambientale. A tale obiettivo risponde il "trasporto rapido di massa", caratterizzato da sistemi ad alta capacità ad alimentazione elettrica quali metropolitane, tranvie, filovie e sistemi similari.

La necessità di sviluppo di tale tipologia di trasporto, principalmente nei contesti metropolitani, è stata evidenziata in particolare nell'Allegato al DEF 2017 che ha individuato quattro programmi di intervento nel settore: rinnovo e miglioramento del parco veicolare, potenziamento delle linee esistenti, completamento delle linee in esecuzione, estensione della rete.

Alla luce di tale esigenza, pertanto, sin dal 2017 è stato attivato un significativo programma di finanziamento del Trasporto Rapido di Massa. Oltre ai fondi resi disponibili dal Programma Operativo Infrastrutture di cui al Fondo Sviluppo e Coesione 2016-2020 (Delibera CIPE 54/2016 e Delibera CIPE 98/2017), le maggiori risorse per il settore sono derivate dagli stanziamenti sul Fondo Investimenti di cui all'art. 1 comma 140 della L. 232/2016, art. 1 comma 1072 della L. 205/2017 e art. 1 comma 95 della L. 145/2018; sono inoltre previste risorse, ancora in fase di assegnazione, sullo stanziamento del Fondo di cui all'art. 1 comma 15 della L. 160/2019.

Al fine di procedere al riparto delle risorse disponibili sul Fondo Investimenti, a partire dal 2018, la Direzione Generale ha pubblicato annualmente un "Avviso per la presentazione di istanze per l'accesso alle risorse destinate al Trasporto Rapido di Massa" al fine di consentire agli Enti Locali di presentare proposte di intervento nel settore. Sempre a tale scopo l'ufficio preposto della Direzione Generale ha messo a punto, con il supporto della B.E.I., una procedura per consentire sia la "standardizzazione" delle istanze da predisporre da parte degli Enti Locali, comprensiva della metodologia per l'elaborazione delle Analisi Costi Benefici, sia la valutazione delle stesse istanze da parte del MIT sulla base di predefiniti criteri.

Ad oggi sono stati pubblicati l'Avviso n. 1, a seguito del quale sono state ripartite le risorse dell'art. 1 comma 1072 della L. 205/2017 (con D.M. 607/2017 e D.M. 185/2020) e dell'art. 1 comma 95 della L. 145/2018 (con i D.M. n. 235/2020, 350/2020, 517/2020 e 44/2021), nonché l'Avviso n. 2 per il quale le istanze, a seguito di successive proroghe determinate dall'emergenza sanitaria, sono state presentate alla scadenza del 15.01.2021.

Oltre alle assegnazioni derivanti dalla procedura sopra esposta, le risorse del Fondo Investimenti sono state assegnate ad alcuni interventi di settore direttamente con Legge di Bilancio (linea 2 della metropolitana di Torino, prolungamento linea 5 della metropolitana di Milano).

Con DM n.448 del 16/11/2021 sono state assegnate risorse per complessivi 2,2 miliardi di euro in relazione a nuove opere da finanziare con fondi del PNRR.

Con DM 464 del 22/11/2021, in esito alla conclusione delle istruttorie concernenti l'Avviso 2, sono state assegnate risorse per complessivi 660,66 milioni di euro (a valere sull'Art. 1, c. 14 L. 160/19, integrato con Art.1, L. 178/2020).

Infine, con Decreto Interministeriale n°97/2022, sono state assegnate ulteriori risorse a copertura di ulteriori interventi inerenti all'Avviso 2 e per la realizzazione di nuove linee metropolitane, per complessivi 4,75 miliardi di euro.

Nella **Tabella 4** si riporta il dettaglio della ripartizione delle risorse destinate al Trasporto Rapido di Massa, evidenziando la relativa fonte di finanziamento.

Complessivamente, le risorse assegnate al Trasporto Rapido di Massa ammontano, ad oltre **16 miliardi di euro**, così ripartiti:

- Fondi nazionali – **12.762 milioni di euro**;

- Fondi FSC – **937 milioni di euro**;
- Fondi PNRR “nuove opere” – **2.200 milioni di euro**;

Fondi per ma- nuten- zione straor- dina- ria/ade- gua- menti – 328 mi- lioni di euro. EN TI BENEFIC IARI	FSC 2014- 20 + Add. (Assi B,C)	L.147/ 13, art.1, co.88 (DM 86/201 8)	D.L. 133/14	L.232/ 16, art.1, co.140 (DM 360/20 18)	L.205/ 17, art.1, co.107 2 (Av- viso1)	L.145/ 18, art.1, co.95 (Av- viso1)	Manu- tenz. Straor- din. (DM 443/20 21)	Ade- guam. Metro- pol. Roma (co.93 1)	Metro Milano e To- rino (L.145/ co.14 (Av- viso2) 19)	L.160/ 19, art.1, co.14 (Av- viso2) 2)	L.178/ 20, Sez.II (Av- viso1+ PNRR 2)	"Nuov e opere" PNRR	DI 97/2022, All.2 (Nuov e me- tro- pol.)	DI 97/2022, All.1 (Nuov e me- tro- pol.)	TOTAL E (Mln€)	
ANCONA	-	-	-	-	-	6,47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6,47
BARI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	159,17	-	-	159,17
BERGAMO	-	-	-	-	-	125,04	-	-	-	-	-	-	80,00	-	-	205,04
BRESCIA	4,00	-	-	-	-	-	3,30	-	-	-	333,06	26,49	-	-	-	366,85
BOLOGNA	-	-	-	-	-	509,64	-	-	-	-	-	-	222,14	-	-	731,79
CAGLIARI	123,51	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	123,51
CATANIA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	317,07	-	-	317,07
CAMPANIA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	145,42	-	-	145,42
FIRENZE	-	29,90	95,00	47,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	844,28
					200,62	249,28							222,49			
FOGGIA	50,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50,00
GENOVA	-	15,00	-	-	-	-	10,00	-	-	-	-	-	43,90	-	-	
				137,38		471,65									418,86	1.096,78
LA-SPEZIA	-	-	-	-	38,38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38,38
MESSINA	11,24	-	-	-	-	-	19,93	-	-	-	-	-	-	-	-	31,17
MILANO		40,00	-	-	-	-	44,40	-	-	-	-	-	-	-	-	
	100,00			396,15	812,33				915,00			156,47	122,20	610,00	3.196,55	
NAPOLI		38,00	-	1,46	-	-	11,15	-	-	-	-	-	202,10	-	794,87	1.559,11
	511,52															
PADOVA	-	-	-	56,00	-	-	7,00	-	-	-	97,15	-	-	-	-	398,21
													238,06			
PALERMO	-	-	-	-	-	281,87	-	-	-	-	-	23,14	-	-	-	504,41
													199,40			
PERUGIA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	86,71	-	-	86,71
PIACENZA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26,50	-	26,50
RAVENNA	-	-	-	8,85	48,98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	57,83
RIMINI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
ROMA	-	36,40	-	-	-	-	37,54	-	-	-	-	-	-	-	1.600,00	
				425,52	526,22	193,82	145,00			159,47		120,00	184,47			3.428,43
SASSARI	31,60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31,60

TARANTO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	264,56
TORINO	21,74	90,00							130,00			134,56			-	1.000,			00 2.486,29
	105,20								828,00										
TRIESTE	-	-	-	-	-	-	0,82	-	-	-	-	-	48,77	-	-	-	-	-	49,59
VENEZIA	-	-	-	-	-	-	1,85	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,85
VICENZA	-	-	-	19,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19,00
TOTALE	937,07	181,04	185,00	1.314,50	2.387,99	1.203,08	182,92	145,00	130,00	1.743,00	634,17	225,88	2.200,00	333,17	4.423,73	16.226,57			
(Mln€)																			

Tabella 8.32: Risorse assegnate al Trasporto Rapido di Massa

8.5 Potenziamento delle reti ferroviarie regionali adibite a TPL

Nella strategia di sostegno al trasporto pubblico locale un ruolo importante è rivestito dai sistemi ferroviari regionali che svolgono un servizio in ambito urbano e extraurbano. In particolare, con il potenziamento di tale tipologia di trasporto si intende migliorare il servizio offerto con una prevedibile conseguente riduzione del ricorso al trasporto privato e vantaggi in termini ambientali.

Con tale finalità il Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014 – 2020, nell’ambito dell’Asse Tematico Asse Tematico B - *Interventi nel settore ferroviario* – e dall’ Asse tematico C - *Interventi per il trasporto urbano e metropolitano*, aveva destinato risorse pari a 924,88 milioni di euro attraverso le seguenti delibere CIPE:

- Delibera CIPE del 1° dicembre 2016 n. 54 per un importo complessivo pari a 638,62 mln euro,
- Delibera CIPE il 22 dicembre 2017 per un importo complessivo pari a 262,61 mln euro,
- Delibera CIPE il 28 febbraio 2018 per un importo complessivo pari a 17,65 mln euro,
- Delibera CIPE del 20 Maggio 2019 n. 28/2019 per un importo complessivo pari a 6 mln euro.

A tali risorse si sono poi aggiunte le risorse delle riprogrammazioni approvate dalla Cabina di Regia il 15 dicembre 2020 e a febbraio 2021 pari a ulteriori 8,36 mln di euro. L’importo complessivamente finanziato dal P.O infrastrutture per il potenziamento delle ferrovie regionali risulta pari a 933,24 mln di euro.

Da ultimo la Delibera CIPESS n. 3 del 29 aprile 2021 ha approvato il nuovo Piano Sviluppo e Coesione a titolarità del MIMS che ha confermato gli interventi già previsti dal citato Piano Operativo Infrastrutture 2014-2020 superando la suddivisione in Assi Tematici B e C e introducendo una ripartizione per “Aree tematiche” e “Settore di intervento”.

Nella seguente **Tabella 8.33** si riporta pertanto il dettaglio della ripartizione delle risorse destinate al Trasporto Ferroviario Regionale, conforme alla citata Delibera CIPESS 3/2021.

REGIONE	Area tematica 07 – trasporti e mobilità – settore di intervento 07-02 – “trasporto ferroviario”	Area tematica 07 – trasporti e mobilità – settore di intervento 07-05 – “Mobilità urbana”	TOTALE (Mln€)
CALABRIA	53,50	0,00	53,50
LAZIO	34,00	334,00	368,00
PUGLIA	54,00	144,61	198,61
UMBRIA	0,00	65,36	65,36
CAMPANIA	0,00	48,12	48,12
SICILIA	0,00	155,00	155,00
VENETO	22,00	0,00	22,00
ABRUZZO	0,00	10,00	10,00
SARDEGNA	0,00	2,05	2,05
EMILIA ROMAGNA	4,60	0,00	4,60
PIEMONTE	6,00	0,00	6,00

TOTALE (Mln€)	174,10	759,14	933,24
----------------------	---------------	---------------	---------------

Tabella 8.33: Risorse assegnate al Trasporto Ferroviario Regionale. Piano Sviluppo e Coesione del MIMS – Del. CIPESS n. 3/2021

(Nota: 467,28 mln di euro destinate al Sud e 465,96 destinate al Centro – Nord)

Alle risorse di cui alla precedente Tabella 5.1 si aggiungono le risorse riportate nella seguente **Tabella 5.2**, che sono ricomprese tra quelle previste dal DM 22 dicembre 2017, n. 587, recante "Riparto del fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'art. 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n.232, destinato al trasporto rapido di massa". Con Decreto del 6 agosto 2018, n.360, il riparto relativo al citato D.M. n. 587 è stato riproposto dopo aver acquisito l'intesa della Conferenza Stato Regioni.

In particolare, per la Regione Calabria le risorse disponibili finanzieranno la realizzazione di 3 fermate e l'upgrade tecnologico del Sistema Ferroviario Metropolitano - tratta Reggio Calabria Centrale - Melito P.S.

Mentre, per la Ferrovia Circumetnea consentiranno l'acquisto di 15 unità di trazione.

DM 22 dicembre 2017, n. 587 e succ. DM 6 agosto 2018, n. 360.

REGIONI	Ferrovia	Finanzia- menti già di- sponibili (Mln€)	Risorse statali (Fondo investi- menti) (Mln€)	Totale (Mln€)
CALABRIA	Ferrovie della Calabria		23,00	23,00
SICILIA	Ferrovia Circumetnea		59,50	59,50
TOTALE		0,00	82,50	82,50

Tabella 8.34: Risorse per le ferroviarie regionali. Fondo Investimenti.

Per la Ferrovia Torino – Ceres una convenzione stipulata tra la Direzione Generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile e la Direzione generale per il trasporto e le infrastrutture ferroviarie (che detiene il capitolo) ha destinato risorse pari a 18,3700581 mln di euro destinate all'intervento "Nodo Ferroviario di Torino, Collegamento della Ferrovia Torino – Ceres con la rete RFI – Passante Ferroviario".

Infine, da ultimo la Direzione Generale per il Trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità sostenibile con il D.M del 23 settembre 2021, n. 364 ha effettuato il riparto delle risorse di cui al Fondo art. 1 comma 95 legge n.145/2018- cap. 7150 – p.g 3, pari a 205.099.705,00, congiuntamente alle risorse del p.g 4, pari a 55.762.215 euro (queste ultime destinate ad interventi di messa in sicurezza – vedi tab. 6.4).

Al riguardo la Direzione Generale per il TPL e Regionale e la Mobilità Sostenibile ha ritenuto:

- di destinare le risorse di cui al Piano di Gestione 3 prioritariamente al potenziamento di servizi ferroviari regionali eserciti prevalentemente in aree urbane e/o metropolitane allo scopo di migliorare il servizio di trasporto in ambito urbano con una prevedibile conseguente riduzione del ricorso al trasporto privato e vantaggi in termini ambientali;
- di destinare l'80 per cento delle risorse complessivamente disponibili sul P.g 3 e 4 del Cap. 3 e 4 (55.762.215 euro e 205.099.705,00 euro) per i servizi ferroviari in parola ad interventi nelle Regioni del Sud al fine di riequilibrare, sia pur parzialmente, lo squilibrio derivante dalla ripartizione delle risorse del Fondo Investimenti, per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa, che sono afferite prevalentemente in Regioni del Centro Nord (circa il 97%).

Il riparto delle risorse del piano di gestione n. 4 ha tenuto conto, tra l'altro, degli interventi e, ove possibile, delle priorità indicati dalle Regioni e dello stato di maturità progettuale.

Di seguito si riporta la Tab. 8.35 con il dettaglio del citato riparto.

REGIONI	Ferrovia	Finanzia- menti Non statali già disponi- bili (€)	Risorse statali (Fondo art. 1 comma 95 legge n.145/2018- cap. 7150) (€)	Totale per Re- gioni (€)
LIGURIA	Ferrovia Genova Casella	0,00	256.450	256.450
LAZIO	Ferrovia Roma - Viterbo	0,00	17.543.255	17.543.255
LOMBARDIA	Ferrovie Nord	0,00	20.000.000	20.000.000
	TOTALE RIPARTO REGIONI DEL NORD			37.799.705
CAMPANIA	EAV –Linee Vesuviane	50.000.000	50.000.000	80.000.000
CAMAPNIA	EAV – Linee Fregree	0,00	30.000.000	
PUGLIA	Ferrovie Appulo Lucane	0,00	5.300.000	55.300.000
PUGLIA	Ferrovie del Sud Est	130.000.000	50.000.000	
SARDEGNA	Ferrovie della Sardegna	0,00	18.000.000	18.000.000
CALABRIA		0,00	12.800.000	12.800.000
ABRUZZO		0,00	1.200.000	1.200.000
	TOTALE RIPARTO REGIONI DEL SUD			167.300.000,00
	TOTALE FINANZIAMENTO STATALE			205.099.705,00

Tabella 8.35: Programma di interventi ammessi a contributo per il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie regionali (cap. 7150 p.g. 3) – All.1 DM 364 del 23/09/2021

Le modalità attuative delle risorse di cui al citato D.M 364 del 23/09/2021 sono state definite dal decreto ministeriale del 26/07/2022 n. 235, registrato dalla Corte dei Conti il 10/08/2022 n. 2280.

Da ultimo il DECRETO-LEGGE 16 giugno 2022, n. 68 recante “Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili” - convertito con modificazioni dalla L. 5 agosto 2022, n. 108 , all'art. 8 comma 12 - al fine di consentire la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile, ha autorizzata la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025.

Da ultimo è stato predisposto un decreto interministeriale che propone l'assegnazione di 103,14 milioni di euro delle succitate risorse al potenziamento e ammodernamento di ferrovie regionali della Regione Campania, che è stato inviato alla Conferenza Stato – Regioni e le province autonome di Trento e Bolzano per recepire la necessaria intesa.

Di seguito si riportano gli interventi proposti a finanziamento dal succitato decreto interministeriale:

REGIONI	INTERVENTO	Importo (Mln€)
CAMPANIA	Interventi di potenziamento: arretramento stazione Torregaveta e risoluzione criticità stradale via Torregaveta	30,00
CAMPANIA	Ammodernamento e potenziamento Ferrovia Cumana. Tratta Dazio-Gerolomini-Cantieri. Smantellamento linea storica, riqualificazione sedime e viabilità di collegamento 5A	8,00
CAMPANIA	Intervento di potenziamento: intervento di rifunionalizzazione e miglioramento dell'accessibilità delle stazioni della linea Cumana EAV	3,50
CAMPANIA	Bretella tra linea Cumana e Circumflegrea –Soccavo- Mostra: tratta P.co San Paolo-Terracina OOCC Galleria e CV4	61,64
TOTALE		103,14

Tabella 8.36: interventi proposti a finanziamento dal decreto interministeriale

Le suddette risorse non sono ricomprese nella tabella 8) del par. 1 “PROGRAMMI D’INVESTIMENTO IN CORSO” in quanto è in corso il procedimento per la stipula del decreto interministeriale previsto dalla L. 5 agosto 2022, n. 108.

8.6 Sicurezza delle reti ferroviarie regionali

8.6.1 Ferrovie regionali interconnesse alla rete nazionale:

Nell’ambito del Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014 – 2020 la Delibera CIPE 1° dicembre 2016, n. 54 ha previsto uno stanziamento di 300 milioni di euro per gli interventi necessari a garantire la sicurezza delle reti ferroviarie regionali interconnesse nell’ambito del “Piano nazionale per la sicurezza ferroviaria” previsto dall’Asse tematico F del Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020.

Sono stati inizialmente ripartiti tra le Regioni 254,22 milioni di euro. Delle restanti risorse, pari a 45,78 milioni di euro, sono stati assegnati 43,93 milioni di euro per interventi necessari alla messa in sicurezza della Ferrovia Circumvesuviana della Regione Campania. Al riguardo si precisa, come noto, che detta ferrovia è isolata dalla rete ferroviaria nazionale. Inoltre, sono stati assegnati 3,00 milioni di euro per interventi necessari alla messa in sicurezza della Ferrovia Arezzo Sinalunga Stia della Regione Toscana. Restano ancora da assegnare per le eventuali ulteriori necessità connesse al completamento degli interventi di messa in sicurezza 0,97 milioni di euro.

Da ultimo la Del. CIPESS n. 3 del 29 aprile 2021 ha approvato il nuovo Piano Sviluppo e Coesione a titolarità del MIMS che ha confermato gli interventi già previsti dal citato Piano Operativo Infrastrutture 2014-2020 superando la suddivisione in Assi Tematici e introducendo una ripartizione per “Aree tematiche” e “Settore di intervento”.

Nella seguente **Tabella 6.1** si riporta pertanto il dettaglio della ripartizione delle risorse destinate alla messa in sicurezza delle ferrovie regionali interconnesse, conforme alla citata Delibera CIPESS 3/2022.

REGIONI	Risorse Delibera CIPESS 3/2021 – Area tematica 07 – trasporti e mobilità – settore di intervento 07-02 – “trasporto ferroviario” (€)
ABRUZZO	15.642.000
BASILICATA	0

CALABRIA	0
CAMPANIA	88.442.000
EMILIA ROMAGNA	50.550.000
FRIULI VENEZIA GIULIA	966.000
LAZIO	0
LIGURIA	0
LOMBARDIA	5.628.000
MARCHE	0
MOLISE	0
PA BOLZANO	0
PA TRENTO	0
PIEMONTE	11.892.000
PUGLIA	115.224.000 (*)
SARDEGNA	0
SICILIA	0
TOSCANA	5.436.000
UMBRIA	2.226.000
VALLE D'AOSTA	0
VENETO	3.024.000
TOTALE (€)	299.030.000

Tabella 8.37: Risorse per la sicurezza delle reti ferroviarie regionali interconnesse. Piano Sviluppo e Coesione del MIMS – Del. CIPRESS n. 3/2021

(*) convenzioni stipulate per 114,74 milioni di euro

(Nota: 229,994 mln di euro sono stati destinati al Sud, mentre 69,036 al Centro Nord).

8.6.2 Ferrovie isolate dalla rete nazionale

Con DM del 1° febbraio 2018, n. 30 sono stati ripartiti 338 milioni di euro per gli interventi necessari alla messa in sicurezza delle ferrovie non interconnesse a valere sul Fondo Investimenti (ex art. 1, comma 140, legge 11 dicembre 2016, n. 232). Si fa presente che il piano di riparto di cui al D.M. n. 30 del 1° febbraio 2018 è stato oggetto della sentenza della Corte Costituzionale n° 74/2018 che dichiara l'illegittimità costituzionale dell'art. 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 nella parte in cui non prevede un'intesa con gli enti territoriali in relazione ai decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri riguardanti settori di spesa rientranti nelle materie di competenza. Al riguardo con il DM del 6 agosto 2018, n.361 il riparto di cui al citato DM n. 30 ha acquisito la necessaria intesa.

Nella **Tabella 6.2** sono riportati gli interventi per Regione nonché le risorse già disponibili destinate ai medesimi fini e quelle derivanti dai citati fondi residui dell'Asse F del Piano Operativo Infrastrutture.

Nella tabella 6.2, per analogia nella finalità perseguita - messa in sicurezza delle ferrovie - sono altresì ricomprese:

- Le risorse del Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze n°177410 del 16 ottobre 2017, con cui sono stati stanziati sul capitolo 7150/2 del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali e il Personale del Ministero Infrastrutture e Trasporti risorse complessivamente pari a 60 milioni di euro per la realizzazione di interventi volti all'ammodernamento tecnologico dei sistemi di sicurezza della Ferrovia Circumetnea non interconnessa alla rete nazionale. In particolare, con dette risorse saranno realizzati interventi di implementazione dei sistemi di sicurezza e segnalamento linea ferroviaria Extraurbana e Metropolitana della ferrovia Circumetnea.

- Le ulteriori risorse, pari a 9,986 milioni di euro, destinate alla Ferrovia Circumetnea dal D.M. n° 86 del 2/03/2018 a valere sulle risorse del fondo per migliorare l'offerta di servizi di trasporto pubblico locale nelle aree metropolitane, di cui all'art. 1, comma 88, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, modificato dall'art. 1, comma 1085, legge 27 dicembre 2017, n. 205, destinato esclusivamente alle reti metropolitane e alle linee tramviarie, compreso il materiale rotabile, in aree metropolitane. Come modificato dal DM del 30/04/2020, n.184, dette risorse sono state destinate all'adeguamento antincendio ai sensi del D.M. 21/10/2015 della tratta Borgo-Galatea-Porto della Tratta metropolitana della Ferrovia Circumetnea e allo sviluppo software e acquisto hardware per unificazione sistema bigliettazione elettronica della medesima tratta.

DM 1° febbraio 2018, n. 30 e succ. DM 6 agosto 2018, n. 361

REGIONI	Ferrovia	Finanziamenti non statali già di- sponibili (Mln€)	Risorse statali (Fondo investimenti) (Mln€)	Totale (Mln€)
BASILICATA	Ferrovie Appulo Lucane	1,03	15,01	16,04
CALABRIA	Ferrovie della Calabria	-	74,86	74,86
CAMPANIA	Ferrovie Cumana e Circumflegrea	20,67	9,26	29,93
	Ferrovia Circumvesuviana	-	43,93	43,93
LAZIO	Ferrovia Roma-Civitacastellana-Viterbo	-	66,97	66,97
	Ferrovia Roma- Giardinetti	-	3,00	3
LIGURIA	Ferrovia Genova-Casella	-	17,44	17,44
	Ferrovia Principe-Granarolo	-	0,60	0,6
LOMBARDIA	Ferrovia Brescia-Iseo_Edolo	-	14,90	14,9
PIEMONTE	Ferrovia Domodossola-Confini Svizzero	-	22,73	22,73
	Ferrovia Torino-Ceres	3,1	15,78	18,88
PUGLIA	Ferrovie Appulo lucane	-	21,89	21,89
SARDEGNA	Ferrovie Sardegna	-	31,63	31,63
SICILIA	Ferrovia Circumetnea		69,986	69,986
TOTALE		24,80	407,986	432,786

Tabella 8.38: Risorse per la sicurezza delle reti ferroviarie regionali non interconnesse. Fondo Investimenti.

(Nota: 288,266 mln € sono state destinate alle Regioni del Sud e 144,52 alle Regioni del Centro Nord)

Per tutti gli interventi per la sicurezza delle ferrovie regionali non è previsto il cofinanziamento regionale.

Successivamente nell'ambito del Fondo di cui all'art. 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 il DPCM 11 giugno 2019 ha destinato risorse pari a 521.452.215 euro per ulteriori interventi di messa in sicurezza delle ferrovie regionali.

Nel corso dell'istruttoria, al fine di dare attuazione a quanto previsto dall'art. 28, comma 3, del Decreto Legislativo del 14 maggio 2019, n. 50 - concernente l'«Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie» in cui si prevede che: «Agli eventuali oneri per l'adeguamento infrastrutturale connesso al rilascio del certificato di cui al comma 1, o conseguenti alle prescrizioni in esso contenuto, si provvede con le risorse iscritte nel bilancio dello Stato a legislazione vigente, che potranno essere integrate in sede di riparto del Fondo di cui all'articolo 1,

comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, nell'ambito della quota attribuita al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.» - si è ritenuto necessario dotare prioritariamente le ferrovie isolate con sistemi tecnologici e di protezione della marcia del treno al fine di migliorare/integrare i relativi livelli di sicurezza.

Nel corso dell'annualità 2020 è stata conclusa l'istruttoria che ha portato alla stipula da parte del Ministro del DM del 29 aprile 2020, n. 182 di "Riparto del fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'articolo 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 destinato a interventi per la messa in sicurezza delle ferrovie non interconnesse alla rete nazionale" che assegna un finanziamento pari a 303,60 milioni di euro alle Regioni del Nord e pari a 162,09 milioni di euro alle Regioni del Sud, per un finanziamento complessivo pari a 465,69 milioni di euro. Restano risorse residue pari a 55.762.215 euro.

Nella **Tabella 8.39** che segue, si riporta il dettaglio del riparto:

Fondo del fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all'articolo 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145.

DM 29 aprile 2020, n. 182.

REGIONI	Ferrovia	Finanziamenti Non statali già disponibili (Mln€)	Risorse statali (Fondo art. 1 comma 95 legge n.145/2018) (Mln€)	Totale per Regioni (Mln€)
LAZIO	Ferrovia Roma - Viterbo		79,00	114,00
LAZIO	Ferrovia Roma – Viterbo e Roma Lido		35,00	
LIGURIA	Ferrovia Genova - Casella della Calabria		34,00	41,60
LIGURIA	Ferrovia Principe Granarolo		7,60	
LOMBARDIA	Ferrovie Nord	-	95,00	95,00
PIEMONTE	Ferrovia Domodossola-Confini Svizzero	-	5,50	53,00
	Ferrovia Torino-Ceres	3,00	47,50	
TOTALE RIPARTO REGIONI DEL NORD				303,60
BASILICATA	Ferrovie Appulo Lucane	-	1,80	1,80
CALABRIA	Ferrovie della Calabria		8,10	8,10
CAMPANIA	EAV – linee Vesuviane e Flegree		80,50	80,50
PUGLIA	Ferrovie Appulo Lucane		35,09	35,09
SICILIA	Ferrovia Circumetnea		17,00	17,00
SARDEGNA	ARST		19,60	19,60
TOTALE RIPARTO REGIONI DEL SUD				162,09
TOTALE FINANZIAMENTO STATALE				465,69

Tabella 8.39: Risorse per la sicurezza delle reti ferroviarie regionali non interconnesse.

Alle risorse suddette si aggiungono le risorse residue pari a 55.762.215 euro del "Programma di interventi ammessi a contributo per ulteriori interventi di messa in sicurezza delle ferrovie interconnesse e non interconnesse alla rete nazionale (cap. 7150 p.g. 4)" del D.M del 23 settembre 2021, n. 364.

REGIONI	Ferrovia	Finanziamenti Non statali già disponibili (€)	Risorse statali (Fondo art. 1 comma 95 legge n.145/2018- cap. 7150) (€)	Totale per Regioni (€)
---------	----------	---	---	------------------------

VENETO	Ferrovia Adria Mestre	0,00	1.512.215	1.512.215
TOSCANA	Ferrovia Arezzo – Stia - Sinalunga	0,00	2.400.000	2.400.000
EMILIA ROMAGNA	Ferrovie Emilia Romagna	0,00	9.400.000	9.400.000
TOTALE RIPARTO REGIONI DEL NORD				13.312.215
CAMPANIA	EAV –Linea suburbana Napoli Piedi- monte Matese (*)	0,00	30.000.000	30.000.000
PUGLIA	Ferrovie Appulo Lucane	0,00	7.200.000	7.200.000
BASILICATA	Ferrovie Appulo Lucane Circumetnea	0,00	3.500.000	3.500.000
ABRUZZO	TUA- Ferrovia Sangritana	0,00	1.750.000	1.750.000
TOTALE RIPARTO REGIONI DEL SUD				42.450.000
TOTALE FINANZIAMENTO STATALE				55.762.215

Tabella 8.40: Programma di interventi ammessi a contributo per ulteriori interventi di messa in sicurezza delle ferrovie interconnesse e non interconnesse alla rete nazionale

(*) intervento riprogrammato dal decreto ministeriale del 26/07/2022 n. 235 ma comunque di soppressione PP.LL

Al riguardo la Direzione Generale per il TPL e la Mobilità Sostenibile ha ritenuto:

- di destinare le somme residue del “Riparto del fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all’articolo 1, comma 95, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 destinato a interventi per la messa in sicurezza delle ferrovie non interconnesse alla rete nazionale” di cui al Decreto del Ministro del 29 aprile 2020, n. 182, pari a 55.762.215 euro ad interventi di potenziamento che, per le ricadute positive sulla sicurezza della circolazione ferroviaria, possono essere classificati anche come ulteriori interventi di messa in sicurezza rispetto a quelli finanziati dal citato DM 182, conservando così la finalità a cui il piano di gestione n. 4 ha destinato dette risorse;
- di destinare l’80 per cento delle risorse complessivamente disponibili sul P.g 3 e 4 del Cap. 3 e 4 (55.762.215 euro e 205.099.705,00 euro) per i servizi ferroviari in parola ad interventi nelle Regioni del Sud al fine di riequilibrare, sia pur parzialmente, lo squilibrio derivante dalla ripartizione delle risorse del Fondo Investimenti, per la realizzazione di sistemi di trasporto rapido di massa, che sono afferite prevalentemente in Regioni del Centro Nord (circa il 97%).

Il riparto delle risorse del piano di gestione n. 4 ha tenuto conto, tra l’altro, degli interventi e, ove possibile, delle priorità indicati dalle Regioni e dello stato di maturità progettuale.

Le modalità attuative delle risorse di cui al citato D.M 364 del 23/09/2021 sono state definite dal decreto ministeriale del 26/07/2022 n. 235, registrato dalla Corte dei Conti il 10/08/2022 n. 2280. Tale decreto ha riprogrammato, ad invarianza finanziaria, l’intervento della Regione Campania denominato “Realizzazione nuovo tracciato in soprelevata linea PM-SMCV - tratta SMCV-Capua con Eliminazione n.7 PP.LL.” - di importo pari a 30 milioni di euro - nell’intervento “Soppressione PP.LL. rete ferroviaria EAV”.

Da ultimo il D.D del 22 settembre 2022, n. 270, ai sensi del comma 1 dell’art. 5 del D.M 364/2021, ha aggiornato e sostituito gli i rispettivi allegati 1 e 2 del decreto ministeriale del 23/9/2021, n. 364, come già modificati dal D.D. n. 235 del 26/7/2022.

In particolare, ha:

- sostituito dal soggetto attuatore EAV s.r.l. dell’intervento della Regione Campania “Tratta Centro Direzionale - Capodichino/Aeroporto (Opere Complementari)” (CUP: B41E04000210001)” con il Comune di Napoli;
- sostituito l’intervento di “Realizzazione di una fermata alla progressiva 7+300 in corrispondenza dell’Ospedale della Murgia” della Regione Puglia finanziato per l’importo di € 2.800.000 con l’intervento di “Rifacimento pensilina Bari centrale – realizzazione nuova pensilina per il secondo

stralcio dell'interramento della linea ferroviaria FAL nell'aggregato urbano della città di Modugno" (CUP: G31G22000250001);

- sostituito l'intervento di "Potenziamento armamento Altamura – Gravina" finanziato per l'importo di € 7.200.000 della Regione Puglia con l'intervento di "Raddoppio tra Bari Sant'Andrea e Modugno" (CUP: G31G22000260001).

Tale decreto direttoriale è in corso di registrazione.

8.7 Ulteriori risorse destinate al potenziamento, alla messa in sicurezza delle ferrovie regionali e al rinnovo del materiale rotabile di cui al Fondo Complementare PNRR e PNRR

8.7.1 Interventi di cui al Fondo Complementare del Piano nazionale di ripresa e resilienza

Il Decreto legge 6 maggio 2021 n. 59, recante *"Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti"*, stabilisce la ripartizione del c. d. fondo Complementare finalizzato ad integrare con risorse nazionali il Piano nazionale di ripresa e resilienza per complessivi (PNRR).

Detto fondo prevede un importo complessivo di 1.550 mln di euro per il *"rafforzamento delle linee regionali - linee regionali gestite da Regioni e Municipalità"* ripartito in 150 milioni di euro per l'anno 2021, 360 milioni di euro per l'anno 2022, 405 milioni di euro per l'anno 2023, 376,9 milioni di euro per l'anno 2024, 248,1 milioni di euro per l'anno 2025 e 10 milioni di euro per l'anno 2026.

Le suddette risorse del Fondo Complementare al PNRR sono state ripartite con il D.M del 23 settembre 2021, n. 363.

Le citate risorse sono state destinate alle seguenti tipologie di interventi (c.d programmi):

- Interventi per la messa in sicurezza delle linee ferroviarie regionali (inclusi nel Programma di intervento per la messa in sicurezza delle linee ferroviarie regionali): per un importo pari a 454,27 milioni di euro, di cui 394,87 milioni di euro sono stati destinati ad interventi per la messa in sicurezza delle ferrovie regionali delle Regioni del Sud (circa 87%) e 59,40 milioni di euro per interventi per la messa in sicurezza delle ferrovie regionali delle Regioni del Centro – Nord (circa 13%);
- Interventi per il potenziamento delle linee ferroviarie regionali (inclusi nel Programma di intervento per il potenziamento delle linee ferroviarie regionali): per un importo pari a 677,32 milioni di euro, di cui 466,32 milioni di euro sono stati destinati ad interventi per il potenziamento delle ferrovie regionali delle Regioni del Sud (circa 69%) e 211,00 milioni di euro per interventi di potenziamento delle ferrovie regionali delle Regioni del Centro – Nord (circa 31%);
- Interventi per potenziamento e il rinnovo del materiale rotabile (inclusi nel Programma di intervento per potenziamento e il rinnovo del materiale rotabile): per un importo pari a 278,41 milioni di euro, di cui 256,74 milioni di euro sono stati destinati al potenziamento e al rinnovo del parco rotabile delle linee ferroviarie Regioni del Sud (circa 92%). Mentre i restati 21,67 milioni di euro sono stati destinati per il medesimo scopo alle ferrovie regionali delle Regioni del Centro – Nord (circa l'8 %);
- Interventi per il potenziamento delle linee ferroviarie e il contestuale potenziamento e/o rinnovo del parco rotabile (inclusi nel Programma di intervento per il potenziamento delle linee ferroviarie e il contestuale potenziamento e/o rinnovo del parco rotabile): a cui sono state destinate risorse pari a 140 milioni di euro assegnate interamente alle Regioni del Sud.

In particolare tali risorse sono state destinate ad obiettivi specifici di sostegno al piano investimenti per la ripresa e la resilienza stabilito dall'Italia e attuano come obiettivo generale la promozione della coesione sociale attraverso interventi di riduzione dei gap nazionali ed europei esistenti sulla mobilità sostenibile a livello strumentale e infrastrutturale nell'ambito del trasporto pubblico ferroviario regionale, con particolare riferimento al Mezzogiorno d'Italia, e il sostegno alla transizione digitale e green della mobilità ferroviaria.

In particolare nel riparto del decreto in parola si è tenuto conto del fatto che le relative risorse sono complementari alle risorse dell'investimento 1.6 "Potenziamento delle linee regionali – gestione RFI" - previsto dal PNRR nell'ambito della Componente 1 "Investimenti sulla rete ferroviaria "della Missione 3 "Infrastrutture per una Mobilità sostenibile" – e che queste ultime sono state destinate alle ferrovie non gestite da RFI quali la Ferrovia Centrale Umbra (Regione Umbria), Ferrovia Udine Cividale (Regione Friuli V.G), la linea ferroviaria gestita da GTT (Regione Piemonte) e le Ferrovie del Sud Est (Regione Puglia).

Si è altresì tenuto conto del comma 2 bis, dell'articolo 1, del decreto-legge n. 59 del 6 maggio 2021, convertito in legge 1 luglio 2021, n. 101 che, al fine di favorire la realizzazione di investimenti in materia di mobilità in tutto il territorio nazionale nonché di ridurre il divario infrastrutturale tra le diverse regioni, ha previsto di destinare le risorse di cui al comma 2, lettera c), punto 3 del medesimo decreto-legge alle regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna in misura pari almeno al 80%.

Infatti, le risorse disponibili sono state ripartite per un importo complessivo pari a milioni 1.257,93 milioni di euro tra le Regioni del Sud (circa il 81 % delle risorse del Piano) e per i restanti 292,07 milioni di euro mln di euro tra le Regioni del Centro – Nord (circa il 19 % delle risorse del Piano).

Di seguito si riporta il riparto per Regioni delle risorse in parola, con il dettaglio delle risorse per Programma:

REGIONI	Importo (Mln€)	Programma di intervento per la messa in sicurezza delle linee ferroviarie regionali	Programma di intervento per il Potenziamento delle linee ferroviarie regionali	Programma di intervento per potenziamento e il rinnovo del materiale rotabile	Programma di intervento per il potenziamento delle linee ferroviarie e il contestuale potenziamento e/o rinnovo del parco rotabile
EMILIA ROMAGNA	58,00		58		
LAZIO	153,00		153,00		
LOMBARDIA	59,40	59,40			
VENETO	21,67			21,67	
ABRUZZO	35,86			35,86	
BASILICATA	45,25	20,45	24,80		
CALABRIA	280,00		280,00		
CAMPANIA	546,20	290,00	80,00	176,20	
PUGLIA	83,97	2,45	81,52		
SARDEGNA	140,00				140,00
SICILIA	126,65	81,97		44,68	
TOTALE	1.550,00	454,27	677,32	278,41	140,00

Tabella 8.41: FONDO COMPLEMENTARE AL PNRR - D.M del 23 settembre 2021, n. 363.

8.7.2 Interventi di cui al Piano nazionale di ripresa e resilienza (c.d PNRR):

Come noto, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) - approvato con Decisione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio 2021 e notificata all'Italia dal Segretariato generale del Consiglio con nota LT161/21, del 14 luglio 2021 - alla M3C1 ha previsto una dotazione di 936 milioni di euro per l'investimento 1.6 "Potenziamento delle linee regionali".

In particolare, si prevede, per quanto riguarda gli interventi di competenza della DIV. 4 della DG TPL, si prevede la realizzazione degli interventi riportati nella seguente tabella, per una quota parte pari a 835,89 milioni di euro:

<i>Intervento</i>	<i>Totale</i>
FCU: interventi infrastrutturali e tecnologici sull'intera rete	163,00
FUC: interventi infrastrutturali e tecnologici sulla linea Udine-Cividale	41,09
GTT: Potenziamento ed ammodernamento intera rete	140,50
FSE: Potenziamento Infrastruttura Ferroviaria linea Bari-Taranto	86,50
FSE: Completamento attrezzaggio SCMT/ERTMS su restante rete	130,80
FSE: Realizzazione HUB intermodali e riqualificazione di 20 stazioni	165,00
EAV: Potenziamento ed ammodernamento della linea Cancellone-Benevento	109,00
Totale	835,89

Tabella 8.42: Allocazione risorse interventi della DIV.4 della DG TPL (valori in milioni di euro)

Le restanti risorse sono state destinate all'intervento "linea Rosarno-S. Ferdinando: Adeguamento PRG impianti di Rosarno e San Ferdinando" (importo 60,00 milioni di euro) e all'intervento "linea Bari-Bitritto: upgrading infrastrutturale" (importo 40,11 milioni di euro) che, in quanto relative a linee ferrovie gestite da RFI sono stati ricompresi nel Contratto di programma MIMS – RFI ed esulano dalle competenze della Direzione Generale per il Trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile.

Tutti gli interventi previsti hanno lo scopo di garantire:

- Maggiore integrazione tra l'infrastruttura ferroviaria nazionale e le ferrovie regionali;
- Ampliamento ed integrazione dei servizi ferro/gomma;
- Omogeneizzazione degli standard di sicurezza;
- Nuove connessioni passeggeri e merci con aeroporti, porti e terminali;
- Ottimizzazione dell'offerta con integrazione tra servizi AV e TPL.
- Miglioramento della regolarità della circolazione attraverso il rinnovo tecnologico degli impianti di linea e di stazione.

e prevedono l'adeguamento delle linee regionali standard tecnici della rete nazionale, sia dal punto di vista infrastrutturale che tecnologico di sicurezza.

Con il D.M del 9 novembre 2021, n. 439 la Direzione Generale per il Trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile ha ripartito 835,89 milioni di euro dei suddetti 936 milioni, relativi agli interventi riportati nella precedente tabella.

Da ultimo il decreto ministeriale del 12/07/2022, n. 225 - registrato dalla Corte dei Conti il 12/08/2022, n. 2332 - ha assegnato definitivamente le risorse del D.M 439.

8.7.3 Ulteriori risorse destinate al rinnovo materiale rotabile gestite dalla DIV.4:

Il D. M. 109 dell'11 marzo 2020 ha ripartito le risorse di cui alla legge 30 dicembre 2018, n. 145, art. 1 comma 95, pari a 48.884.921 euro, destinate al rinnovo del materiale rotabile. In particolare, 22 mln di euro sono stati assegnati alle necessità espresse dalla Ferrovia Circumetnea e 26.884.921 di euro alle necessità espresse dalla Società subalpina di Imprese Ferroviarie S.p. A.

Da ultimo il DECRETO-LEGGE 16 giugno 2022, n. 68 recante “Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili” - convertito con modificazioni dalla L. 5 agosto 2022, n. 108, all'art. 8 comma 12 - al fine di consentire la realizzazione degli interventi immediatamente cantierabili previsti dal programma di ammodernamento delle ferrovie regionali, nonché l'acquisto di materiale rotabile, ha autorizzato la spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024 e di 70 milioni di euro per l'anno 2025. È in corso la procedura di condivisione con Il MEF e di successiva stipula di un decreto interministeriale per l'assegnazione di 46,20 mln di euro destinati all'acquisto di materiale rotabile (interventi dell'allegato 2 del decreto ministeriale del 363/2021 che hanno recepito l'intesa da parte della Conferenza stato – Regioni congiuntamente agli interventi dell'allegato 1 del medesimo decreto).

REGIONI	INTERVENTO	Importo (Mln€)
LIGURIA	Acquisto di 2 nuove elettromotrici per la Ferrovia Genova Casella	14,00
TOSCANA	Acquisto di 2 treni per il servizio regionale gestito da TFT in sostituzione di materiale rotabile obsoleto	13,00
PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO	Acquisto di n.2 materiale rotabile	10,00
PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO	Acquisto di n.1 materiale rotabile	9,20
TOTALE		46,20

Tabella 8.43: Distribuzione risorse destinate al rinnovo del materiale rotabile

Le suddette risorse non sono ricomprese nella tabella 8) del par. 1 “PROGRAMMI D’INVESTIMENTO IN CORSO” in quanto è in corso il procedimento per la stipula del decreto interministeriale previsto dalla L. 5 agosto 2022, n. 108.

Sperimentazione dell'alimentazione ad idrogeno nel settore ferroviario

Il citato D.M. 363/2021 riguardante la ripartizione delle risorse del piano complementare al PNRR relativo alle ferrovie regionali, prevedeva l'acquisizione di materiale rotabile ad idrogeno per quattro ferrovie regionali, la Sassari – Alghero – Aeroporto, la Ferrovia Circumetnea, la Ferrovia Sangritana e la Cosenza-Catanzaro.

A tale iniziativa si affiancano quelle delle Ferrovie del Sud-Est e delle Ferrovie Nord Milano che avevano già avviato progetti per l'applicazione dell'idrogeno che prevedono impianti per la produzione della molecola, il suo stoccaggio, gli impianti di rifornimento e l'acquisizione di materiale rotabile.

In tale contesto si situa il D.M. 198 del 30/6/2022 che stanZIA 300 milioni per la realizzazione di impianti di stoccaggio, rifornimento e produzione e, in caso di disponibilità per l'acquisizione di materiale rotabile, con priorità per i progetti già citati in questo paragrafo, oltre a quello riguardante la linea Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona di competenza RFI.

È in corso di predisposizione il Decreto Dirigenziale che stabilisce la modalità di selezione dei progetti, di assegnazione delle risorse e di metodologia per la valutazione ed il monitoraggio dell'investimento.

8.8 Ulteriori risorse destinate al rinnovo del materiale rotabile dedicato al TPL (Div. 3)

Nel Piano Sviluppo e coesione del MIMS, finanziato con Fondo sviluppo e coesione 2014-2020, sono previste ulteriori risorse per il rinnovo del materiale rotabile dedicato al TPL, per tutte le modalità: ferrovie urbane, metropolitane, sistemi tranviari, filoviari e autobus su gomma, per 455,45 milioni di euro (Tabelle 8.A e 8.B). Per queste risorse non è previsto un cofinanziamento da parte delle Regioni.

REGIONI	Importo (Mln€)
PIEMONTE	24,00
VENETO	2,90
EMILIA-ROMAGNA	2,53
LAZIO	54,71
CAMPANIA	69,19
MOLISE	4,51
PUGLIA	86,59
CALABRIA	51,29
LOMBARDIA	7,27
MARCHE	0,80
P.A. BOLZANO	1,20
SARDEGNA	150,46
TOTALE	455,45

Tabella 8.44: Risorse per il rinnovo del materiale rotabile dedicato al TPL per tutte le modalità. Piano Sviluppo e Coesione (ex Primo Addendum Piano Operativo MIT, Asse F, seduta CIPE del 22 dicembre 2017)

REGIONI	Importo (Mln€)
LOMBARDIA	40,000
VENETO	6,336
BASILICATA	4,000
SICILIA	10,000
TOTALE	60,336

Tabella 8.45: Risorse per il rinnovo del materiale rotabile dedicato al TPL per tutte le modalità. Piano Sviluppo e Coesione (ex Secondo Addendum Piano Operativo MIT, Asse F, seduta CIPE del 28 febbraio 2018)

8.9 Interventi per la mobilità ciclistica

8.9.1 Ciclovie Regionali - FSC

La Direzione generale per il trasporto pubblico locale e regionale e la mobilità pubblica sostenibile è competente in materia di ciclovie urbane e metropolitane. Con riferimento alle ciclovie regionali, la competenza ricade nella Direzione generale strade ed autostrade. Tuttavia, a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) 2014-2020 sono state assegnate alla DG TPL alcune risorse relative anche alle ciclovie regionali. Si riportano, di seguito, le risorse assegnate dal Piano Operativo Sviluppo e Coesione (ex PO FSC 2014-2020 e I e II Addendum al P.O. FSC 2014-2020) per la realizzazione di ciclovie di interesse regionale, gestite dalla DG TPL.

REGIONE	PSC	PSC	PSC	TOTALE Mln€
	(ex P.O. Infr. FSC 2014-20 asse B - E)	(ex I Adden- dum P.O. Infr. FSC 2014-20 asse E)	(ex II Ad- dendum P.O. Infr. FSC 2014-20 (asse E)	
	Mln€	Mln€	Mln€	
EMILIA-ROMAGNA	12,00			12,00
VALLE D'AOSTA		1,40		1,40
TOSCANA		5,00	2,61	7,61
MARCHE		25,70	3,50	29,20
UMBRIA		7,00		7,00
LAZIO		10,00		10,00
VENETO			13,365	13,365
FRIULI VENEZIA GIULIA			3,050	3,050
TOTALE (Mln€)	12,00	49,10	22,525	83,625

Tabella 8.46: Ciclovie regionali Piano Sviluppo e Coesione (ex PO FSC 2014 – 2020 Asse B – E)

8.9.2 Ciclovie Urbane

Come è noto l'emergenza epidemiologica ha modificato significativamente le modalità nel trasporto, in particolare nei centri urbani e metropolitani il problema del distanziamento sociale potrebbe indurre l'utenza ad essere costretta ad un massiccio uso dei mezzi privati e quindi ad una inevitabile congestione del traffico.

In tale situazione si è ritenuto auspicabile un incremento, in area urbana e metropolitana, della mobilità ciclistica, la quale presenta caratteristiche tali da garantire un distanziamento sociale congruente con le misure di contrasto all'emergenza epidemiologica da Covid 19.

Il decreto ministeriale 12 agosto 2020, n. 344, in applicazione della legge n. 14/2018, tiene conto della necessità di assicurare alla mobilità ciclistica adeguati livelli di sicurezza mediante l'ampliamento della rete ciclabile e delle corsie ciclistiche presenti in aree urbane (n. 139) e metropolitane (n. 14), in modo da fornire una risposta alle esigenze di mobilità e possa garantire, nel contempo, una limitazione dell'utilizzo diffuso dei mezzi privati sia in un'ottica di mitigazione dei rischi che discendono da un sovraffollamento dei mezzi pubblici, sia al fine di un contenimento delle difficoltà dei sistemi di trasporto pubblico locale ad accogliere un elevato numero di utenti.

L'importo di 137.244.458,00 euro consente la progettazione e realizzazione di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina. Conseguentemente si è ritenuto di ripartire le risorse in relazione al numero di residenti presenti sul territorio degli enti locali beneficiari del contributo statale. Attribuendo una premialità ai Comuni e alle Città metropolitane che hanno già adottato il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile.

Inoltre, in via sperimentale l'assegnazione di risorse è destinata all'immediata realizzazione di piste ciclabili di collegamento tra le Università e le principali stazioni ferroviarie, non sottovalutando il riequilibrio territoriale degli investimenti per quelle regioni interessate dal DPCM 7.08.2017 in applicazione dell'articolo 7-bis del decreto-legge 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2017, e successive modificazioni. In merito, sono stati adottati due decreti direttoriali di riparto delle risorse che hanno ripartito l'accantonamento a tal fine previsto nel D.M. n. 344/2020 (D.D. n. 73/2021 e D.D. n. 212/2021).

CICLOVIE URBANE	DM 12 agosto 2020, n. 344
Città Metropolitane e Comuni	€ 133.000.000,00
Collegamento Poli Universitari-Stazioni	€ 4.244.458,00
TOTALE	€ 137.244,458,00

Tabella 8.47: Ciclovie urbane – DM 12 agosto 2020 n. 344

ENTE BENEFICIARIO	COLLEGAMENTO	IMPORTO COMPL.VO	estensione km	RIPARTIZIONE	
				Anno 2020	Anno 2021
Comune di Roma	Sede Università degli Studi di Roma La Sapienza – Stazione di Roma Termini	595.000,00	1,7	242.571,67	352.428,33
Comune di Padova	Sede Università degli Studi di Padova – Stazione di Padova Centrale	682.500,00	1,95	278.243,97	404.256,03
Comune di Napoli	Sede Università degli Studi di Napoli Federico II – Stazione di Napoli P.za Garibaldi	525.000,00	1,5	214.033,83	310.966,17
	Sede Università degli Studi di Napoli Federico II – Stazione di Napoli P.za Cavour	577.500,00	1,65	235.437,21	342.062,79
Comune di Pisa	Sede Università degli Studi di Pisa – Stazione di Pisa Centrale	525.000,00	1,5	214.033,83	310.966,17
Comune di Bari	Sede Università degli Studi di Bari - Aldo Moro – Stazione di Bari Centrale	157.500,00	0,45	64.210,15	93.289,85
Comune di Palermo	Sede Università degli Studi di Palermo – Stazione di Palermo Centrale	525.000,00	1,5	214.033,83	310.966,17
Comune di Milano	Sede Università degli Studi Milano-Bicocca – Stazione di Milano Greco Pirelli	315.000,00	0,9	128.420,30	186.579,70
TOTALE		3.902.500,00		1.590.984,77	2.311.515,23

Tabella 8.48: Collegamento Poli Universitari- Stazioni ferroviarie - DD 16 marzo 2021 n. 73 e DD 6 agosto 2021, n. 212

Per quanto riguarda il settore delle ciclovie urbane occorre citare anche le seguenti risorse:

Legge n. 160/2019 - 141.000.000,00 ca., ancora da ripartire. Per il riparto un elemento di criticità è rappresentato dall'obbligo di cofinanziamento al 50% da parte degli enti locali beneficiari. I Comuni hanno più volte manifestato la necessità di eliminare tale obbligo, ritenuto elemento ostativo all'attuazione degli interventi previsti.

Alla data della presente Relazione, le proposte di modifica normativa finalizzate ad eliminare l'obbligo suddetto non hanno avuto esito positivo.

8.9.3 PNRR- M2C2- 4.1. - CICLOVIE URBANE E METROPOLITANE

Con DM n° 509 del 15/12/2021 sono state ripartite le risorse del PNRR pari a € 150.000.000,00

Di seguito si riporta la tabella con il riparto delle risorse:

COMUNE	Totale riparto riparametrato con il 50% delle risposte al Sud	Obiettivo PNRR obbligatorio entro 31 dicembre 2023, espresso in km di piste ciclabili	Obiettivo PNRR obbligatorio al 30 giugno 2026, espresso in km di piste ciclabili	Obiettivo PNRR complessivo da realizzare, espresso in km di piste ciclabili	km piste ciclabili realizzabili complessivamente con le risorse assegnate
ROMA	€ 13.615.495,00	18	33	51	54
MILANO	€ 6.074.615,00	8	15	23	24
NAPOLI	€ 9.339.798,00	12	23	35	37
TORINO	€ 4.113.829,00	5	10	15	16
BOLOGNA	€ 3.491.999,00	5	9	14	14
FIRENZE	€ 2.406.314,00	3	6	9	10
PADOVA	€ 1.859.677,00	2	5	7	7
BARI	€ 4.836.871,00	6	12	18	19
PISA	€ 1.698.982,00	2	4	6	7
PALERMO	€ 7.439.945,00	10	18	28	30
CATANIA	€ 5.070.941,00	7	12	19	20
GENOVA	€ 3.426.814,00	5	8	13	14
PARMA	€ 2.262.602,00	3	6	9	9
PERUGIA	€ 2.634.463,00	4	6	10	11
CAGLIARI	€ 3.498.541,00	5	9	14	14
FERRARA	€ 2.412.799,00	3	6	9	10
VENEZIA	€ 2.449.137,00	3	6	9	10
PAVIA	€ 1.320.985,00	2	3	5	5
MESSINA	€ 4.752.940,00	6	12	18	19
VERONA	€ 2.297.816,00	3	6	9	9
BRESCIA	€ 1.806.932,00	2	4	6	7
LECCE	€ 3.955.690,00	5	10	15	16
BERGAMO	€ 1.424.967,00	2	3	5	6
SIENA	€ 1.406.949,00	2	3	5	6
MODENA	€ 2.023.543,00	3	5	8	8
L'AQUILA	€ 5.074.558,00	7	12	19	20
TRENTO	€ 1.730.072,00	2	4	6	7
CHIETI	€ 2.642.981,00	4	6	10	11
TRIESTE	€ 1.810.922,00	2	4	6	7
ANCONA	€ 1.572.470,00	2	4	6	6
UDINE	€ 1.400.453,00	2	3	5	6
SASSARI	€ 5.871.181,00	8	14	22	23
FOGGIA	€ 5.835.420,00	8	14	22	23
REGGIO NELL'EMILIA	€ 2.087.039,00	3	5	8	8
CATANZARO	€ 3.200.213,00	4	8	12	13
VARESE	€ 1.329.623,00	2	3	5	5
PESCARA	€ 2.995.109,00	4	7	11	12
NOVARA	€ 1.529.932,00	2	4	6	6
VITERBO	€ 2.192.416,00	3	5	8	9

CASERTA	€ 2.780.756,00	4	7	11	11
FORLI'	€ 1.904.784,00	3	5	8	8
REGGIO DI CALABRIA	€ 4.519.903,00	6	11	17	18
TERAMO	€ 3.185.154,00	4	8	12	13
SESTO SAN GIOVANNI	€ 1.220.911,00	2	3	5	5
VICENZA	€ 1.493.459,00	2	4	6	6
TOTALE	€ 150.000.000,00	200	365	565	600

Tabella 8.49: Riparto risorse Dm n° 509 del 15/12/2021

8.10 Interventi per il Mobility Management

Con decreto del MIMS, di concerto con il MEF, il MITE e MI n° 436 del 05/11/2021 sono stati ripartiti 50 milioni di euro di finanziamento per il sostegno alle attività previste nei piani di spostamento casa- lavoro.

Tali risorse sono destinate, per l'anno 2021 al finanziamento di iniziative di mobilità sostenibile, incluse iniziative di car-pooling, di car-sharing, di bike-pooling e di bike-sharing, piedibus, in coerenza con le previsioni dei piani degli spostamenti casa-lavoro e dei piani casa-scuola-casa, per le attività inserite nei piani, nonché le iniziative di competenza diretta dell'ente beneficiario per il coordinamento e l'integrazione delle iniziative inserite dei Piani, in modo da assicurare una più adeguata ed efficace implementazione delle stesse.

Tali risorse hanno avuto come beneficiari i Comuni con popolazione residente superiore a 100.000 abitanti e i Comuni capoluogo di Regione o di Provincia (80% delle risorse) e i Comuni con popolazione residente compresi tra 50.000 e 99.999 abitanti (20% delle risorse).

Alla data del 17 dicembre 2021 dei 167 Comuni aventi diritto al Fondo, hanno presentato richiesta di accesso alle risorse un numero pari a 110, che rappresentano quindi il 66% dei Comuni, per una quota di Fondo pari a circa l'80%.

RICHIESTE ACCESSO	numero comuni	%	quota fondo	%
Comuni assegnatari con + di 100 mila abitanti e capoluoghi	87	77	€ 34.905.785,00	87
Comuni con meno di 100 mila abitanti	23	43	€ 5.147.674,00	51
TOTALE COMUNI	110	66	€ 40.053.459,00	80

Tabella 8.50: Suddivisione Comuni richiedenti

Alla data ultima prevista 45 Comuni hanno inviato la richiesta di rimborso delle spese sostenute.

Alla fine della fase istruttoria, sono state ritenute ammissibili le spese di 39 comuni, di cui solo tre hanno rendicontato ed ottenuto il 100% di quanto avevano a disposizione (Cesena Genova e Siena), mentre la maggioranza ha rendicontato meno del 50% dell'importo del finanziamento.

La quota di fondo richiesta ed erogata è stata complessivamente pari a € 7.211.127,27, ossia il 14% delle risorse stanziato dal Fondo.

Nella tabella sottostante si riporta il dettaglio delle risorse erogate.

Aprilia	€ 47.214,00
Ascoli Piceno	€ 2.928,00
Asti	€ 7.621,39
Bari	€ 26.355,88
Bologna	€ 393.188,11
Bolzano	€ 59.080,43
Brescia	€ 122.584,89
Catania	€ 77.962,50
Cesena	€ 314.450,00
Cuneo	€ 100.381,39
Faenza	€ 9.760,00
Fano	€ 10.791,31
Firenze	€ 495.987,24
Foggia	€ 3.750,00
Frosinone	€ 22.667,60
Genova	€ 979.495,00
Grosseto	€ 40.497,99
La Spezia	€ 31.625,50
L'Aquila	€ 43.883,94
Latina	€ 26.785,46
Lecce	€ 68.471,73
Livorno	€ 141.056,31
Milano	€ 1.539.273,22
Modena	€ 1.178,60
Napoli	€ 234.794,01
Padova	€ 129.841,57
Parma	€ 226.647,81
Pavia	€ 42.240,40
Pescara	€ 63.829,22
Pozzuoli	€ 3.660,00
Prato	€ 297.044,02
Ravenna	€ 565.314,56
Reggio Emilia	€ 357.009,52
Siena	€ 160.864,00
Sondrio	€ 332,92
Torino	€ 320.694,71
Treviso	€ 109.459,95
Trieste	€ 5.025,91
Venezia	€ 127.378,18
TOTALE	€ 7.211.127,27

Tabella 8.51: Quota di fondo richiesta ed erogata distinta per Comuni richiedenti.

Tale circostanza è probabilmente dovuta al fatto che il fondo, di nuovissima istituzione, finanziasse solo le spese correnti e non quelle in conto capitale sostenute esclusivamente nell'anno 2021.

Si ritiene che un fondo strutturale di durata pluriennale che finanzia oltre alle spese correnti anche quelle in conto capitale, possa essere da stimolo ad investire in maniera sempre maggiore nelle attività previste dai piani spostamento casa lavoro.

8.11 Interventi nel settore degli impianti a fune

In ragione della redistribuzione delle competenze tra il Ministero e l'ANSFISA, si sta provvedendo a proporre un nuovo decreto del Presidente della Repubblica che aggiorni la composizione della Commissione per le Funicolari Aeree e Terrestri, organo consultivo ministeriale per il trasporto a fune, adeguandola altresì all'evoluzione tecnologica del settore.

8.12 DIGITALIZZAZIONE DELLE PROCEDURE E PROMOZIONE DELLA DIGITALIZZAZIONE NEL SETTORE DELLA MOBILITÀ

La mobilità pubblica durante il periodo pandemico ha impegnato notevolmente l'Amministrazione nelle procedure riguardanti la compensazione dei minori ricavi ed il contributo per il dispiegamento dei servizi aggiuntivi. Tali procedure, consistenti nella ripartizione delle risorse finanziarie stanziare ex-lege, hanno evidenziato come sia assolutamente necessario disporre del supporto di un sistema informatico flessibile ed in grado di crescere in maniera agile per l'attuazione efficace dei provvedimenti e delle politiche di settore. Tale esigenza, peraltro già presente nei periodi precedenti, ha fatto sì che nell'ambito del contratto di servizi di supporto professionale per la gestione del sistema informativo del dipartimento, sia stata affidata una vera e propria "riprogettazione" del sistema informatico, che coinvolge tanto il modello dei dati, quanto gli aspetti funzionali.

Il progetto è stato approvato dal Comitato paritetico dell'Osservatorio nell'ultima seduta del 2021, ma l'indisponibilità di risorse finanziarie unita alla transitoria saturazione degli Accordi Quadro stipulati da Consip non ne hanno permesso lo sviluppo.

Un'ulteriore evoluzione viene stabilita dal DL 68/2022, di cui si riferisce in seguito.

Il periodo in cui è stato redatto il progetto (luglio 2021) è antecedente allo sviluppo dei sistemi informativi per il monitoraggio degli investimenti del PNRR (Regis e Sigeco). Successivamente la Direzione Generale ha chiesto di estendere l'utilizzo di questi ultimi sistemi informativi anche per la gestione degli altri programmi di finanziamento. Lo sviluppo del modulo di monitoraggio degli investimenti, previsto nel progetto, si può sostituire quindi con un modulo di cooperazione applicativa con i sistemi informativi citati.

L'Osservatorio, tuttavia, deve tendere a diventare una piattaforma di integrazione, in grado di acquisire dati ed offrire servizi ad altri sistemi informativi che deve contemplare la possibilità di realizzare servizi on demand, in funzione dei risultati dell'elaborazione dei dati delle evoluzioni normative.

Pertanto, deve essere realizzata sulla base di una solida progettazione funzionale, implementata con strumenti che offrano la possibilità di adeguarla rapidamente alle esigenze che si presentano nel corso della sua applicazione, e gestita da risorse umane adeguate dal punto di vista del numero e delle competenze specialistiche, che vanno dalle più semplici attività di back-office, allo sviluppo di applicazioni informatiche, alla specifica consulenza in materia economica e trasportistica.

Quanto previsto dal DL 68/2022 soddisfa queste esigenze e fa sì che il primo progetto possa essere rivista ed eventualmente ampliata alla luce del nuovo quadro normativo.

Quindi vanno aggiunti i seguenti moduli:

- a) Programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale integrata con programmi di mobilità attiva, soluzioni innovative e mobilità condivisa:
- b) Strumenti a supporto dei mobility manager aziendali e scolastici (acquisizione dati – modelli di elaborazione)
- c) Strumenti per la predisposizione dei PUMS (acquisizione dati – modelli di elaborazione)
- d) Strumenti per la valutazione delle proposte di investimento nel settore della mobilità
- e) Strumenti per l'integrazione tra lo sviluppo della mobilità pubblica e lo sviluppo urbano-metropolitano.

Il progetto inoltre va aggiornato prevedendo nel modulo di ripartizione del fondo TPL anche i criteri relativi ai "costi standard" ed ai "livelli adeguati di servizio". Il primo criterio è già elaborato, il secondo è in corso di elaborazione. Entrambi vanno comunque implementati.

Vanno previste interfacce per la cooperazione applicativa sia con gli osservatori "regionali" che con altri sistemi in via di sviluppo, come il DS&SRF (componente dell'intervento "MaaS for Italy" di cui si dirà in

seguito), i quali sono fonti di dati con cui alimentare i nuovi strumenti di elaborazione previsti dal DL 68/2022.

A questo portafoglio di funzioni, tipicamente legate alla programmazione ed alla pianificazione dei sistemi di trasporto e mobilità, vanno aggiunte quelle relative al monitoraggio della manutenzione programmata dei sistemi di trasporto ad impianti fissi, come previsto dal DL 68/2022, e le conseguenti azioni informative (da riportare su appositi cruscotti) relative al mancato rispetto delle scadenze.

Sono in corso di predisposizione le prime procedure di affidamento che permetteranno la relazione del sistema informativo sopra descritto.

8.13 Attività in corso - criticità

8.13.1 GESTIONE DIRETTA FUNIVIA SAVONA SAN GIUSEPPE

Con Decreto- legge 16 giugno 2022 n.68 convertito dalla legge 5 agosto 2022 n. 108, all'art.5 sono state previste disposizioni urgenti per assicurare la funzionalità dell'impianto funiviario Savona-San Giuseppe e la continuità dei servizi, in caso di cessazione della concessione con la società Funivie Spa.

Tale cessazione è stata formalizzata mediante decreto di revoca della concessione prot.n. 180 del 8.8.22, già registrato presso gli organi di controllo, emanato per intervenuta decadenza della società concessionaria a norma dell'art.16 della Convenzione di concessione, in quanto la stessa aveva dichiarato il proprio scioglimento societario e la conseguente messa in liquidazione.

Per effetto della cessazione del rapporto concessorio, il Ministero dovrà definire i rapporti patrimoniali con il concessionario uscente e parallelamente assicurare il proprio supporto al Presidente dell'Autorità portuale di Savona a cui la legge citata ha affidato compiti di gestione diretta dell'impianto e dei servizi fino al 31 dicembre 2024, finalizzata anche alla individuazione, nel frattempo, di un nuovo soggetto gestore privato.

A favore della nuova gestione la medesima legge prevede l'erogazione di contributi in conto esercizio pari a: € 700.000 (anno 2022), € 5.600.000 (anno 2023) e 5.600.000 (anno 2024).

8.14 Contenzioso relativo alla cessione di Ferrovie Del Sud Est a Ferrovie dello Stato

È stata predisposta la relazione per l'Avvocatura generale dello Stato ai fini della redazione della memoria difensiva da depositare nel giudizio di appello al Consiglio di Stato, contenente le integrazioni difensive a seguito del pronunciamento della Corte di Giustizia Europea in merito alle formulate censure per violazione della normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato.

Il suddetto contenzioso è stato instaurato dalla Soc. ArrivaItalia Spa, potenziale acquirente della società e, per l'effetto, virtuale gestore dei relativi servizi ferroviari, lamentando il mancato svolgimento di una procedura competitiva nell'effettuazione della cessione del capitale sociale di Ferrovie del Sud Est a favore di Ferrovie dello Stato, con la conseguente attribuzione di un vantaggio selettivo a favore di quest'ultima società in violazione della normativa in materia di aiuti di Stato.

A tal proposito si rappresenta che l'art. 1, comma 867, della legge n. 208/2015 aveva previsto il commissariamento della società FSE in funzione di una ristrutturazione dei debiti e che, nelle more dell'attuazione del relativo piano di risanamento, veniva autorizzata la spesa di 70 milioni di euro, al fine di

assicurare la continuità operativa della predetta società. Sempre a norma del disposto legislativo, con proposta del Commissario governativo la società poteva essere trasferita secondo criteri e modalità individuati con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti.

Con D.M. 264 del 4 agosto 2016, venivano definiti i criteri e le modalità per la suddetta alienazione, tra cui la dichiarazione da parte del possibile acquirente (poi risultato essere FSI) contenente l'impegno di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. di provvedere alla rimozione dello squilibrio patrimoniale di FSE.

Il decreto n.460 del 16 dicembre 2016 di impegno delle relative somme aveva espressamente previsto all'art.2 che la suddetta erogazione "concorreva" al piano industriale di risanamento e che sarebbe stato erogato a seguito del superamento dello stato di crisi della Società, mediante pagamento subordinato all'approvazione del relativo piano industriale di rilancio, e quindi, di una affidabile prospettiva di continuità della società.

Attualmente il giudizio incardinato presso il Consiglio di Stato dipende sostanzialmente dalla verifica affidata ai compiti di un Verificatore ai sensi dell'art.66 del c.p.a., nell'ambito della quale il Ministero ha nominato il proprio Consulente Tecnico di parte, per stabilire se il valore degli impegni assunti da Ferrovie dello Stato per il risanamento della pregressa situazione debitoria di Ferrovie del Sud siano superiori al valore del capitale sociale acquisito, al fine di escludere il vantaggio selettivo, che a seguito del pronunciamento della Corte di Giustizia europea costituisce l'elemento di fatto dal quale il giudice nazionale deve qualificare la violazione della normativa comunitaria.

8.15 Fondo nazionale per il concorso finanziario dello stato agli oneri del t.p.l. l'articolo 16-bis del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, così come sostituito dall'articolo 1, comma 301, della legge 24 dicembre 2012, n. 228 ai sensi dell'articolo 27 del decreto legge n. 50 del 24 aprile 2017

Nell'ambito dell'attuazione del disposto dell'art. 16 bis, comma 5, del Decreto Legge 6/07/2012 n. 95 e ai sensi dell'articolo 27 del decreto legge n. 50 del 24 aprile 2017, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, che recita: "nelle more dell'emanazione del decreto di cui all'alinea del comma 2, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è ripartito, entro il 15 gennaio di ciascun anno, tra le regioni, a titolo di anticipazione, l'ottanta per cento dello stanziamento del Fondo" è stato predisposto il Decreto di ripartizione tra le regioni a statuto ordinario, per l'esercizio 2021, a titolo di anticipazione dell'80%, dello stanziamento del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del TPL pari ad euro 4.874.554.000,00 (al netto della quota relativa alla copertura dei costi di funzionamento dell'Osservatorio di cui all'art. 1, comma 300, della legge 244/07 pari ad euro 1.218.638,00) .

Il decreto in argomento emanato in data 9 febbraio 2021, n.72, è stato registrato dalla Corte dei Conti in data 12/03/2021 al. n.796, ha disposto l'erogazione a favore delle Regioni a statuto ordinario di euro 3.898.668.289,60.

Successivamente è stato predisposto lo schema di decreto di riparto del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del TPL per l'esercizio 2021, concordato per le vie brevi con il MEF, ai fini del riparto del fondo e dell'erogazione del residuo 20% dello stanziamento.

In particolare, lo schema oggetto di intesa è stato preparato tenendo conto:

- del decreto legge n. 34, del 19 maggio 2020, recante "Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19;

- dell'articolo 200, comma 5, del decreto legge n. 34, del 19 maggio 2020, come modificato dall'articolo 13, comma 7, del decreto legge 31 dicembre 2020, n. 183, convertito con modificazioni dalla legge 26 febbraio 2021, n. 21 che ha disposto che “ la ripartizione delle risorse stanziata per l'esercizio 2020 e per l'esercizio 2021 sul fondo di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto –legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è effettuata senza l'applicazione di penalità, fermo restando quanto previsto dal comma 2-bis, dell'articolo 27 del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, applicando le modalità stabilite dal decreto del presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 26 giugno 2013, n.148, e successive modificazioni”;
- del comma 1, lettera b) dell'articolo 47 del D.L. 124/2019 che in particolare ha modificato il disposto del comma 2 bis dell'articolo 27 del decreto legge 24 aprile 2017, n. 50 prevedendo che “Ai fini del riparto del Fondo di cui al comma 1 si tiene annualmente conto delle variazioni per ciascuna Regione in incremento o decremento, rispetto al 2017, dei costi del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria introdotte dalla società Rete ferroviaria italiana Spa, con decorrenza dal 1 gennaio 2018, in ottemperanza ai criteri stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti ai sensi dell'articolo 37, commi 2 e 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.”; Al riguardo le Regioni hanno concordato di procedere alla compensazione tra i maggiori o i minori oneri sostenuti dai medesimi enti territoriali, per l'adeguamento dei canoni di cui trattasi, con il seguente criterio:
 - il 50 per cento dell'avanzo da minor onere complessivo ripartito tra tutte le Regioni secondo la quota storica di accesso al Fondo nazionale trasporti;
 - il restante 50 per cento ripartito tra le sole Regioni che hanno registrato minori costi di pedaggio (Campania, Lazio, Liguria, Lombardia, Piemonte e Toscana) in proporzione ai minori oneri medesimi, sino alla concorrenza del maggior onere complessivamente registrato

Tale decreto di riparto del fondo 2021, acquisito, il parere della Conferenza Unificata in data 11 novembre 2021, è stato sottoscritto, in data 30 novembre 2021, n. 482.

Di seguito è riportata la tabella con gli importi assegnati alle singole Regioni:

Tabella (5)	%	Riparto del 100% Fondo 2021 (tabella 3) (a)	Anticipazione 80% D.l. n. 72 del 09/02/2021 (b)	Totale saldo 20% (c)	Compensazione tra maggiori/minori oneri 2020 (d)	Saldo 20% con applicazione PIR (e)=(c)+(d)
ABRUZZO	2,69	131.228.789,35	104.863.690,62	26.365.098,73	1.623.216,27	27.988.315,00
BASILICATA	1,55	75.051.396,31	60.423.316,16	14.628.080,15	442.971,67	15.071.051,82
CALABRIA	4,28	208.795.248,48	166.846.318,16	41.948.930,32	1.207.506,09	43.156.436,41
CAMPANIA	11,07	540.092.124,99	431.593.372,98	108.498.752,01	- 6.280.525,65	102.218.226,35
EMILIA ROMAGNA	7,38	360.025.451,82	287.692.950,48	72.332.501,34	8.040.358,84	80.372.860,17
LAZIO	11,67	564.845.513,86	454.710.226,56	110.135.287,31	- 5.527.142,43	104.608.144,88
LIGURIA	4,08	199.053.665,11	159.064.965,18	39.988.699,93	- 1.551.883,64	38.436.816,29
LOMBARDIA	17,36	846.983.682,37	676.835.684,64	170.147.997,72	- 5.959.410,70	164.188.587,03
MARCHE	2,17	105.861.142,34	84.592.642,62	21.268.499,72	1.023.492,90	22.291.992,62
MOLISE	0,71	34.636.594,96	27.677.777,08	6.958.817,88	1.595.825,85	8.554.643,73
PIEMONTE	9,83	479.560.813,68	383.215.490,08	96.345.323,60	596.634,59	96.941.958,19
PUGLIA	8,09	394.662.046,77	315.370.727,56	79.291.319,22	2.224.544,87	81.515.864,09
TOSCANA	8,83	430.796.670,52	344.252.498,86	86.544.171,66	- 875.527,38	85.668.644,28
UMBRIA	2,03	98.293.119,03	79.135.052,77	19.158.066,26	1.067.953,78	20.226.020,04
VENETO	8,27	403.449.102,43	322.393.575,86	81.055.526,57	2.371.984,93	83.427.511,50
		4.873.335.362,00	3.898.668.289,60	974.667.072,40	- 0,00	974.667.072,40

Tabella 8.52: Importi assegnati alle singole regioni

8.16 Finanziamenti per emergenza covid-19: compensazione mancati ricavi tariffari e servizi aggiuntivi per garantire il distanziamento fisico nei mezzi utilizzati per il trasporto pubblico locale

A causa dell'emergenza epidemiologica, per garantire il sostegno al trasporto pubblico locale, il Governo ha stanziato, a favore delle Regioni e Province Autonome, risorse finanziarie per un importo complessivo pari ad euro 2740 milioni di euro di cui:

- **1.607.429.737,60** euro sono stati ripartite ed erogati a titolo di compensazione dei minori ricavi tariffari relativi al servizio di trasporto pubblico locale regionale di passeggeri anno 2020;
- **229.743.443,65** euro sono stati ripartite ed erogati a titolo di anticipazione compensazione dei minori ricavi tariffari relativi al servizio di trasporto pubblico locale regionale di passeggeri anno 2021;
- **902.826.818,75** euro sono stati ripartite ed erogati a titolo di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale già effettuati, programmati e da programmare (anno 2020 e 2021).

L'articolo 200, comma 1, del decreto legge del 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, ha istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo con una dotazione iniziale di 500 milioni di euro per l'anno 2020 destinato a compensare la riduzione dei minori ricavi tariffari relativi ai passeggeri nel periodo 23 febbraio 2020-31 dicembre 2020 (termine esteso al 31 gennaio 2021 dall'art- 27 del d. legge n. 149/2020).

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 340, dell'11 agosto 2020, sono stati ripartiti, per la compensazione dei minori ricavi alle imprese di trasporto pubblico locale e regionale, tra le Regioni, le Province autonome e le aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale che residuano in capo alla competenza statale, i 412.465.131,78 euro a titolo di anticipazione per le finalità previste dall'articolo 200, comma 1, del decreto legge n. 34 del 2020.

Successivamente con l'art. 44, comma 1, del decreto legge del 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, è stato rifinanziato il fondo in parola di ulteriori 400 milioni di euro destinando tali risorse nei limiti di 300 milioni di euro anche a servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale da effettuare entro il 31/12/2020. Pertanto:

- con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 541 del 3 dicembre sono stati ripartiti a titolo di anticipazione per servizi aggiuntivi da effettuare entro il 31 dicembre 2020 150 milioni di euro corrispondente al 50% del richiamato limite di 300 milioni di euro, nonché 100 milioni di euro a titolo di ulteriore anticipazione per la compensazione mancati ricavi al 31/12/2020.
- con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 33 del 27 gennaio 2021 si è proceduto alla ripartizione definitiva delle risorse destinati ai servizi aggiuntivi effettuati o programmati sino al 31 dicembre 2020. Con tale decreto si è accertato un onere complessivo per i servizi aggiuntivi per il 2020, pari a 62.8 milioni di euro. Conseguentemente la quota dell'anticipazione di 150 milioni di euro non utilizzata per i servizi aggiuntivi è stata ripartita, nel rispetto della legge, assieme agli ulteriori 150 milioni di euro (del limite di 300 milioni di euro destinati a servizi aggiuntivi) per integrare l'anticipazione della compensazione dei minori ricavi al 31 dicembre 2020. Inoltre, con lo stesso decreto si è integrata ulteriormente l'anticipazione della compensazione dei minori ricavi ripartendo i residui 87,5 milioni di euro derivanti dallo stanziamento originario di 500 milioni di euro del Fondo per la compensazione dei minori ricavi.

Con la legge di Bilancio n. 176/2020, art. 22 ter, sono stati stanziati a valere sull'esercizio 2021 ulteriori 390 milioni di euro di cui 200 milioni di euro per la compensazione dei minori ricavi e di 190 milioni di euro (quale limite massimo) da destinare a servizi aggiuntivi 2021. Inoltre, lo stesso articolo ha disposto che il Fondo per la compensazione dei minori ricavi copra un arco temporale decorrente dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021.

Nel contempo ai sensi della legge n. 176/2020, art. 22 ter, che ha stanziato a valere sull'esercizio 2021 ulteriori 390 milioni di euro di cui 200 milioni di euro per la compensazione dei minori ricavi e 190 milioni di euro (quale limite massimo) da destinare a servizi aggiuntivi 2021 e ai sensi del richiamato art. 1, comma 816, della legge 178/2020 che ha previsto l'istituzione, per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale 2021, di un ulteriore fondo di 200 milioni di euro, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 61, del 4 febbraio 2021, si è proceduto a ripartire a titolo di anticipazione dei servizi aggiuntivi 2021, 195 milioni di euro ed a titolo di compensazione dei minori ricavi 100 milioni di euro;

Successivamente, con Decreto Interministeriale MIMS-MEF n. 335 sottoscritto il 17 agosto 2021, sono stati ripartiti gli ulteriori 195 milioni di euro, di cui circa 170 milioni di euro a titolo di anticipazione per i servizi aggiuntivi eserciti e da esercire da luglio 2021 al 31 dicembre 2021.

A seguito di un ulteriore stanziamento previsto con l'articolo 29 del decreto legge n. 41, del 22/03/2021, che ha incrementato la dotazione del fondo di cui all'articolo 200, comma 1, del decreto legge del 19 maggio 2020, n. 34, destinando 800 milioni di euro alla compensazione minori ricavi 2020/2021, con priorità al 2020, si è proceduto con Decreto Interministeriale MIMS-MEF n. 489 del 2 dicembre 2021, acquisita l'intesa della Conferenza Unificata in data 3/11/2021, alla ripartizione di 700 milioni di euro per il saldo della compensazione minori ricavi relativi all'esercizio 2020 ed a titolo di anticipazione per la compensazione minori ricavi 2021.

Ai sensi del disposto dell'articolo 51 del Decreto legge n.73, del 25 maggio 2021, che ha previsto l'incremento della dotazione del fondo di cui l'art. 1, comma 816, della legge 178/2020 di 450 milioni di euro per la copertura degli oneri conseguenti a servizi aggiuntivi da esercire entro il 31/12/ 2021 e, sino ad un limite di 45 milioni, all'implementazione delle operazioni di sanificazione, disinfezione ed igienizzazione, è stato predisposto il Decreto Interministeriale MIMS-MEF n.483 del 30 novembre 2021, per il quale è stata acquisita l'intesa della Conferenza Unificata in data 3/11/2021, con il quale i 450 milioni sono stati impegnati ed erogati integralmente a titolo di anticipazione per servizi aggiuntivi da esercire al 31 dicembre 2021 (i residui eventualmente non utilizzati per servizi aggiuntivi ed accertati nel 2022, come previsto dalla legge, saranno destinati a compensazione minori ricavi inerenti l'esercizio 2021).

A fine anno con Decreto Interministeriale MIMS-MEF n.546 del 31/12/2021, a seguito delle integrazioni dei dati istruttori, già trasmessi dalle aziende, e dei nuovi inserimenti effettuati sulla piattaforma dell'Osservazioni, nel periodo 27/10/2021 - 5/11/2021, si è proceduto alla modifica del riparto compensazione minori ricavi operato con il Decreto Interministeriale MIMS-MEF n. 489 del 2 dicembre 2021 ed al riparto dell'anticipazione compensazione minori ricavi 2021 assegnando complessivamente alle Regioni, Province Autonome e alle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico regionale che residuano in capo alla competenza statale euro 200 milioni (di cui 100 milioni a valere sullo stanziamento art. 22-ter, della L. 176/20 e 100 milioni a valere sullo stanziamento art. 29 del D. L. n.41/21).

Di seguito si riportano le tabelle dalle quali si evince il totale delle risorse ripartite a titolo di Compensazione MINORI RICA VI e SERVIZI AGGIUNTIVI:

Compensazione minori ricavi		
legge di stanziamento	IMPORTO	decreto di riparto
art. 200 c. 1 DL 34/2020	500.000.000,00	DI n.340 del 11/08/2020,
art. 44 c.1 DL 104/2020	100.000.000,00	DI n.541del 3/12/2020
Totale ripartito ed erogato nel 2020	600.000.000,00	
art. 44 c.1 DL 104/2020	237.173.181,25	DI n.33 del 27/01/2021
legge 176/20 art 22 ter	100.000.000,00	D.l n.61 del 4/02/2021
legge 176/20 art 22 ter	100.000.000,00	D.l. n. 546 del 31-12-2021
art. 29 del decreto legge n. 41/2021	700.000.000,00	D.l. n. 489 del 2-12-2021
art. 29 del decreto legge n. 41/2021	100.000.000,00	D.l. n. 546 del 31-12-2021

Totale ripartito ed erogato nell'anno 2021	1.237.173.181,25	
TOTALE COMPLESSIVO	1.837.173.181,25	
	di cui	
229.743.443,65		1.607.429.737,60
anticipazione compensazione minori ricavi 2021		compensazione minori ricavi 2020

Tabella 8.53: Totale risorse ripartite per compensazione minori ricavi

servizi aggiuntivi		
legge di stanziamento	IMPORTO	decreto di riparto
art. 44 c.1 DL 104/2020	58.868.026,52	DI n.541 del 3/12/2020
0,00	3.958.792,23	DI n.33 del 27/01/2021
Totale ripartito ed erogato nel 2020	62.826.818,75	
legge 178/20 art. 1 c. 816	100.000.000,00	D.I n.61 del 4/02/2021
legge 176/20 art 22 ter	95.000.000,00	
legge 178/20 art. 1 c. 816	100.000.000,00	D.I n. 335 del 17-08-2021
legge 176/20 art 22 ter	95.000.000,00	
art. 51 del Decreto legge n.73 del 25 maggio 2021	450.000.000,00	D.I. n. 483 del 30-11-2021
Totale ripartito ed erogato nel 2021	840.000.000,00	
	902.826.818,75	

Tabella 8.54: Ripartizione risorse erogate per servizi aggiuntivi

Totale risorse ripartite per compensazione minori ricavi	1.837.173.181,25
Totale risorse erogate per servizi aggiuntivi	902.826.818,75
TOTALE EROGATO	2.740.000.000,00

Tabella 8.55: tabella riepilogativa ripartizione risorse



SERVIZI AGGIUNTIVI									
	stanziamento anno 2020	stanziamento anno 2020		stanziamento anno 2020		stanziamento anno 2021			
	D.I. n.541 del 3/12/2020 + D.I. n.33 del 27/1/21	anticipazione D.I. N. 61 del 4/2/21	anticipazione D.I. N. 335 del 17/08/21	EROGATO per er- rore ai sensi del D.I. n. 335/21	RISORSE DA COMPENSARE	RIPARTO dei 450 meuro SA 2021 effettuato con DM 483 del 30/11/2021	erogato dei 450 meuro per compensare l'er- rore dell'anticipazione al netto della a quota di 70 meuro del Molise distribuita tra tutte	TOTALE ANTICIPAZIONE 2020	TOTALE ANTICIPAZIONE 2021
ABRUZZO	972.847,75	2.279.343,07	3.570.141,70	2.710.085,91	860.055,79	3.104.677,88	3.964.245,82	972.847,75	8.953.674,80
BASILICATA	2.243.984,02	799.168,33	3.185.788,81	1.843.771,08	1.342.017,73	939.374,72	2.281.244,84	2.243.984,02	4.924.184,25
CALABRIA	231.542,50	2.236.605,81	3.916.043,17	2.850.015,04	1.066.028,13	2.854.004,40	3.919.584,07	231.542,50	9.006.204,93
CAMPANIA	6.439.328,80	15.294.129,54	25.429.932,24	18.865.708,84	6.564.223,40	23.743.610,46	30.304.102,92	6.439.328,80	64.463.941,31
E. ROMAGNA	7.653.574,45	13.483.508,74	21.716.269,89	16.307.412,15	5.408.857,74	33.118.829,94	38.522.483,58	7.653.574,45	68.313.404,47
F. V. GIULIA	1.031.637,39	3.427.416,70	5.411.515,65	4.095.051,84	1.316.463,81	6.354.607,21	7.670.072,50	1.031.637,39	15.192.541,03
LAZIO	9.483.776,25	25.515.362,14	27.366.686,22	24.516.538,66	2.850.147,57	70.393.498,88	73.232.585,22	9.483.776,25	123.264.486,02
LIGURIA	1.685.105,92	7.946.823,13	7.824.037,79	7.312.603,98	511.433,81	20.592.635,70	21.100.833,70	1.685.105,92	36.360.260,81
LOMBARDIA	6.582.957,50	47.251.872,91	22.979.059,56	40.869.133,71	-17.890.074,16	129.195.627,21	111.285.252,00	6.582.957,50	199.406.258,63
MARCHE	1.445.130,79	3.102.939,78	1.937.724,65	2.683.797,55	-746.072,90	7.522.691,62	6.775.436,65	1.445.130,79	12.562.173,97
MOLISE	839.740,00	391.720,24	0,00	338.807,04	-338.807,04	268.138,78		839.740,00	730.527,28
PIEMONTE	3.544.066,09	13.245.402,63	11.633.554,99	11.538.156,34	95.398,66	28.582.159,21	28.673.066,64	3.544.066,09	53.456.625,61
P. A. BOLZANO	232.631,50	2.091.331,87	1.828.263,82	1.817.812,51	10.451,31	4.400.106,91	4.409.866,81	232.631,50	8.319.011,19
P. A. TRENTO	791.492,84	1.117.803,60	1.629.309,57	1.272.902,11	356.407,46	2.835.271,11	3.191.233,04	791.492,84	5.581.938,76



PUGLIA	4.871.941,04	5.317.646,59	10.549.575,67	7.348.498,07	3.201.077,61	12.934.580,48	16.133.625,62	4.871.941,04	28.799.770,27
SARDEGNA	300.000,64	3.216.685,11	12.701.744,40	7.365.263,10	5.336.481,30	4.866.876,95	10.202.593,49	300.000,64	20.784.541,70
SICILIA	7.010.570,45	9.113.741,58	664.762,28	7.882.665,81	-7.217.903,54	10.108.189,82	2.888.697,94	7.010.570,45	19.885.105,33
TOSCANA	2.159.665,66	16.368.358,37	9.679.769,42	14.157.335,69	-4.477.566,28	41.575.514,13	37.091.414,91	2.159.665,66	67.617.108,98
UMBRIA	2.596.660,00	2.165.159,59	3.634.658,16	2.686.763,85	947.894,31	4.466.216,03	5.413.408,55	2.596.660,00	10.265.331,98
VALLE D'AOSTA	333.228,98	331.095,60	1.018.465,71	624.617,13	393.848,58	474.218,95	867.993,01	333.228,98	1.823.705,73
VENETO	2.376.936,20	20.303.884,67	18.322.696,31	17.913.059,58	409.636,73	34.086.295,11	34.490.575,71	2.376.936,20	72.707.519,97
	62.826.818,76	195.000.000,00	195.000.000,01	195.000.000,00	0,01	442.417.125,49	442.418.317,02	62.826.818,76	832.418.317,02
					G. CIRCUMET.	586.983,39	586.891,16	0,00	586.891,16
					DOMOD. C.S.	593.437,44	593.344,19	0,00	593.344,19
					G.N. LAGHI	6.402.453,69	6.401.447,64	0,00	6.401.447,64
						450.000.000,00	450.000.000,01	62.826.818,76	840.000.000,01
								902.826.818,77	

Tabella 8.56: Dettaglio servizi aggiuntivi



COMPENSAZIONE MINORI RICAVI TARIFFARI 2020										TOTALE ASSEGNATO di cui :	
ART. 200, comma 2, DL 134/2020 : 500 milioni di euro		art. 44, c. 1, D.L. N. 104/2020: 400 milioni di euro		art. 22 ter della L. 176/2020: 200 milioni di euro	art. 29 del Decreto legge n. 41 del 22/03/2021 800 milioni di euro		art. 22 ter della L. 176/2020 + art. 29 D.L. n.41/21		TOTALE ASSEGNATO	EROGATO com- pensazione MINORI RICAVI 2020	RIPARTITO a ti- tolo di anticipa- zione MINORI RICAVI 2021 di cui una parte già erogata
anticipazione D.I. n. 340 11/08/2020	saldo D. l. n. 33 27/01/2021	anticipazione D.I. n. 541 03/12/2020	saldo D. l. n. 33 27/01/2021	anticipazione D.I. n. 61 4/02/2021	primo saldo compensazione 2020 con D.I. n. 489 del 2/12/21	secondo saldo compensa- zione 2020 D.I. n. 546 del 31/12/2021	DI n.489 del 2/12/21	anticipazione Compensaz. MR 2021 D.I. n. 546 del 31/12/2021			
ABRUZZO	4.748.274,36	1.007.696,26	1.151.194,12	2.730.323,73	1.151.194,09	0,00	433.563,11	1.544.224,51	12.766.470,17	11.165.860,68	1.600.609,49
BASILICATA	1.664.808,84	353.311,86	403.624,14	957.288,21	403.624,13	0,00	498.641,14	0,00	4.880.587,07	4.268.678,38	611.908,69
CALABRIA	4.659.245,11	988.802,14	1.129.609,45	2.679.130,67	1.129.609,42	0,00	0,00	630.793,65	11.217.190,45	9.810.823,52	1.406.366,93
CAMPANIA	31.860.374,25	6.761.525,87	7.724.380,02	18.320.157,84	7.724.379,82	9.470.671,00	4.904.740,93	3.962.754,37	103.429.070,69	90.461.543,24	12.967.527,45
E. ROMAGNA	28.088.531,18	5.961.051,46	6.809.916,53	16.151.295,67	6.809.916,35	50.363.975,76	5.527.457,10	10.455.918,28	130.168.062,31	113.848.105,94	16.319.956,37
F. V. GIULIA	7.139.914,59	1.515.258,95	1.731.034,71	4.105.550,09	1.731.034,66	5.686.158,39	1.060.569,43	2.006.207,76	24.975.728,59	21.844.370,60	3.131.357,98



LAZIO	53.153.007,79	11.280.326,92	12.886.666,94	30.563.717,94	12.886.666,61	121.927.186,35		11.748.514,23	23.372.983,72	277.819.070,50	242.987.215,21	34.831.855,29
LIGURIA	16.554.636,75	3.513.285,93	4.013.584,54	9.519.146,13	4.013.584,43	33.383.550,01		3.436.863,88	6.501.283,90	80.935.935,58	70.788.508,37	10.147.427,21
LOMBARDIA	98.434.000,48	20.890.025,83	23.864.805,26	56.600.917,84	23.864.804,64	221.776.708,85		21.562.455,19	40.879.814,50	507.873.532,58	444.198.359,52	63.675.173,06
MARCHE	6.463.971,83	1.371.807,89	1.567.155,94	3.716.873,61	1.567.155,90	11.249.222,45		1.255.520,05	2.400.368,85	29.592.076,54	25.881.939,12	3.710.137,41
MOLISE	816.022,48	173.179,29	197.840,35	469.224,26	197.840,35	0,00		0,00	0,00	1.854.106,74	1.717.932,32	136.174,42
PIEMONTE	27.592.514,09	5.855.784,89	6.689.659,79	15.866.078,95	6.689.659,62	35.849.787,06		4.770.297,11	9.053.868,67	112.367.650,19	98.279.439,02	14.088.211,16
P. A. BOLZANO	4.356.613,81	924.576,62	1.056.238,09	2.505.113,47	1.056.238,06	5.271.587,71		734.367,80	0,00	15.904.735,54	14.408.433,84	1.496.301,70
P. A. TRENTO	2.328.582,42	494.180,33	564.552,55	1.338.967,24	564.552,54	4.484.405,90		473.200,27	895.121,09	11.143.562,34	9.746.426,61	1.397.135,73
PUGLIA	11.077.597,45	2.350.928,50	2.685.705,19	6.369.772,44	2.685.705,12	19.425.194,72		2.158.751,95	4.559.234,36	51.312.889,73	44.879.482,74	6.433.406,99
SARDEGNA	6.700.923,46	1.422.094,64	1.624.603,62	3.853.124,09	1.624.603,58	1.554.314,08		812.270,65	1.417.883,25	19.009.817,35	16.626.441,70	2.383.375,65
SICILIA	18.985.534,07	4.029.179,91	4.602.942,80	10.916.945,86	4.602.942,68	0,00	114.076,37	0,00	6.054.287,34	49.305.909,02	43.124.129,33	6.181.779,69
TOSCANA	34.098.182,71	7.236.441,82	8.266.924,91	19.606.928,79	8.266.924,69	65.865.623,11		6.938.858,38	13.126.056,01	163.405.940,41	142.918.750,46	20.487.189,95
UMBRIA	4.510.410,00	957.215,81	1.093.525,16	2.593.548,41	1.093.525,13	5.150.069,44		745.401,26	1.410.025,35	17.553.720,57	15.352.904,57	2.200.816,00
VALLE D'AOSTA	689.730,63	146.377,17	167.221,56	396.604,69	167.221,56	67.821,89		79.146,06	149.715,27	1.863.838,84	1.630.158,10	233.680,74
VENETO	42.296.579,39	8.976.335,74	10.254.583,02	24.321.120,78	10.254.582,76	21.417.041,10	34.679.856,13	5.688.924,82	22.101.033,00	179.990.056,75	157.423.615,94	22.566.440,81
	406.219.455,67	86.209.387,84	98.485.768,70	233.581.830,70	98.485.766,15	612.943.317,83	40.197.314,56	71.388.915,66	159.858.194,84	1.807.369.951,95	1.581.363.119,21	226.006.832,74



G. CIRCUMET.	620.582,28	131.702,26	150.456,91	356.843,43	150.457,16	613.716,50		97.966,19	185.316,04	2.307.040,77	2.017.793,13	289.247,64
DOMOD. C.S.	385.878,30	81.892,51	93.554,16	221.885,38	93.554,32	1.169.245,64		99.043,35	187.353,64	2.332.407,31	2.039.979,32	292.428,00
G.N. LAGHI	5.239.215,53	1.111.885,60	1.270.220,23	3.012.621,72	1.270.222,37	10.169.747,52		1.068.554,90	2.021.313,33	25.163.781,20	22.008.845,93	3.154.935,27
	6.245.676,11	1.325.480,37	1.514.231,30	3.591.350,54	1.514.233,85	11.952.709,66		1.265.564,44	2.393.983,01	29.803.229,28	26.066.618,37	3.736.610,91
	412.465.131,78	87.534.868,21	100.000.000,00	237.173.181,24	100.000.000,00	624.896.027,49	#####	#####	162.252.177,85	1.837.173.181,24	1.607.429.737,59	229.743.443,65
	500.000.000,00		337.173.181,24		100.000.000,00	900.000.000,01				1.837.173.181,25		

Tabella 8.57: Dettaglio compensazione minori ricavi