



4.2 Rinnovo del materiale rotabile ferroviario

Per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario la legge di stabilità per il 2016 (articolo 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 (Tabella 25).

Regioni	Risorse statali	Cofinanziamento	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 €
Fiuli-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 €
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 25: Risorse rinnovo materiale rotabile ferroviario 2019-2022 (da Legge di stabilità 2016)

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

Il piano operativo infrastrutture (a 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 ferroviario, con un investimento di 800 milioni di Euro fino al 2025. Anche in questo caso è previsto un cofinanziamento da parte delle Regioni pari ad almeno il 40% e le risorse sono destinate per l'80% alle Regioni del Mezzogiorno (Tabella 26).

Regioni	Risorse statali	Cofinanziamento	Totale risorse disponibili
Abruzzo	30.720.000,00 €	20.480.000,00 €	51.200.000,00 €
Basilicata	28.032.000,00 €	18.688.000,00 €	46.720.000,00 €
Calabria	65.984.000,00 €	43.989.333,33 €	109.973.333,33 €
Campania	153.024.000,00 €	102.016.000,00 €	255.040.000,00 €
Emilia-Romagna	15.296.000,00 €	10.197.333,33 €	25.493.333,33 €
Fiuli-Venezia Giulia	5.440.000,00 €	3.626.666,67 €	9.066.666,67 €
Lazio	24.624.000,00 €	16.416.000,00 €	41.040.000,00 €
Liguria	7.024.000,00 €	4.682.666,67 €	11.706.666,67 €
Lombardia	29.136.000,00 €	19.424.000,00 €	48.560.000,00 €
Marche	8.288.000,00 €	5.525.333,33 €	13.813.333,33 €
Molise	15.424.000,00 €	10.282.666,67 €	25.706.666,67 €



Regioni	Risorse statali	Cofinanziamento	Totale risorse disponibili
Pr. Aut. di Bolzano	3.696.000,00 €	2.464.000,00 €	6.160.000,00 €
Pr. Aut. di Trento	2.480.000,00 €	1.653.333,33 €	4.133.333,33 €
Piemonte	20.656.000,00 €	13.770.666,67 €	34.426.666,67 €
Puglia	114.048.000,00 €	76.032.000,00 €	190.080.000,00 €
Sardegna	68.416.000,00 €	45.610.666,67 €	114.026.666,67 €
Sicilia	164.352.000,00 €	109.568.000,00 €	273.920.000,00 €
Toscana	17.616.000,00 €	11.744.000,00 €	29.360.000,00 €
Umbria	6.688.000,00 €	4.458.666,67 €	11.146.666,67 €
Valle D'Aosta	1.392.000,00 €	928.000,00 €	2.320.000,00 €
Veneto	17.664.000,00 €	11.776.000,00 €	29.440.000,00 €
Totale	800.000.000,00 €	533.333.333,33 €	1.333.333.333,33 €

Tabella 26: Risorse rinnovo materiale rotabile ferroviario fino al 2025 (da piano operativo infrastrutture)

Nella **Tabella 27** è riportato il riepilogo delle risorse finanziarie stanziare per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario e dei cofinanziamenti da assicurare.

Provvedimento	Risorse statali	Cofinanziamento regionale	Totale risorse disponibili
DM n. 408 del 10 agosto 2017	640.000.000,00 €	426.666.666,65 €	1.066.666.666,65 €
PO MIT, Delibera CIPE n. 54/2016	800.000.000,00 €	533.333.333,33 €	1.333.333.333,33 €
Totale	1.440.000.000,00 €	959.999.999,98 €	2.399.999.999,98 €

Tabella 27: Riepilogo risorse stanziare per il rinnovo del materiale rotabile ferroviario

Complessivamente, si prevede la messa in servizio fino al 2025 di circa 210 nuovi treni.

4.3 Trasporto Pubblico Locale marittimo, lacuale, lagunare e fluviale

Sul Fondo TPL (ex articolo 1, comma 866, della legge 28 dicembre 2015, n. 208) per la prima volta vengono 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'articolo 1, comma 140 della legge 11 dicembre 2016, che istituisce il "Fondo per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese", che confluiranno nel Fondo TPL) (**Tabella 28**).

Ulteriori risorse, pari a 12.629.000 euro, sono state destinate dal medesimo provvedimento alla società Gestione Governativa Navigazione Laghi Maggiore, Garda e Como.

Regioni	Risorse statali	Cofinanziamento regionale	Totale
Campania	64.046.510,00 €	524.405,00 €	64.570.915,00 €
Emilia-Romagna	381.930,00 €	78.212,00 €	460.142,00 €
Fiuli-Venezia Giulia	1.573.213,00 €	84.366,00 €	1.657.579,00 €
Lazio	13.925.362,00 €	127.310,00 €	14.052.672,00 €
Liguria	234.637,00 €	1.475.283,00 €	1.709.920,00 €
Lombardia	4.425.849,00 €	4.641.787,00 €	9.067.636,00 €
Piemonte	253.098,00 €	5.067.554,00 €	5.320.652,00 €
Sardegna	15.202.663,00 €	7.245.270,00 €	22.447.933,00 €
Sicilia	73.513.784,00 €	24.504.595,00 €	98.018.379,00 €



Regioni	Risorse statali	Cofinanziamento regionale	Totale
Toscana	21.735.811,00 €	21.348.837,00 €	43.084.648,00 €
Veneto	67.356.094,00 €	22.452.031,00 €	89.808.125,00 €
Totale	262.648.951,00 €	87.549.650,00 €	350.198.601,00 €

Tabella 28: risorse per il TPL marittimo, lacuale, lagunare e fluviale 2017-2030 (da Legge 11 dicembre 2016)

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 Decreto Legislativo n. 422 del 1997 e successive modifiche e integrazioni (in seguito s.m.i.);
- sono caratterizzati da tariffe determinate o approvate dalle autorità competenti, ai sensi dell'articolo 16 del Decreto Legislativo n. 422 del 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 UE n. 33 del 2012 ovvero dal Regolamento UE n. 1628 del 2016;
- 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 UE n. 33 del 2012 ovvero dal Regolamento UE n. 1628 del 2016.

Le risorse sono ripartite sulla base delle "corsa-miglio" effettuate in ciascuna Regione nel 2015 e ponderate in relazione alle classi dimensionali dei mezzi, per tener conto del diverso costo dei mezzi utilizzati per effettuare il servizio.

È previsto un cofinanziamento regionale pari al 25% del costo dei nuovi mezzi.

Sono ammessi a finanziamento anche gli interventi di *refitting* per un importo fino al 15% delle risorse assegnate alla singola Regione, ovvero per un importo fino a 3 milioni di euro per le Regioni che hanno un contributo statale inferiore a 5 milioni.

Gli interventi possono essere effettuati su mezzi navali già in uso e finalizzati a rendere gli stessi almeno in linea con i limiti di emissioni di gas di scarico previsti per il 2020 dalla Direttiva UE n. 33 del 2012 o del Regolamento UE n. 1628 del 2016.

Per quanto attiene le procedure concorsuali, si prevede la possibilità di ricorrere ad una gara centralizzata per l'acquisto degli aliscafi e dei traghetti ro-ro, individuando come stazione appaltante il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che si avvarrà del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto quale centrale di committenza, sulla base degli elementi istruttori forniti dalle Regioni beneficiarie dei contributi per le unità navali.

In considerazione delle peculiarità dei mezzi destinati ai servizi lagunari, per il loro acquisto sarà responsabile la Regione Veneto.

La **legge di Bilancio 2018** (Legge 27 dicembre 2017 n. 205) **ha previsto risorse 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. Le Regioni hanno rappresentato difficoltà applicative del DM 52/18 per quanto attiene la garanzia del cofinanziamento posto a loro carico generando difficoltà procedurali in merito al vincolo di reversibilità delle unità navali a favore delle Regioni.



Ritenuto pertanto opportuno risolvere le criticità rappresentate anche per assicurare la copertura dei costi di fornitura delle unità navali previste nel DM 52/18 a carico delle Regioni e/o degli armatori e considerato, tra l'altro che le unità navali da acquisire sono riconducibili a piattaforme disomogenee e che quindi non è sempre auspicabile una gara centralizzata, si è predisposto un decreto di modifica del DM 52/18.

Il nuovo DM n. 397/19 ha ridotto la **quota di cofinanziamento** di cui all'art. 3 del DM 52/18 **al 15%**. Inoltre, le Regioni potranno, in deroga a quanto previsto dall'art. 5 del DM 52/18, formalizzare l'intendimento di procedere autonomamente allo svolgimento delle singole procedure concorsuali.

Sono in fase di predisposizione le Convenzioni con le Regioni interessate.

4.4 Sicurezza delle reti ferroviarie regionali

Nell'ambito del Piano Operativo MIT (Delibera CIPE 1° dicembre 2016, n. 54) è stato previsto uno stanziamento di 300 milioni di euro per gli interventi funzionali a garantire la sicurezza delle reti ferroviarie regionali interconnesse.

Sono state inizialmente ripartiti tra le Regioni 254,22 milioni di euro (**Tabella 29**). Delle restanti risorse, pari a 45,78 milioni di euro, sono state assegnati 41,81 milioni di euro per la messa in sicurezza della Ferrovia Circumvesuviana che è isolata rispetto alla rete ferroviaria nazionale (vedi Tab. 30 – Fondi Residui Asse F) e 3 milioni di euro per un intervento di messa in sicurezza della ferrovia interconnessa 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.

Regioni	Risorse Statali (€)	Fondi residui asse F (€)	Cofinanziamenti regionali (€)	Totale (€)
Abruzzo	15.642.000,00 €	0,00 €	0,00 €	15.642.000,00 €
Basilicata	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Calabria	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Campania	46.632.000,00 €	0,00 €	0,00 €	46.632.000,00 €
Emilia-Romagna	50.550.000,00 €	0,00 €	0,00 €	50.550.000,00 €
Friuli-Venezia Giulia	966.000,00 €	0,00 €	0,00 €	966.000,00 €
Lazio	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Liguria	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Lombardia	5.628.000,00 €	0,00 €	630.000,00 €	6.258.000,00 €
Marche	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Molise	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Pr. Aut. di Bolzano	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Pr. Aut. di Trento	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Piemonte	11.892.000,00 €	0,00 €	0,00 €	11.892.000,00 €
Puglia	115.224.000,00 €	0,00 €	0,00 €	115.224.000,00 €
Sardegna	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Sicilia	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Toscana	2.436.000,00 €	3.000.000,00 €	19.870.000,00 €	25.306.000,00 €
Umbria	2.226.000,00 €	0,00 €	0,00 €	2.226.000,00 €
Valle d'Aosta	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Veneto	3.024.000,00 €	0,00 €	0,00 €	3.024.000,00 €
Totale	254.220.000,00 €	3.000.000,00 €	20.500.000,00 €	277.720.000,00 €

Tabella 29: Risorse sicurezza delle reti ferroviarie regionali interconnesse



Con Decreto Ministeriale del 1° febbraio 2018, n. 30, sono stati ripartiti 338 milioni di euro per gli interventi funzionali alla messa in sicurezza delle ferrovie non interconnesse a valere sul Fondo Investimenti (ex articolo 1, comma 140, legge 11 dicembre 2016, n. 232).

Nella **Tabella 30** sono riportati gli interventi per Regione nonché le risorse già disponibili destinate ai medesimi fini e quelle derivanti dai fondi residui dell'Asse F del PO MIT.

Con separato provvedimento erano già stati stanziati 60 milioni di euro per gli interventi di messa in sicurezza della Ferrovia Circumetnea.

Si fa presente che il piano di riparto di cui al Decreto Ministeriale n. 30 del 1° febbraio 2018 è stato oggetto della sentenza della Corte Costituzionale n° 74/2018 che dichiara l'illegittimità costituzionale dell'articolo 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.

Regioni	Ferrovia	Finanziamenti già disponibili (Mln€)	Risorse statali (Fondo investimenti) (Mln€)	Fondi residui PO MIT Asse F (Mln€)	Art.1, comma 140 legge n. 232/2016 (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 €	41,81 €	-	85,74 €
Lazio	Ferrovia Roma-Civitacastellana - Viterbo	-	66,97 €	-	-	66,97 €
	Ferrovia Roma-Giardinetti	-	3,00 €	-	-	3,00 €
Liguria	Ferrovia Genova-Casella	-	17,44 €	-	-	17,44 €
	Ferrovia Principe-Granarolo	-	0,60 €	-	-	0,60 €
Lombardia	Ferrovia Brescia-Iseo-Edolo	-	14,90 €	-	-	14,90 €
Piemonte	Ferrovia Domodossola-Confine Svizzero	-	22,73 €	-	-	22,73 €
	Ferrovia Torino-Ceres	3,10 €	15,78 €	-	-	18,88 €
Puglia	Ferrovie Appulo Lucane	-	21,89 €	-	-	21,89 €
Sardegna	Ferrovie Sardegna	-	31,63 €	-	-	31,63 €
Sicilia	Ferrovia Circumetnea	-	-	-	60,00 €	60,00 €
Totale		24,80 €	338,00 €	41,81 €	60,00 €	464,61 €

Tabella 30: Risorse sicurezza delle reti ferroviarie regionali non interconnesse

Per tutti gli interventi per la sicurezza delle ferrovie regionali non è previsto il cofinanziamento regionale.

Da ultimo il 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 ha destinato risorse pari a 209.546.400 euro per il potenziamento delle ferrovie regionali e risorse pari a 521.452.215,00 euro per il rifinanziamento degli interventi volti all'ammodernamento tecnologico dei sistemi di sicurezza sia dell'infrastruttura ferroviaria che installati a bordo dei materiali rotabili, finalizzati al conseguimento di un maggior livello della sicurezza della circolazione. Nell'ambito di queste ultime risorse, tenuto conto di quanto previsto dal comma 3 dell'art. 28 del Decreto Legislativo 14 maggio 2019, n. 50 – "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 di destinare queste risorse alla messa in sicurezza delle ferrovie non interconnesse alla rete nazionali. Pertanto, sulla base delle richieste delle Regioni e limitatamente a dette ferrovie, è stato predisposto il Decreto 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 è stato sottoposto alla firma da parte del Ministro.

Si riporta di seguito l’Allegato 1 del citato Decreto di riparto che prevede un finanziamento complessivo pari a euro 465.690.000 – di cui euro 303.600.000 per le Regioni del Nord ed euro 162.090.000 per le Regioni del Sud – con una disponibilità finanziaria residua disponibile di 55.762.215 euro.

Regione	Ferrovia	Importo degli interventi proposti (€)	Finanziamenti regionali disponibili (€)	Importo degli interventi ammessi a finanziamento (€)	Importo ammesso per regione (€)
Lazio	Ferrovia Roma - Viterbo	79.000.000 €	-	79.000.000 €	114.000.000 €
	Ferrovia Roma-Viterbo E Roma Lido	63.000.000 €	-	35.000.000 €	
Liguria	Ferrovia Genova Casella	34.000.000 €	-	34.000.000 €	41.600.000 €
	Principe Granarolo	7.600.000 €	-	7.600.000 €	
Lombardia	Ferrovie Nord	95.000.000 €	-	95.000.000 €	95.000.000 €
Piemonte	Ferrovia Torino Ceres	53.500.000 €	6.000.000 €	47.500.000 €	53.000.000 €
	Ferrovia Domodossola Confine Svizzero (*)	5.500.000 €	-	5.500.000 €	
Totale NORD					303.600.000 €
Basilicata	Ferrovie Appulo Lucane	1.800.000 €	-	1.800.000 €	1.800.000 €
Calabria	Ferrovie Della Calabria	8.100.000 €	-	8.100.000 €	8.100.000 €
Campania	Eav - Linee Vesuviane E Linee Flegree	80.500.000 €	-	80.500.000 €	80.500.000 €
Puglia	Ferrovie Appulo Lucane	35.090.000 €	-	35.090.000 €	35.090.000 €
Sicilia	Ferrovia Circumetnea (*)	17.000.000 €	-	17.000.000 €	17.000.000 €
Sardegna	Arst	19.600.000 €	-	19.600.000 €	19.600.000 €
Totale SUD					162.090.000 €
Totale Finanziato					465.690.000 €

Tabella 31: Allegato 1 - Fondo investimenti infrastrutture Mit - tabella di riparto delle risorse relative agli interventi di messa in sicurezza delle ferrovie isolate dalla rete ferroviaria nazionale

(*) Ferrovie di competenza statale

4.5 Rinnovo del materiale rotabile dedicato al TPL

Con il I e II Addendum al piano operativo infrastrutture (Fondo sviluppo e coesione 2014-2020), approvati con delibere CIPE del 22 dicembre 2017, n. 98, e CIPE del 28 febbraio 2018, n. 12, sono state stanziare risorse rispettivamente per un importo di 455,5 milioni di euro e di 60,336 milioni di euro, con erogazione finanziaria fino al 2025, per il rinnovo del materiale del trasporto pubblico locale per le varie modalità, secondo gli interventi precisati nel piano, specificamente per alcune regioni assegnatarie del contributo.

Non è richiesto cofinanziamento minimo da assicurare da parte delle regioni per l’accesso alle risorse.



4.6 Riepilogo complessivo

Nella **Tabella 32** si riporta un riepilogo complessivo di quanto rappresentato in dettaglio nei paragrafi precedenti.

	Risorse Statali	Cofinanziamento regionale	Totale
Rinnovo mezzi su gomma (par. 4.1)	701.030.942,59 €	485.743.834,46 €	1.186.774.777,05 €
Rinnovo materiale rotabile ferroviario (par. 4.2)	1.440.000.000,00 €	959.999.999,98 €	2.399.999.999,98 €
TPL marittimo, lacuale, lagunare e fluviale (par. 4.3)	275.277.951,00 €	87.549.650,00 €	362.827.601,00 €
TPL marittimo, lacuale, lagunare e fluviale (par. 4.3) - Legge di Bilancio 2018	250.000.000,00 €		250.000.000,00 €
Sistemi di trasporto rapido di massa (cap. 6)	5.455.850.000,00 €		5.455.850.000,00 €
Infrastrutture per il trasporto ferroviario urbano e metropolitano (cap. 6)	908.880.000,00 €	151.900.000,00 €	1.060.780.000,00 €
Materiale rotabile urbano e metropolitano di competenza ferroviaria (cap. 6)	158.700.000,00 €		158.700.000,00 €
Sicurezza delle reti ferroviarie regionali interconnesse (par. 4.4)	257.220.000,00 €	20.500.000,00 €	277.720.000,00 €
Sicurezza delle reti ferroviarie regionali non interconnesse (par. 4.4)	439.810.000,00 €	24.800.000,00 €	464.610.000,00 €
Sicurezza reti ferroviarie - da ripartire Fondi residui Asse F (par. 4.4)	970.000,00 €		970.000,00 €
Comma 95 legge 145/2018 (par. 4.4)	730.998.615,00 €		730.998.615,00 €
Ulteriori risorse per rinnovo materiale rotabile TPL (par. 4.5)	515.836.000,00 €		515.836.000,00 €
TOTALE	11.134.573.508,59 €	1.730.493.484,45 €	12.865.066.993,04 €

Tabella 32: Riepilogo complessivo risorse stanziare



5. Il contributo dell'Osservatorio Nazionale *Sharing Mobility*

5.1 I servizi di sharing mobility

L'uso condiviso di un servizio di mobilità è un tratto comune a tutte le forme di trasporto che non prevedono l'utilizzo di un veicolo di proprietà. Pertanto, rientrano nella definizione di "servizi di mobilità condivisa" tanto i servizi di trasporto tradizionali come il treno, la metropolitana, il tram, l'autobus e il taxi, quanto i cosiddetti nuovi servizi di mobilità condivisa - o *sharing mobility* - come il *bikesharing*, il *carsharing*, il *carpooling* e altri servizi a carattere innovativo abilitati dall'uso delle piattaforme digitali.

La condivisione dei servizi di mobilità può avvenire in due differenti modi: in sequenza, come nel caso di un servizio di *carsharing* o di una corsa in taxi, o simultaneamente, quando cioè si condivide un tragitto in metropolitana o in *carpooling*.

Come gli altri servizi *on demand* tradizionali come taxi, noleggio con e senza conducente, tutti i servizi di *sharing mobility* sono caratterizzati dall'essere disponibili su richiesta dei trasportati, secondo itinerari e orari stabiliti di volta in volta.

Rispetto a questi ultimi però i servizi di *sharing mobility* sono abilitati dalle nuove tecnologie digitali. Si deve a questa fondamentale rivoluzione tecnologica che alcuni servizi di nicchia abbiano iniziato a imporsi come forme di produzione/consumo di massa e che pratiche o servizi di mobilità preesistenti, come l'autostop, l'autonoleggio o gli stessi servizi di Taxi o Ncc abbiano subito una radicale trasformazione, evolvendo verso servizi con caratteristiche originali.

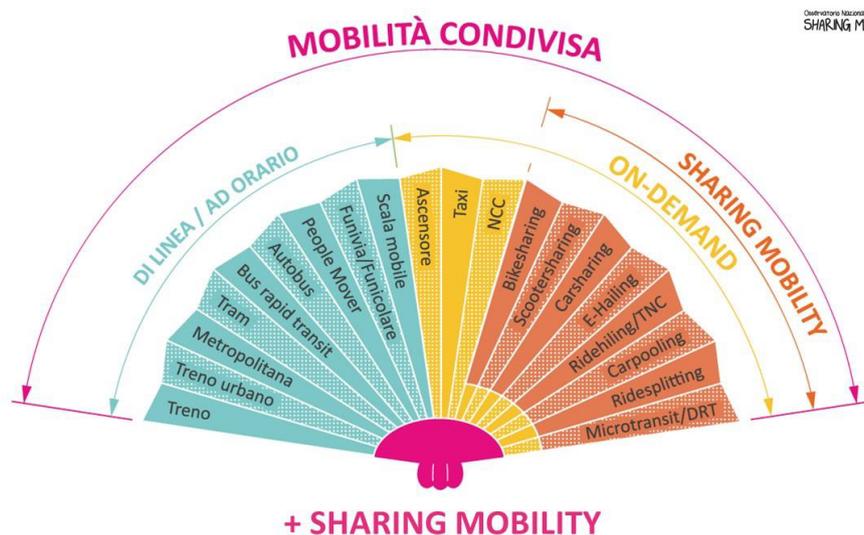


Figura 79: Servizi di mobilità condivisa

I servizi di sharing mobility si articolano in due grandi "famiglie":

- servizi di *vehiclesharing*;
- servizi di *ridesharing*.

L'aspetto che caratterizza i servizi di vehicle-sharing è che l'utente guida lui stesso il veicolo messo in condivisione temporaneamente da altri (un operatore, una singola persona, etc.). Prendono il nome di



bikesharing, scootersharing, carsharing, vansharing in funzione del tipo di veicolo che si condivide: bicicletta, scooter, auto, furgone e, recentemente, anche monopattino elettrico.

I vari servizi di *vehiclesharing* permettono all'utente di spostarsi con mezzi condivisi per brevi e brevissimi tragitti, di norma in ambito urbano, accedendo solo temporaneamente al suo utilizzo. I veicoli sono distribuiti per punti o a rete all'interno di un territorio e possono essere prelevati e depositati automaticamente senza bisogno di assistenza da parte di personale.

Nei servizi di *ridesharing*, l'utente usufruisce di un servizio di trasporto che, in funzione del contesto sia organizzativo che normativo, assume le forme del servizio di *carpooling, e-hailing, ridehailing, ridesplitting, microtransit* o *DRT (Demand Responsive Transit)*.

Il *carpooling* è un servizio di mobilità basato sull'uso condiviso di veicoli privati tra due o più persone che devono percorrere uno stesso itinerario, o parte di esso. Il *carpooling* oggi non si configura come un'attività d'impresa e i passeggeri possono solo contribuire alle spese di trasporto sostenute dal proprietario/conducente del veicolo.

I servizi di *e-hailing, ridehailing* e *ridesplitting* si realizzano quando il viaggio condiviso avviene su richiesta di uno o più utenti a fronte di un pagamento per un servizio commerciale relativo all'attività di guida e alla messa disposizione del veicolo. A differenza di quanto accade nei tradizionali servizi di Taxi o Ncc, l'interazione tra domanda e offerta avviene attraverso una piattaforma digitale.

In funzione della regolazione del mercato vigente, questo tipo di servizio assume delle forme diverse. In Italia, per esempio, chi possiede una licenza di taxi può offrire un servizio di *piazza* anche attraverso una piattaforma digitale di *e-hail* ma sempre nella cornice regolamentare preesistente (orari, tariffe etc.). Stessa cosa per gli operatori di Ncc, i quali invece possono utilizzare piattaforme di *ridehailing*. Nel servizio di *ridesplitting* è prevista anche la possibilità di formare equipaggi di più utenti che si coordinano per condividere il viaggio tra un'origine e una destinazione prestabilita.

Grazie all'innovazione nel campo delle tecnologie IT, vi è la possibilità di fornire servizi di trasporto flessibili che adattano dinamicamente il tracciato di base e le frequenze di passaggio in base alle richieste. Ibridazione tra un servizio di autobus ed uno di *ridesplitting*, questo tipo di servizio - che viene chiamato *DRT* o *microtransit* perché spesso è svolto con piccoli mezzi di trasporto come minibus - sta conoscendo nuovi sviluppi rispetto ai precedenti "servizi di autobus a chiamata" grazie alla diffusione delle piattaforme digitali di condivisione che rendono questo servizio più efficace e meno costoso nella sua implementazione tecnologica rispetto alle forme sviluppate nel passato.

5.1.1 L'integrazione tra servizi di mobilità condivisa

Il fatto che il novero dei servizi di *sharing mobility* aumenti e che le loro performance siano migliori rispetto agli altri servizi condivisi *on demand*, crea nuove e inedite opportunità d'integrazione tra servizi di mobilità condivisa. Questa evoluzione è possibile grazie alla disponibilità delle nuove tecnologie digitali e alla moltiplicazione delle combinazioni a disposizione da parte di chi, per muoversi, intende accedere a un servizio di mobilità invece che utilizzare il proprio mezzo di trasporto.

L'integrazione tra servizi di mobilità può avvenire:

- lungo l'itinerario, ovvero tra l'origine e la destinazione finale di uno spostamento (intermodalità);
- nell'arco del tempo, ovvero nella successione degli spostamenti che ciclicamente si ripetono in un giorno, una settimana, etc. (multimodalità).

L'integrazione sia spaziale che temporale tra servizi condivisi di tutti i tipi è un aspetto chiave sia per un'offerta fornita con efficienza sia per consentire realmente agli utenti di poter ridurre l'uso del proprio mezzo di trasporto, fino a rinunciare al suo possesso.



L'allargamento complessivo del ventaglio delle soluzioni di mobilità condivisa e l'accesso a un'offerta di mobilità integrata in sostituzione dell'uso del veicolo privato è in grado di perseguire l'obiettivo di una mobilità efficiente nel consumo di risorse, a basse emissioni e socialmente inclusiva.

5.2 La sharing mobility italiana a colpo d'occhio

Parallelamente ai trend di crescita che il settore consolida anno dopo anno a livello globale³, anche in Italia la sharing mobility si dimostra un settore in ottima salute, ed è possibile cogliere la dinamica positiva di crescita e trasformazione del settore innanzitutto attraverso la lettura dei dati aggregati.

Secondo i dati raccolti dall'Osservatorio, a livello nazionale cresce di 14 unità il numero di servizi innovativi di mobilità condivisa, arrivando a un totale di 363 nel 2018, oltre 100 servizi in più di quelli presenti nel 2015 e un tasso di crescita medio del 12% all'anno. Una crescita dovuta in particolare all'aumento di servizi di carsharing e scootersharing, oltre che al numero maggiore di città in cui è possibile accedere ai servizi digitali di pianificazione dei propri spostamenti.

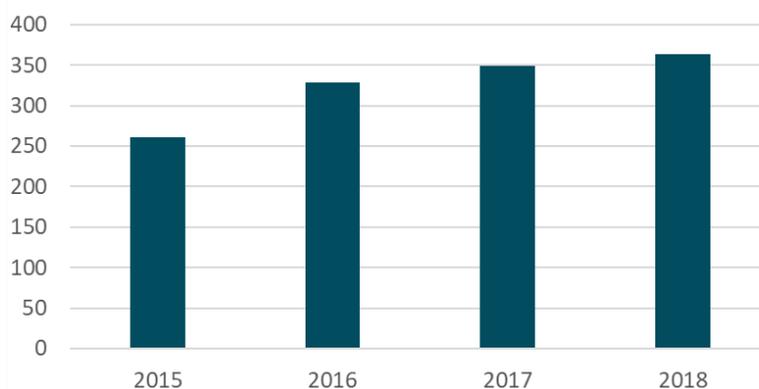


Figura 80: Numero dei servizi⁴ in Italia - Fonte: Osservatorio Nazionale Sharing Mobility

Ancora dal lato dell'offerta, il numero di veicoli in condivisione si mantiene anche nel 2018 intorno alle quarantacinque mila unità, valore più che raddoppiato rispetto al 2015 per effetto dell'arrivo in Italia dei sistemi di bikesharing a flusso libero alla fine del 2017 e stabile rispetto all'anno precedente. I dati sulla flotta italiana confermano anche un trend in atto nel settore su scala globale: la sharing mobility punta sempre di più su veicoli elettrici e leggeri, veicoli cioè capaci di muoversi con maggiore disinvoltura all'interno delle città congestionate, con minore impatto dal punto di vista ambientale e in sinergia con l'uso del trasporto pubblico di massa per realizzare il primo e ultimo miglio di uno spostamento. Cresce, infatti, la quota di veicoli elettrici rispetto al totale dei veicoli a motore passando dal 27% del 2017 al 43% del 2018, diminuendo parallelamente il peso medio del veicolo a motore presente nella flotta italiana in sharing: nel 2015 era 853 kg, mentre nel 2018 è sceso a 706 kg, il 10% in meno rispetto all'anno precedente (2017). La diminuzione del peso dei veicoli è un indicatore che mostra come l'offerta di servizi di vehicle-sharing, si stia modificando per assecondare meglio le necessità di chi utilizza questi servizi. Infatti, il fatto che gran parte degli spostamenti avvengano in ambito urbano, che mediamente siano brevi ed effettuati a fronte di esigenze specifiche, fa sì che gli utenti preferiscano veicoli leggeri e con bassa potenza installata, oltre che di piccolo ingombro e dunque facilmente parcheggiabili.

³ Il valore di mercato generato a livello globale dalla Sharing Mobility supera oggi i 60 miliardi di dollari, solo prendendo in considerazione il settore in Europa, negli Stati Uniti e in Cina.

⁴ I servizi sono individuati e conteggiati prendendo in considerazione tutte le piattaforme di sharing mobility (che nella maggioranza dei casi sono siti web o applicazioni digitali) disponibili per un utente in una determinata area geografica (Comune, Regione, Italia) al 31/12 di ogni anno.



Secondo un'indagine demoscopica condotta a livello nazionale e internazionale⁵ pubblicata sul III Rapporto dell'Osservatorio, cresce la conoscenza e il gradimento della sharing mobility da parte degli italiani: 8 persone su 10 sono infatti a conoscenza dell'esistenza di almeno un servizio di mobilità condivisa di tipo innovativo, mentre più del 50% dichiara la sua intenzione a utilizzare un servizio nei prossimi tre anni. Trend importanti, pensando a quanto recente sia il fenomeno, i quali trovano riscontro nelle progressioni rilevabili attraverso gli indicatori sull'utilizzo effettivo di mobilità condivisa in Italia. Continua a salire molto rapidamente il numero di iscrizioni alle piattaforme dei servizi di sharing mobility, arrivati al 31 dicembre 2018 a quota 5,2 milioni, con un incremento positivo rispetto all'anno precedente pari al 24%.

Contestualmente, crescono anche gli spostamenti effettuati utilizzando un servizio di mobilità condivisa di tipo innovativo, che nel 2018 sono stati poco più di 33 milioni secondo le stime dell'Osservatorio, il 26% in più dell'anno precedente e il doppio di quelli stimati per il 2015.

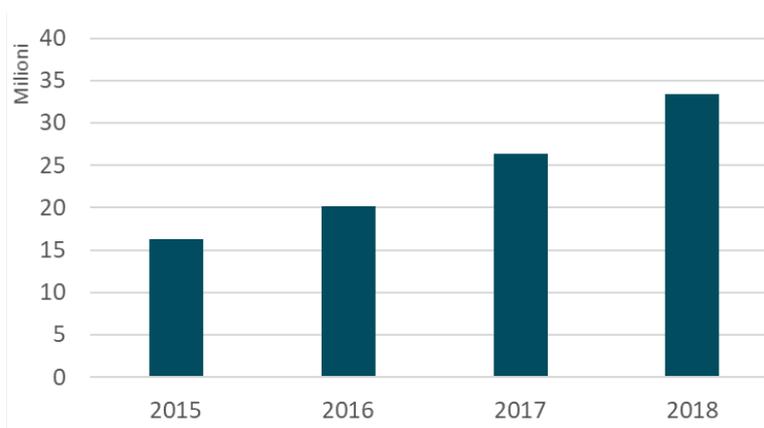


Figura 81: Numero degli spostamenti⁶ utilizzando i servizi di sharing mobility - Fonte: Osservatorio Nazionale Sharing Mobility

5.3 I settori della sharing mobility: numeri e tendenze

5.3.1 Vehicle-sharing

Carsharing

Gli iscritti ai servizi di carsharing in Italia nel 2018 sono stati in totale 1 milione e 860 mila, di cui circa il 90% iscritto a servizi free-floating. Rispetto al 2017 l'incremento maggiore si è avuto però nei servizi station-based con un più 37%, mentre il carsharing a flusso libero ha totalizzato un più 27% anno su anno. Nel triennio 2015-2018, invece, il tasso medio di crescita del numero di iscritti per i servizi a postazione fissa e free-floating è stato pari rispettivamente al 22% e al 40%.

Sale il numero di iscritti ai servizi e cresce l'utilizzo in termini di noleggi che hanno registrato 270 mila e 11,8 milioni di prelievi rispettivamente per i servizi station-based e i servizi free-floating, con percentuali di crescita intorno al 25% rispetto all'anno precedente. Noleggi che sono mediamente più brevi in termini di km percorsi per i servizi free-floating (6,8 km/noleggio) rispetto allo station-based (30,8 km/noleggio), ma che per entrambe le tipologie di servizio si effettuano di più dal lunedì al venerdì (rispettivamente 66% e 78% del totale).

⁵ Indagine condotta raccogliendo 1.568 interviste in Italia e 2.072 tra Francia, Germania, Regno Unito e Finlandia. Le interviste sono state condotte online con metodo CAWI dal 15 al 29 maggio 2019.

⁶ Somma degli spostamenti effettuati al 31/12 di ogni anno attraverso le seguenti modalità: prelevando/noleggiando un veicolo in carsharing (free-floating e station-based), scootersharing, bikesharing (free-floating e sistemi station-based con flotta maggiore di 100 bici); condividendo un tragitto su piattaforme di carpooling aziendale e carpooling extra-urbano; prenotando un taxi attraverso piattaforme digitali di e-hailing.



In termini di percorrenze effettuate in carsharing, il numero di km si è attestato a 88,9 milioni nel 2018. Il settore del free-floating, con 80 milioni di km, ha raddoppiato quelli percorsi nel 2015, mentre il settore dello station-based ha totalizzato nel 2018 un più 12% rispetto all'anno precedente, per un valore assoluto di poco inferiore al massimo registrato nel 2016.

Dal punto di vista dell'offerta, pur registrando un lieve rallentamento nel 2018, la flotta complessiva continua a crescere arrivando a quota 7.961 auto, con una quota del 27% di elettrico sul totale che è cresciuto del 11% nel segmento free-floating e del 39% nello station-based rispetto al 2017. Automobili che però vengono utilizzate di più dagli utenti: considerando entrambe le tipologie di servizi, mediamente quasi 5 volte al giorno nel 2018, cioè circa una volta in più rispetto all'anno prima. Nell'ultimo anno Torino è stata la città con il tasso di rotazione medio più alto per le flotte in free-floating (6,2 noleggi/auto/giorno), davanti a Milano (5,6), Roma (4,1) e Firenze (3).

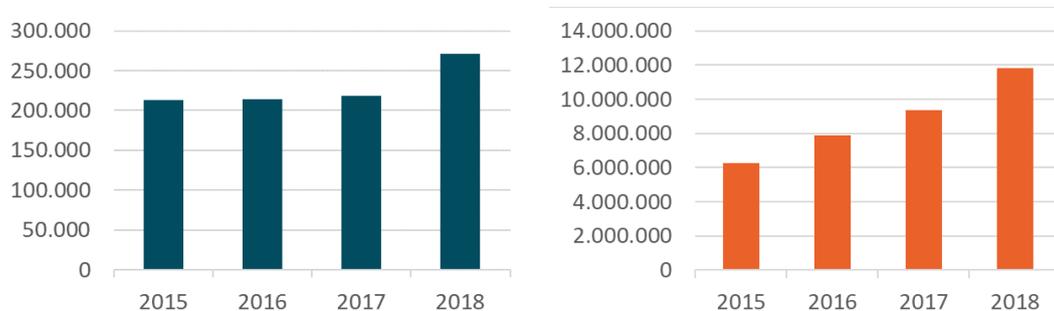


Figura 82: Numero dei noleggi del carsharing station-based (a sinistra) e del carsharing free-floating (a destra) –
Fonte: Osservatorio Nazionale Sharing Mobility

Bikesharing

L'arrivo dei servizi di bikesharing free-floating nelle città italiane ha profondamente mutato il quadro settoriale alla fine del 2017, con un aumento del 147% rispetto al 2016 in termini di biciclette disponibili. A un anno esatto di distanza, continua la rapida trasformazione del bikesharing italiano con la chiusura di alcuni di questi servizi, in particolare di quelli operativi in grandi piazze come Roma⁷, Torino e Milano. A fronte di una flotta station-based stabile, il numero delle biciclette complessivo si è così ridotto del 9% tra il 2017 e il 2018 contando oggi 35.800 biciclette circa. Continuano a crescere invece le dotazioni elettriche delle flotte station-based, +6% nell'ultimo anno.

Il saldo dei Comuni con un servizio di bikesharing a flusso libero è comunque positivo, 10 alla fine del 2018, una unità in più rispetto all'anno precedente. Questo grazie alla messa su strada di 3.200 nuove biciclette free-floating in quattro Comuni del centro-nord: Pesaro, Reggio Emilia, Mantova e Bologna.

Per cercare di cogliere le prime dinamiche di assestamento del settore nel primo anno di coesistenza tra i servizi station-based e free-floating, è stata realizzata per l'ultimo Rapporto Nazionale un'analisi comparativa sul 2018 in tre città con entrambe le tipologie di bikesharing, cioè Milano, Torino e Bergamo, rilevando diversi punti d'interesse. In primo luogo, l'offerta di biciclette che nei sistemi a postazione fissa non ha ceduto il passo all'ondata di bici free-floating, anzi è leggermente cresciuta a Milano e Bergamo con 150 e-bikes nella prima e 10 nuove biciclette nella seconda. Sia per i sistemi free-floating che per i sistemi station-based i noleggi totali crescono pochissimo nelle tre città (+2%) rimanendo sui livelli del boom del 2017 (9 milioni circa, +50% rispetto al 2016), registrando un effetto sostituzione del 15% sulla quota di prelievi dei sistemi

⁷ A Roma dal settembre del 2019 è operativo il servizio di bikesharing elettrico in free-floating di Jump/Uber. Si tratta di un ulteriore salto in avanti di questo tipo di servizio di sharing mobility che si sta riconfigurando con molta rapidità anche in ragione dell'avvento dei monopattini in sharing e della tendenza degli operatori di quest'ultimo tipo di servizio di proporre sia i cosiddetti dispositivi elettrici di micromobilità sia e-bike. Il 4° Rapporto Nazionale sulla Sharing mobility dedicherà uno specifico focus a questo fenomeno.



station-based in favore del free-floating. La contrazione nel numero di noleggi totali dei servizi station-based che appare comunque mitigata dal dato degli iscritti che crescono del 21% rispetto al 2017.

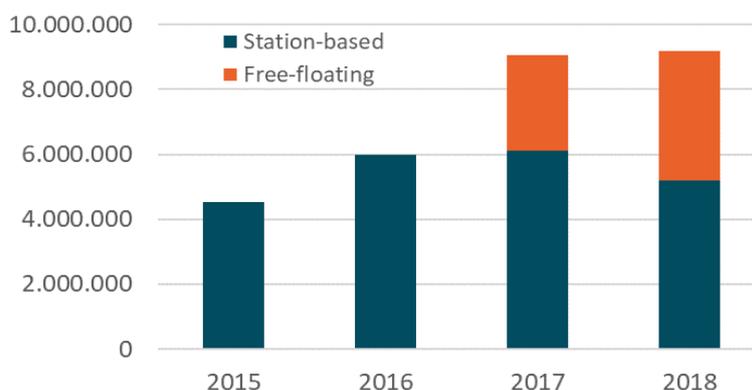


Figura 83: Numero di noleggi del bikesharing free-floating e station-based nelle città di Bergamo, Milano e Torino –
Fonte: Osservatorio Nazionale Sharing Mobility

Scootersharing

La flotta di motorini in condivisione è cresciuta nel 2018 rispetto all'anno precedente di oltre 4 volte, contando 2.240 veicoli al 31/12, il 90% dei quali ad alimentazione elettrica.

Anche le iscrizioni alle piattaforme di scootersharing fanno registrare un netto balzo in avanti sostenendo l'espansione dei servizi. Sono circa 170 mila le persone che si sono avvicinate ai servizi in condivisione a due ruote nel 2018, quasi 120.000 in più di quelli registrati nel 2017 e un tasso medio di crescita del 350% negli ultimi quattro anni.

Crescono di pari passo i noleggi di scooter, che al 31 dicembre 2018 hanno praticamente raggiunto quota 1 milione, mediamente 5,8 ad utente e in crescita rispetto all'anno precedente. Il tasso di rotazione stimato dai dati a disposizione dell'Osservatorio si attesta mediamente intorno all'1,2/1,5 con punte massime di 4 noleggi/giorno per mezzo. Viaggi che in termini di distanza percorsa raggiungono mediamente i 4 chilometri.

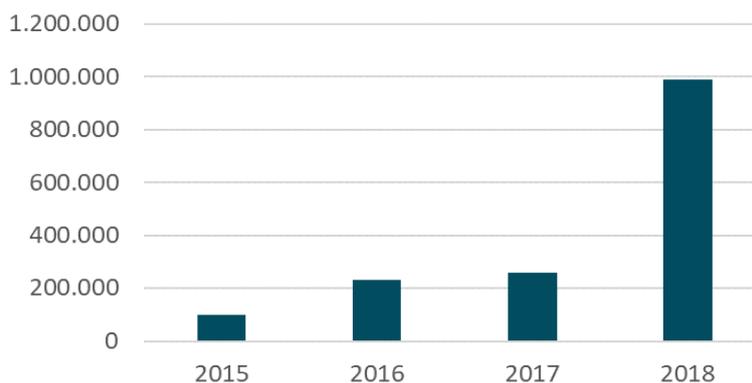


Figura 84: Numero di noleggi dello scootersharing - Fonte: Osservatorio Nazionale Sharing Mobility



5.3.2 Ride-sharing

Carpooling

Un altro settore della sharing mobility italiana in ascesa è quello della condivisione dei passaggi, soprattutto su lunghe distanze fuori dall'ambito urbano (cosiddetto carpooling extra-urbano) o per spostamenti legati alla propria attività (qui definito carpooling aziendale).

Per quanto riguarda il carpooling aziendale si osserva negli ultimi anni una forte crescita degli iscritti, mediamente del 75% all'anno dal 2015, che complessivamente arrivano a quota 277 mila alla fine del 2018. Anche i viaggi in condivisione continuano a crescere in maniera molto forte tra il 2017 e il 2018, con tassi di crescita che raddoppiano o addirittura crescono di 8 volte rispetto all'ultimo anno. Legata alla crescita dei noleggi c'è la crescita delle percorrenze che avviene anch'essa a ritmo sostenuto, registrando tra il 2015 e il 2018 un tasso medio di crescita pari al +196%.

Costante anche la crescita degli iscritti nel carpooling extra-urbano, +15% tra il 2017 e il 2018, servizio che ha superato nell'ultimo anno i 2,8 milioni di utenti, i quali nel 2018 hanno offerto complessivamente 1,5 milioni di passaggi per tragitti extra-urbani, nove su dieci dei quali su distanze superiori ai 75 km e nel 54% dei casi durante il week-end.

Sotto osservazione, invece, la situazione relativa al carpooling urbano che nel 2018 ha subito un forte rallentamento dell'attività (finanche la sospensione di alcuni servizi) a causa dell'indefinito del quadro normativo attuale.

Aggregatori e E-Hail

Il numero di città in cui sono accessibili i servizi digitali di pianificazione degli spostamenti con il TPL e di gestione delle piattaforme di vehicle-sharing (Journey planner multimodali) è cresciuto ancora: 47 nel 2018 contro le 43 del 2017, abilitando 7 servizi in più dell'anno precedente per un totale di quaranta, compresi i servizi di micromobilità (monopattini) a Milano e Firenze.

Anche quello dei servizi digitali per la prenotazione delle corse in taxi è un altro dei settori più dinamici della sharing mobility, potenzialmente in grado di intercettare una quota di domanda di mobilità molto ampia, soprattutto quando inseriti all'interno di piattaforme di journey planning e aggregatori di più modalità. Cercando di delineare un quadro sintetico dell'offerta, le tipologie di piattaforme digitali di e-hail oggi attive sul mercato in Italia sono tre, che si differenziano per operatore/gestore e tipo di servizio offerto ai tassisti: 1) piattaforme per consorzi di cooperative 2) piattaforme per cooperative di taxi 3) piattaforma per tassisti.

Stando ai dati più recenti raccolti dall'Osservatorio e aggiornati ai primi mesi del 2019, sono 120 le città dove operano uno o più piattaforme contemporaneamente, mentre le corse prenotate via applicazione digitale sono state 3,1 milioni al 31 dicembre 2018.

5.4 Diffusione dei servizi sul territorio

A livello di distribuzione territoriale il carsharing free-floating continua a essere un fenomeno esclusivamente legato alle grandi città del centro-nord. Milano con 22 auto per 10.000 abitanti resta la città con la più alta offerta di veicoli a flusso libero d'Italia, seguita da Firenze (13), Bologna (9), Torino (8) e poi Roma (7). Più ampia la copertura territoriale del carsharing station-based in termini di città raggiunte dai servizi, grazie anche alle esperienze ormai consolidate dei carsharing regionali del nord e di quelli inaugurati nel 2018 in Salento e in Sardegna nelle provincie di Lecce e Sassari. Cagliari è la città con l'offerta maggiore in termini di auto per abitante, seguita da Palermo, Torino, Venezia e Milano.

La diffusione dei servizi di bikesharing free-floating, come nel caso delle auto in condivisione, rimane confinata esclusivamente ai Comuni delle regioni del nord con l'eccezione di Firenze, prima nel ranking d'offerta di veicoli con più di 10 biciclette ogni 1.000 abitanti, seguita da Milano e Bologna con valori intorno a 6 bici/1.000 abitanti. Diversa la situazione dei servizi di bikesharing station-based che sono presenti anche



nelle regioni meridionali, ma solo con servizi inferiori alle 100 biciclette. Nessuna città del sud, infatti, ha sistemi di bikesharing più grandi ad eccezione di quello attivo a Palermo con 400 biciclette. Milano è invece la città con la maggiore offerta per abitante, 3,5 bici a stazione fissa ogni 1.000 abitanti.

Anche la diffusione dei servizi di scootersharing è ancora limitata a sole tre grandi città. Milano, Roma e Torino. Il capoluogo lombardo è la città con più servizi (5) e più ciclomotori e/o scooter per abitante (10 ogni 10.000 abitanti), segue Roma con 2 servizi e 2,5 motorini ogni 10.000 abitanti, chiude Torino con 1 servizio e 1,7 veicoli ogni 10.000 abitanti.

A fianco, dunque, dei numeri senza dubbio positivi che la sharing mobility italiana ha fatto registrare fino a oggi, sia come settore nel suo complesso che nella specificità dei singoli servizi, ci sono altri parametri importanti per determinare la situazione della mobilità condivisa nel nostro paese.

Uno di questi deriva proprio dall'analisi della presenza dei servizi sul territorio e la tipologia di offerta presente nelle diverse aree geografiche, a cui l'Osservatorio nazionale della sharing mobility dedica attenzione all'interno del Rapporto Nazionale.

Ciò che emerge dall'analisi condotta nel 2018 su un campione di 34 città italiane formato da capoluoghi di regione, città metropolitane e città con più di 150 mila abitanti è una generale polarizzazione nella diffusione dei servizi di sharing mobility, con un ampio sbilanciamento verso le regioni del nord e, per i servizi di free-floating, un netto sbilanciamento in favore delle grandi città.

Infatti, se da un lato i servizi di mobilità condivisa tradizionale come il trasporto pubblico locale e i servizi taxi non mancano in nessuna delle città osservate, soltanto 2 città nel mezzogiorno possono vantare la presenza di servizi di sharing mobility attualmente attivi: Palermo e Cagliari, dove sono presenti servizi di carsharing e di bikesharing (con più di 100 bici). Rispetto alla presenza di servizi al sud, bisogna aggiungere che in nessuna delle città meridionali appartenenti al campione analizzato è presente un servizio free-floating di carsharing (anche se i carsharing di Palermo e Cagliari prevedono in alcune aree specifiche la possibilità di prelievo e riconsegna fuori dalle stazioni), un servizio di bikesharing a flusso libero, oppure un servizio di scootersharing.

Uno sbilanciamento tra nord e sud che fa il paio anche con l'assenza di servizi di sharing mobility in tanti comuni italiani di media e piccola dimensione, i quali rappresentano la maggioranza dei comuni italiani, in cui vive una fetta importante della popolazione che non può ancora beneficiare di un'offerta strutturata di servizi innovativi di mobilità condivisa.

Rappresenta una sfida per il futuro quella di far crescere in maniera omogenea su tutto il territorio nazionale la sharing mobility. Per raggiungere questo obiettivo è però importante aumentare l'integrazione tra mobilità condivisa innovativa e trasporto pubblico di tipo tradizionale, in particolare migliorando l'offerta dei servizi di trasporto condiviso veloci e ad alta capacità (treni, metropolitane, tramvie, autobus in linea riservata e ad alta frequenza) che rappresentano l'asse portante dell'intero sistema dei trasporti condivisi.



6. Le risorse per il Trasporto Rapido di Massa

Nella strategia di sostegno al trasporto pubblico locale un ruolo di primo piano è rivestito dal trasporto rapido di massa. Lo sviluppo dei servizi rapidi di massa principalmente nei contesti metropolitani, essenziali per la «cura del ferro» e per invogliare i cittadini a privilegiare il trasporto pubblico, è stato declinato in particolare attraverso 4 programmi nell'Allegato al DEF 2017, per ognuna delle città metropolitane, che prevedono:

- il rinnovo e il miglioramento del parco veicolare;
- il potenziamento delle linee esistenti;
- il completamento delle linee in esecuzione;
- l'estensione della rete.

Nella **Tabella 33** si riporta il dettaglio della ripartizione delle risorse destinate ai sistemi di Trasporto Rapido di Massa, a valere sul Fondo di Sviluppo e Coesione, di cui al Piano Operativo (di seguito PO) MIT, Delibera CIPE del 1° dicembre 2016 n. 54 (Fase 1), sull'addendum al PO MIT, approvato dal CIPE il 22 dicembre 2017 (Fase 2), sulle risorse di cui al Decreto Ministeriale n. 587 del 22.12.2017, al Decreto Ministeriale 86 del 2.03.2018 e al Decreto Ministeriale n. 607 del 27 dicembre 2019.

Città	PO MIT FSC 2014-20 (asse B e C) Mln€	ADDENDUM PO MIT FSC 2014-20 (asse B e C) Mln€	DM 587 del 22.12.2017 Mln€	DM 86 del 02.03.2018 Mln€	DM 607 del 27.12.2019 Mln€	Totale Mln€
Bari	36,00 €	38,61 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	74,61 €
Bergamo	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	125,04 €	125,04 €
Brescia	4,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	4,00 €
Bologna	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	509,64 €	509,64 €
Cagliari	65,40 €	58,11 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	123,51 €
Catania	40,00 €	115,00 €	59,50 €	9,99 €	0,00 €	224,49 €
Firenze	0,00 €	0,00 €	47,00 €	29,90 €	200,62 €	277,52 €
Genova	0,00 €	0,00 €	137,38 €	15,00 €	0,00 €	152,38 €
La Spezia	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	38,38 €	38,38 €
Manfredonia	50,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	50,00 €
Messina	0,00 €	11,24 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	11,24 €
Milano	100,00 €	0,00 €	396,15 €	40,00 €	812,33 €	1.348,48 €
Napoli	256,05 €	267,82 €	1,46 €	38,00 €	0,00 €	563,33 €
Padova	0,00 €	0,00 €	56,00 €	0,00 €	0,00 €	56,00 €
Pompei	35,77 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	35,77 €
Rimini	0,00 €	0,00 €	8,85 €	0,00 €	0,00 €	8,85 €
Reggio Calabria	0,00 €	0,00 €	23,00 €	0,00 €	0,00 €	23,00 €
Roma	334,00 €	0,00 €	425,52 €	36,40 €	506,22 €	1.302,14 €
Torino	105,20 €	0,00 €	223,14 €	21,74 €	126,79 €	476,87 €
Sassari	31,60 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	31,60 €
Vicenza	0,00 €	0,00 €	19,00 €	0,00 €	0,00 €	19,00 €
Totale	1.058,02 €	490,78 €	1.397,00 €	191,03 €	2.319,02 €	5.455,85 €

Tabella 33: Ripartizione delle risorse destinate ai sistemi di Trasporto Rapido di Massa

Il Ministero, inoltre, al fine di ripartire le risorse di cui al Fondo Investimenti 2019 da destinarsi ai sistemi di trasporto rapido di massa, ha avviato le procedure per la presentazione delle istanze da parte delle amministrazioni locali per le successive valutazioni e assegnazioni.