

## **Mobilità sostenibile ed il TPL Proposte dell'Eurispes**

*Nota a cura dell'Ing. Giampaolo Basoli,  
componente dell'Osservatorio Eurispes su Infrastrutture, Trasporti e Logistica*

- 1. La Coop 28 di Dubai ha raggiunto un primo obiettivo Lost Damage di compensare i Paesi in via di sviluppo che pagheranno un alto prezzo per la transizione ambientale**
- 2. L'Europa ha messo in bilancio 100 mld di euro per sostenere il processo di decarbonizzazione e transizione ambientale per raggiungere l'obiettivo "zero emissioni" nel 2050**
- 3. Il clima dovrebbe raggiungere meno 1,5 gradi per frenare il riscaldamento globale**
- 4. Fondo per fronteggiare i cambiamenti del clima: 272 milioni di dollari + 100 milioni di euro italiani e 100 mld della Unione Europea**

*In questo scenario di crisi del clima si collocano le strategie di transizione ambientale e di riduzione delle emissioni da gas serra al quale il sistema di trasporti, tra i più inquinanti per la dipendenza dalle fonti primarie dei prodotti petroliferi, contribuisce per circa il 25 % del totale delle emissioni.*

*L'obiettivo di transizione è verso una mobilità sostenibile finalizzata a ridurre le emissioni di gas serra del traffico in prevalenza generato dal traffico di auto private e dall'autotrasporto pubblico stradale di passeggeri e merci (stimato in oltre l'85%) a fronte di un trasporto pubblico su ferrovia, sulle linee metropolitane, tranvie, ed auto elettriche pari al 15%.*

*In Italia le politiche di mobilità sono orientate allo sviluppo del trasporto pubblico locale nelle aree urbane e metropolitane come fattore di riequilibrio della domanda di traffico tra il trasporto collettivo del TPL, sostenibile ed il trasporto su mezzo individuale e collettivo sulla rete stradale di persone e merci.*

*Infatti, come è opinione condivisa, i nodi urbani si caratterizzano per una forte concentrazione del traffico privato che viene stimato in oltre l'80%, ovviamente questo dato di traffico è stato rilevato sulle reti delle Aree Urbane e Metropolitane Italiane.*

*Il rapporto tra mobilità individuale e offerta di TPL nelle aree urbane e metropolitane è strettamente correlato all'offerta di servizi di trasporto pubblici nel senso che nelle aree urbane dove l'offerta di servizi è ad alta qualità si riduce il flusso di traffico dei mezzi privati.*

*L'anomalia italiana emerge dai dati storici del CNT del MISM e dell'ACI: l'Italia si trova stabilmente ai primi posti fra i Paesi maggiormente industrializzati per numero di autoveicoli circolanti in relazione alla popolazione residente.*

*I dati rilevati ante Covid-19, evidenziano un alto rapporto tra popolazione e autovetture (Indice di Motorizzazione) in continua crescita fino al valore di 1,53 per il 2019.*



***L'ammontare complessivo delle spese sostenute in Italia per le autovetture ad uso privato è stato stimato, per il 2018 (ultimo anno per il quale sono disponibili tutti i dati necessari per le elaborazioni), in circa 148,332 miliardi di euro di cui 107,338 miliardi riguardano le spese per l'esercizio e la manutenzione ordinaria e 32,662 miliardi di euro circa riguardano l'acquisto delle autovetture nuove di fabbrica***

***L'impatto della spesa per l'acquisto e l'esercizio delle autovetture ad uso privato viene stimato in circa 4 punti di Pil, determinando un forte flusso finanziario per il bilancio dello Stato per effetto delle accise sui carburanti (circa 50 mld anno) e sulla occupazione diretta ed indiretta nella produzione e nell'indotto per la manutenzione ed il rinnovo dei mezzi.***

***L'analisi sull'andamento della spesa per esercizio e manutenzione nel periodo osservato 2010-2019, è stabile in termini di valori costanti, intorno ai 100 mld euro/anno, mentre decresce se stimata a prezzi 2015.***

***Per quanto riguarda le immatricolazioni delle autovetture nuove di fabbrica intervenute nel 2019, riprende il trend di crescita ma in misura assai contenuta: si immatricolano infatti appena 3.359 auto in più rispetto al 2018. La ripresa nelle immatricolazioni si è registrata nel primo semestre 2021, dopo il parziale arresto delle produzioni di auto del 2020 a causa del lock down imposto dalla pandemia da Covid-19.***

#### ***5. Mobilità Individuale “Il confronto tra città europee nella prospettiva di sviluppo della mobilità sostenibile “Green Deal e Next Generation”***

***Nella visione della città del futuro, Londra, Berlino, Parigi, Stoccolma***, queste città hanno una forte rete di ferrovie urbane e metropolitane ed un livello alto di qualità dei servizi pubblici del TPL; ciò ha avuto come conseguenza una relativamente bassa quota del trasporto individuale su auto che si stima in media intorno al 30% del modal split tra i passeggeri trasportati sui servizi collettivi urbani e quelli individuali su auto propria.

In Italia va indicata Milano, dove l'offerta di servizi sulle 5 linee metro e la presenza di una estesa rete di tranvie e ferrovie urbane e regionali, si allineano e rendono prossimi i valori di mobilità collettiva ed individuali del capoluogo lombardo e della sua area metropolitana sugli stessi valori dei target europei di eccellenza di Londra, Parigi, Berlino, Stoccolma.

L'area urbana di Roma, invece, per una limitata presenza di linee metro e tranvie si avvicina a quote del 60/70% di mobilità individuale, nella regione prevalgono il TPL e la mobilità sulle linee ferroviarie regionali e quindi il modal split è più favorevole ai trasporti collettivi del TPL.

Napoli e la sua area urbana e metropolitana hanno una offerta di trasporto ferroviario e metropolitano in continua espansione che fa sì che ci sarà un recupero della mobilità collettiva del TPL rispetto alla mobilità individuale privata, comunque elevata e prossima alla situazione di traffico stradale su auto congestionato.



Le città più dinamiche continuano a sviluppare nel tempo piani strategici di adattamento al futuro con un approccio sul tema della mobilità sostenibile ed allo sviluppo del mezzo privato in una logica eco-ambientale e comunque di integrazione modale per ottimizzare l'uso della capacità del TPL.

***La mobilità sostenibile deve consentire di integrare i modi di trasporto in coerenza con l'idea di prossimità e di facilità di accesso ai servizi e soddisfare i fabbisogni delle connessioni tra residenza e luoghi di lavoro, della pendolarità urbana ed extraurbana, della digitalizzazione, dello smart working. L'obiettivo di pianificazione è quello di contenere il tempo degli spostamenti urbani in un range di 15 minuti anche operando una rilocalizzazione e redistribuzione dei servizi nelle zone di quartiere di prossimità delle residenze.***

#### **6. Le proposte di breve periodo 2030**

- Riorganizzare le reti dei servizi di mobilità urbana del TPI, il network delle linee di superficie ridisegnate per integrarsi con il mezzo privato individuale nelle stazioni ferroviarie e metropolitane; realizzare e potenziare la rete di parcheggi di interscambio nei nodi urbani per facilitare il trasferimento modale tra il trasporto collettivo del TPL e l'auto privata.
- Sviluppare una vasta indagine O/D di mobilità sul territorio urbano per tracciare le desire lines di chi viaggia tra residenza, luoghi di lavoro e servizi ed indagini di cordon line per misurare i flussi in ingresso nei centri urbani e l'effettivo modal split tra pubblico e mezzo privato.
- Promuovere un vero censimento della mobilità a bordo dei mezzi pubblici per conoscere i comportamenti dei passeggeri e la consumer satisfaction.
- Prevedere flessibilità delle flotte verdi con parcheggi di interscambio nei nodi ferroviari urbani ed extraurbani.

***Riprogettare il Territorio ed il nuovo land use per lo sviluppo dei nuovi insediamenti urbani all'orizzonte 2050- con una strategia di integrazione del PPL collettivo e della mobilità individuale***

**Azioni post-emergenza Covid-19.** Una strategia sviluppare i servizi di TPL

- Cogliere l'occasione per lanciare una efficace pianificazione della mobilità sostenibile nelle aree urbane dove si concentrano gli spostamenti e le emissioni, ottimizzando l'uso del mezzo individuale integrato nei nodi di stazione e nei parcheggi di prossimità.
- Cogliere la riduzione "vantaggiosa" del traffico nelle ore di punta grazie alla sostituzione remota del pendolarismo, riprogettando correttamente la capacità della rete pubblica di superficie.



- Attuare una sostanziale digitalizzazione che consenta un migliore monitoraggio della domanda e una gestione più flessibile delle operazioni in circostanze eccezionali.
- Transizione digitale nei controlli sanitari.
- Transizione energetica/Flotte verdi, auto ibride ed elettriche.

## **7. Gli interventi del PNRR – Missione 3**

- ***Le azioni di sostegno sulle ferrovie AV e metro sulle flotte verdi dei treni ed auto ecologiche in coerenza con i principi della mobilità sostenibile sono finalizzate al riequilibrio della domanda di spostamenti, riducendo la mobilità individuale su auto in attuazione al Green New Deal, alla decarbonizzazione ed alla riduzione delle emissioni e del CO2.***
- ***Il Piano Stazioni ferroviarie dei nodi urbani di interscambio mediante investimenti di 700 mil per rinnovare le stazioni ferroviarie in Italia e della loro sostenibilità per migliorare le prestazioni degli impianti, decarbonizzare ed abbattere CO<sub>2</sub> nella prospettiva di realizzare l'autonomia energetica, con bilancio emissioni zero.***
- ***Le stazioni si configurano come nodi di interscambio per la mobilità pubblica e della mobilità individuale e privata e come polo per i trasporti ed i servizi integrati con il territorio***
- ***Sostegno alla riconversione del TPL: Flotte autobus ecologici verdi, transizione ecologica del trasporto ferroviario, verso la trazione ibrida elettrica ed in prospettiva verso l'idrogeno.***
- ***Ottimizzare le prestazioni energetiche dei mezzi stradali individuali mediante opportune azioni di sostegno per la riconversione del parco circolante pubblico e privato facilitando lo sviluppo delle tecnologie innovative e l'uso di carburanti a bassa emissione, così pure facilitare l'uso del LNG già adottato nel trasporto marittimo per navi attrezzate alla trazione ibrida ed ai nuovi carburanti.***

***Nel Piano Recovery vi sono importanti interventi di sostegno della mobilità sostenibile accompagnati dai bonus del Governo per il rinnovo tecnologico del parco auto circolante, e cioè: i Bonus per acquisto mezzi a bassa emissione con tecnologie di trazione motori ibridi e la transizione ecologica verso l'auto "full electric".***

***Vi sono dei dati sui consumi di energia nei trasporti che vedono il 90% dei prodotti dal petrolio, seguito dal GPL e dal Gas, mentre l'elettrico non raggiunge, negli scenari ottimistici di previsione, il 4% del parco circolante. L'auto a trazione elettrica in relativo sviluppo nell'urbano, per effetto dei bonus di sostegno del Governo, è in ritardo negli spostamenti extraurbani, sulle autostrade per un ritardo degli***



***investimenti negli impianti di ricarica da localizzare nei distributori di benzina nelle stazioni di servizio sulle autostrade.***

### ***Gli indicatori di mobilità urbana***

*L'indagine dell'Istat "Dati ambientali nelle città, riferiti ai 109 Comuni Capoluogo di Provincia o Città Metropolitana, fornisce, per l'anno 2018, informazioni riguardo a: offerta e domanda di trasporto pubblico locale, consistenza e composizione del parco circolante (sulla base dei dati amministrativi dell'Ac), strumenti di pianificazione della mobilità e aspetti di mobilità sostenibile.*

*Da una corretta gestione della mobilità urbana dipendono in misura sensibile, infatti, la qualità della vita e dell'ambiente nelle città.*

*Il dinamismo e le capacità innovative dimostrati da alcuni Comuni permettono di comprendere se e quanto le condizioni dell'ambiente urbano siano modificabili attraverso regole, incentivi e strumenti di policy capaci di orientare i soggetti privati e pubblici verso scelte e comportamenti più consapevoli e compatibili con il rispetto dell'ambiente.*

### ***Mobilità individuale ed offerta di trasporto pubblico***

La mobilità individuale è strettamente correlata all'offerta di servizi del TPI nel senso che nelle aree urbane dove l'offerta di servizi è ad alta qualità si riduce il flusso dei mezzi privati.

I dati del 2019 del CNT, confermano le tendenze degli anni Novanta nei rapporti tra motorizzazione individuale e TPL anche in presenza dei forti investimenti nel trasporto collettivo in impianti fissi e metro urbani. C'è da rilevare che nel 2010, dopo l'alta velocità AV, nella fascia di spostamenti medi di 300 km la quota ferroviaria è stimata in media al 30%.

#### ***1959, Traffico nazionale in percentuale***

ferrovie e impianti fissi 26,1, trasporto extra urbano autolinee 13,87, trasporto aereo 0,13, navigazione 0,36, TPL collettivo urbano 12,1, autovetture 26,78, motocicli 20,68

#### ***1993, ultimo dato nazionale ante AV ferroviaria***

ferrovie e impianti fissi 7, trasporto extra urbano autolinee 8,67, trasporto aereo 0,84, navigazione 0,28, TPL collettivo urbano 1,98, autovetture 73,97, motocicli 8,1

**a) Nel 2018, le modalità di trasporto pubblico locale nei Capoluoghi**

- L'autobus è la modalità di trasporto pubblico locale presente in tutti i Capoluoghi.
- Roma (8.853 milioni di posti-km), Milano (3.880 milioni), Torino (3.655 milioni), Genova (2.464 milioni) e Firenze (1.900 milioni) - Prevale Roma nel servizio Autobus.
- Milano eroga la maggior offerta in termini di posti-km per tram, filobus e metropolitana (rispettivamente 2.714, 515 e 13.848 milioni – la sola metropolitana rappresenta quindi quasi i due terzi dell'offerta complessiva del Capoluogo lombardo).
- Il servizio offerto dalla metropolitana, oltre che a Milano, fa registrare una buona dotazione assoluta anche a Roma (9.958 milioni di posti-km, corrispondenti al 50% dell'offerta complessiva del Comune), Napoli (1.131 milioni, il 53% dell'offerta complessiva) e Torino (1.081 milioni, il 18% dell'offerta complessiva).

**Considerando l'insieme delle modalità di trasporto (autobus, tram, filobus, metropolitana, trasporti per vie d'acqua, funicolare e funivia)**, la produzione vede al primo posto Milano (con 20.960 milioni di posti-km), al secondo Roma (19.718) e al terzo Torino (5.880). Rapportando la produzione al numero di abitanti, Milano (con 15.272 posti-km per abitante, +0,3% rispetto al 2017), precede Venezia (11.176, -2,3% sul 2017), Brescia (6.938, -1,6% sul 2017), Roma (6.883, -1,3% sul 2017), e Torino (6.689, -3,7% sul 2017).

Una fondamentale indicazione sulla qualità del servizio offerto dal trasporto pubblico si può desumere dalla velocità commerciale, parametro che dipende fortemente dal livello di congestione delle reti utilizzate.

**Le velocità commerciali delle principali modalità di trasporto** sono 19 km/h per autobus e filobus, 17 km/h per il tram e 28,5 km/h per la metropolitana. Rispetto all'anno precedente risulta in aumento (+0,5%) la velocità commerciale di autobus e filobus, in diminuzione quella del tram (-1,7%) e della metropolitana (-0,7%). Per l'insieme dei 7 Capoluoghi dotati di metropolitana, la velocità commerciale media di autobus e filobus scende da 19 a 15,5 km/h (valore che è circa la metà di quello della metropolitana); a Napoli il rapporto è ancora più favorevole alla metropolitana, che risulta tre volte più veloce rispetto ai servizi su gomma (32 contro 11,6 km/h).

**Veicoli circolanti**

I dati relativi alla consistenza del parco veicolare italiano, con riferimento al 31 dicembre 2019, indicano come il numero complessivo di veicoli sia pari a 55.026.784 (52.401.299 ciclomotori esclusi); in particolare, il 71,87% sia composto dalle autovetture, il 17,76% dai motoveicoli ed il restante 10,37% dagli autoveicoli industriali.



- **Serie storiche di dati sui veicoli circolanti. Veicoli circolanti -Variazioni anni 2000-2019**
- Motocicli 3.375.782 / 6.896.048
- Motocarri 390.097 / 250.234
- Ciclomotori 4.451.124 / 2.625.485
- Autovetture 32.583.815 / 39.545.232
- Totale 45.194.901 / 55.026.784

Fonte: Elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su dati ACI, ANCMA e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

### ***Evoluzione del parco circolante delle autovetture***

***L'Italia si trova stabilmente ai primi posti fra i Paesi maggiormente industrializzati per numero di autoveicoli circolanti in relazione alla popolazione residente. Nel 2018, infatti, il rapporto tra popolazione e autovetture è stato pari ad 1,55, in aumento rispetto al 2017 - mentre, provvisoriamente, si prevede un valore di 1,53 per il 2019.***

### ***La spesa privata nei trasporti***

***Per quanto riguarda le immatricolazioni delle autovetture nuove di fabbrica intervenute nell'anno 2018 si assiste, contrariamente ai precedenti anni, ad un calo, sia pur contenuto rispetto all'anno 2017, con un decremento di circa 49.300 unità rispetto all'anno precedente.***

***Nel 2019 riprende il trend di crescita ma in misura assai contenuta: si immatricolano infatti appena 3.359 auto in più rispetto al 2018***

### **Spesa dei privati per autovetture ed investimenti pubblici nel TPL**

***Nonostante la transizione ambientale per la decarbonizzazione della mobilità urbana, la spesa dei privati in Italia per le autovetture è stata stimata, per il 2018 (ultimo anno per il quale sono disponibili tutti i dati necessari per le elaborazioni), in circa 148,332 miliardi di euro. Il confronto con gli investimenti per la mobilità sostenibile (metropolitane, flotte di autobus a bassa emissione-ibridi ed elettrici) è stata di molto inferiore nelle aree urbane e metropolitane, anche considerando le risorse del PNRR destinate alle flotte del TPL, e per nuovi treni urbani e regionali.***

*di questa cifra:*

*107,338 miliardi di euro circa riguardano le spese per l'esercizio e la manutenzione ordinaria;*

*32,662 miliardi di euro circa riguardano l'acquisto delle autovetture nuove di fabbrica;*

*8,973 miliardi di euro circa riguardano la manutenzione straordinaria.*



### ***Esternalità ambientali ed Incidenti stradali (stime preliminari relative al 2019)***

Le prime stime per l'anno 2019, riguardanti il numero di morti per incidenti stradali, diffuse poco dopo metà giugno 2020 dall'European Transport Safety Council (ETSC - PIN) evidenziano, per l'Italia, 3.130 decessi, in diminuzione di oltre il 6% rispetto ai 3.334 morti del 2018. La media europea, per i 27 Paesi in esame, risulta del -3,1%.

Per il periodo 2010-2019, la riduzione del numero di morti per incidente stradale si attesta, quindi, per l'Italia, a -23,92% a fronte di una media europea, per lo stesso periodo decisamente inferiore.

*Tali dati confermano che non è stato possibile raggiungere entro il 2020 l'obiettivo, ed anche il biennio post Covid-19 conferma un aumento dei decessi superando di gran lunga l'obiettivo UE fissato dai programmi europei di sicurezza stradale, che prevedeva una riduzione del 50%, rispetto al 2010, dei morti per incidente stradale. Nell'ambito dell'Unione Europea, infine, i morti a causa di incidenti stradali, nel corso del 2019, sono stati 22.651, in diminuzione del 2,7% rispetto al 2018. I migliori risultati nell'anno 2019, rispetto al 2018, infine, sono stati raggiunti dal Lussemburgo (-39%), dalla Svezia (-32%) e dall'Estonia (-22).*

L'introduzione di miglioramenti tecnologici, in particolare i nuovi biocarburanti ad emissione zero, il passaggio alla trazione elettrica ed alla alimentazione ad Idrogeno nel medio periodo mentre da subito l'introduzione dei filtri anti particolato, sta producendo una riduzione delle polveri e delle emissioni CO<sub>2</sub>

### ***Emissioni di anidride carbonica, ossidi di azoto e composti organici volatili***

L'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) si occupa della redazione dell'aggiornamento annuale dell'Inventario nazionale delle emissioni in atmosfera, sia con riferimento ai gas serra (comunicati nell'ambito della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, UNFCCC), sia con riferimento agli inquinanti atmosferici (comunicati nell'ambito della Convenzione Unece sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a lungo raggio, CLRTAP), prodotti nell'ambito dell'intera economia.

L'osservazione dei dati nel periodo considerato registra che le emissioni di anidride carbonica, di ossidi di azoto e di composti organici volatili non prodotti dal metano siano diminuite, nel solo settore trasporti, rispettivamente del 15,4%, del 58,1% e dell'80,0% circa.

Relativamente al totale delle attività economiche, le analoghe diminuzioni delle emissioni risultano rispettivamente pari al 25,7% anidride carbonica CO<sub>2</sub>, 55,5% ossidi di azoto, 42,9% altre emissioni inquinanti.



## **Scenario del PNRR - Missione M2C4: Mobilità Sostenibile Rinnovo flotte bus, treni, navi verdi**

Nel periodo 1990-2019, le emissioni totali di gas serra in Italia si sono ridotte del 19% (Total CO<sub>2</sub> equivalent emissions without land use, land-use change and forestry), passando da 519 Mt CO<sub>2</sub>eq a 418 Mt CO<sub>2</sub>eq.

- le emissioni del settore delle industrie energetiche rappresentano circa il 22%
- le emissioni delle industrie manifatturiere il 12%
- le emissioni nei processi industriali l'8%
- le emissioni dei trasporti il 25%
- le emissioni nell'uso del civile (residenziale, servizi e consumi energetici, agricoltura) rappresentano il 19%
- le emissioni prodotte dai rifiuti (4%) e prodotte da coltivazioni ed allevamenti (7%)

### Azioni

1. il trasporto pubblico locale verrà rinnovato e potenziato con la sostituzione del parco autobus e dei treni metropolitani con nuovo materiale rotabile più efficiente e a modalità di trazione innovativa (elettrico, idrogeno, ibrido);
2. si svilupperanno nuove linee di trasporto rapido di massa sostenibile quali le tranvie, le filovie, i bus rapidtransite, in alcune grandi aree urbane, si prolungherà l'attuale rete delle metropolitane;
3. gli interventi sulla mobilità pubblica saranno realizzati tenendo conto della programmazione strategica per la mobilità sostenibile di area urbana, in quanto i finanziamenti verranno erogati principalmente alle aree già dotate di Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS), di conseguenza verranno anche finanziate le ciclovie urbane previste dai Biciplan, parte integrante dei PUMS;
4. verranno promossi i nuovi servizi alla mobilità (Mobility as a Service –MaaS), con progetti pilota in realtà metropolitane e la messa in opera delle strutture abilitanti;
5. sono previsti consistenti investimenti tecnologici per i principali nodi urbani, che consentiranno un aumento della capacità del servizio a parità di infrastruttura, per l'ammodernamento delle stazioni e del loro inserimento nel contesto urbano.

La suddetta riduzione rappresenta un risultato importante, ma ancora lontano dagli obiettivi 2030 e 2050 per raggiungere i nuovi target del PNIEC in corso di aggiornamento.

L'obiettivo di questa componente è di contribuire al raggiungimento degli obiettivi strategici di decarbonizzazione attraverso cinque linee di riforme e investimenti, concentrate nei primi tre settori.



L'obiettivo di fondo è quello di sviluppare un trasporto locale più sostenibile, non solo ai fini della decarbonizzazione ma anche come leva di miglioramento complessivo della qualità della vita (riduzione inquinamento dell'aria e acustico, riduzione delle congestioni e integrazione di nuovi servizi): 1) investendo in mobilità "soft", favorendo l'intermodalità e l'utilizzo di biciclette (realizzazione di percorsi ciclabili urbani per ~570 km e di percorsi ciclabili turistici per oltre 1.200 km) e trasporto pubblico (costruzione di 240 km di infrastrutture equipaggiate per trasporto di massa); 2) sviluppando un'adeguata rete infrastrutturale di ricarica elettrica pubblica (sviluppo di 7.500 punti di ricarica nelle superstrade e di circa 13.750 punti di ricarica in centri urbani); 3) accelerando la diffusione di trasporto pubblico locale "verde", con un programma di grande rinnovamento del parco bus oramai obsoleto verso soluzioni a basse/zero emissioni (es., rinnovo parco autobus composto da 5.540 mezzi e ritiro dei mezzi EURO 0, 1, 2 e parte degli EURO 3), e di treni verdi (es., acquisto di 53 treni elettrici). Investimento M2C4: Rinnovo flotte bus, treni, navi verdi ( ) 5,32 miliardi euro.

### ***Il Quadro delle risorse finanziarie***

L'emergenza sanitaria legata alla pandemia da Covid-19 ha avuto conseguenze negative sul sistema di trasporto pubblico regionale e locale e sul suo assetto finanziario, economico e gestionale. Il crollo della domanda ha raggiunto nel periodo del lockdown del 2020 livelli superiori al 90% rispetto ai valori normali, con una perdita di ricavi da traffico su base mensile di oltre 250 milioni di euro. Il crollo della domanda e le conseguenti perdite di ricavi da traffico e redditività delle imprese del settore sono proseguiti anche nel successivo biennio 2021-2022 e a tutt'oggi non sono ancora stati recuperati i livelli di domanda e di ricavi da traffico pre-Covid.

A ciò si sono aggiunti gli effetti negativi dell'inflazione e della guerra in Ucraina in termini di crisi energetica, aumento del costo dei carburanti e delle materie prime.

***Il Covid-19 ha avuto ed ha, ovviamente, effetti molto pesanti sulle stesse imprese di Tpl*** riguardo alle modalità di finanziamento del trasporto pubblico locale, l'articolo 16-bis del decreto-legge n. 95 del 2012, come successivamente sostituito dall'articolo 1, comma 301, legge 24 dicembre 2012, n. 228 (Legge di Stabilità 2013), ha istituito il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle Regioni a statuto ordinario. Detto Fondo Tpl è stato poi successivamente modificato e integrato dal decreto-legge n. 50 del 2017, che ha previsto nuove misure per finanziamento del trasporto pubblico locale, nonché in materia di contratti di servizio stipulati dalle imprese che gestiscono questo servizio.

- 1) È stata quindi rimodulata la dotazione del suddetto Fondo nazionale in 4.789,5 milioni di euro per l'anno 2017 e 4.932,6 milioni a decorrere dall'anno 2018, in tal modo disapplicando il fino ad allora vigente meccanismo di alimentazione del Fondo mediante il gettito delle accise su benzina e gasolio;***



**il Fondo Tpl, ha visto in questi anni una stabilizzazione ed una costanza di finanziamenti che però risultano ancora insufficienti;** per quanto riguarda il finanziamento del trasporto pubblico locale, la ripartizione del Fondo Tpl tra le Regioni è tuttora fissata, in attesa della riforma che è attualmente sospesa, sulla base dei criteri definiti dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 marzo 2013, come modificato dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 7 dicembre 2015 e dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 26 maggio 2017, quindi sostanzialmente **su criteri di spesa storica su cui si sono poi stratificati molteplici interventi normativi di modifica delle modalità di finanziamento e di attribuzione delle risorse;**

- 2) **con la Legge di Bilancio 2022 è stato istituito il Fondo per la strategia di mobilità sostenibile.** Il fondo ha una dotazione di 2 miliardi di euro per il periodo 2023-2034 per ridurre le emissioni climalteranti del settore dei trasporti con diverse azioni tra cui il rinnovo del parco circolante dei mezzi pubblici; in particolare, il decreto di riparto nel dettaglio prevede un miliardo di euro pari al 50 per cento del fondo, per interventi sulla mobilità urbana nelle Città metropolitane e nei Comuni con più di 100.000 abitanti, tra i quali: l'acquisto di veicoli elettrici per il trasporto pubblico locale e la realizzazione delle infrastrutture per la ricarica, interventi di pedonalizzazione di aree urbane e per agevolare la mobilità ciclistica, la realizzazione di infrastrutture digitali per la gestione e il monitoraggio dei flussi di traffico.
- 3) **Risorse finanziarie del PNRR Mobilità Sostenibile –Misura M2C4 : Rinnovo flotte bus, treni, navi verdi ( ) 5,32 miliardi euro**
- 4) **Si sottolinea che il decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, attualmente in fase di conversione al Senato(A.S. 870) all'articolo 1 reca misure in materia di pianificazione della qualità dell'aria** e limitazioni della circolazione stradale, ma, lungi dal prevedere una reale programmazione in materia di trasporto pubblico locale, al solo fine di assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 in causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 in causa C-573/2019, prevede come unica misura finalizzata alla riduzione delle emissioni inquinanti la limitazione della circolazione stradale sino al raggiungimento di determinati parametri.

### **Lo scenario di mobilità sostenibile**

- Nello scenario di decarbonizzazione dell'economia al 2050, dovrà passare per un processo di transizione dei trasporti in chiave sostenibile.
- Questo settore è oggi responsabile di circa il 25 per cento delle emissioni di CO<sub>2</sub> nel nostro Paese, a causa di un estremo ritardo nel rinnovamento del parco veicoli e del sottoutilizzo del trasporto merci su rotaia; il settore trasporti deve affrontare una trasformazione radicale, al fine di raggiungere «un obiettivo del 90 per cento di elettrificazione dei consumi».



- L'obiettivo dev'essere ridurre sempre più il trasporto privato motorizzato, e andare verso un trasporto condiviso e rapido di massa.
- L'Italia deve rinnovare il parco auto circolante, delle auto e dell'autotrasporto stradale verso la transizione elettrica e la trazione ibrida e dell'idrogeno per ridurre le emissioni da gas serra (al 2021 circa 38,8 milioni di auto: l'età media è di 12,5 anni; il parco circolante degli autobus: l'età media è di 12 anni).
- Il costo per le famiglie è stato di 140 mld per rinnovo auto e per la mobilità privata e pubblica del TPL ma anche l'autotrazione dei mezzi stradali e logistica delle merci si stima in 50 mld generate dall'Iva e dalle accise sui carburanti.
- ***I benefici per le famiglie e la collettività si possono stimare in oltre 12 mld anno , ciò è dovuto al risparmio del tempo di viaggio, decongestionamento del traffico, miglioramento della qualità ed emissioni e sicurezza nelle Città Metropolitane (l'indagine sul futuro della Mobilità Urbana “ Position Paper delle Ferrovie Italiane –The European House Ambrosetti)***

## ***Le proposte dell'Eurispes***

***Il processo di riconversione dei trasporti in Italia, fondamentale per rispettare gli obiettivi del Green Deal europeo, richiede ingenti risorse sia nei sistemi ferroviari urbani e metropolitani sia nel rinnovo delle flotte di TPL verso la transizione energetica ed ambientale***

### ***Linee Guida***

- ***Potenziare un sistema di infrastrutture per il trasporto rapido di massa in sede fissa, ferroviarie e metropolitane, per superare il gap infrastrutturale tra il sistema stradale e le ferrovie nelle aree urbane.***
- ***Migliorare la qualità e l'offerta dei servizi per riequilibrare la ripartizione modale e trasferire il traffico dalla strada (mobilità individuale) alla ferrovia (impianti fissi e trasporti collettivi).***
- ***Pianificare hub multimodali urbani per realizzare una forte integrazione dei sistemi di mobilità correlati alla pianificazione urbanistica.***
- ***Sviluppare nuovi modelli di gestione del trasporto collettivo sostenibile a livello ambientale ed economicamente efficiente.***

### ***Il sistema di mobilità italiana verso un modello sostenibile***

***Creare un sistema di rilevamento e monitoraggio nazionale della mobilità con criteri uniformi sul territorio nazionale ed open data***

***Il primo passo è svolgere un coordinamento e rendere interoperabili i sistemi di rilevazione e le base dati dei soggetti pubblici e delle associazioni, con riferimento a:***



- **Il CNIT Conto Nazionale dei Trasporti del MIT. Rileva e certifica i dati del sistema nazionale dei trasporti e della mobilità in coordinamento con ISTAT ed EUROSTAT**
- **L'Osservatorio nazionale TPL, nel 2021-2022 rileva una spesa pubblica per servizi del trasporto pubblico locale e regionale**
- **Lega Ambiente: Indagine sulla pendolarità (spostamenti sistematici per studio e lavoro) "Pendolaria 2023"**
- **Associazione nazionale dei gestori dei servizi pubblici di TPL -ASTRA**
- **Aziende pubbliche e Concessionarie di servizi locali e regionali**

**A seguito della pandemia da Covid-19 è emersa la necessità di stabilire un modello di pianificazione nazionale, in grado di fornire alle Regioni e alle Province autonome indirizzi per un servizio pubblico capace di cogliere la complessità e l'articolazione dei fenomeni negli ambiti urbani, sub ed extraurbani, attraverso anche forme di trasporto pubblico complementari a quelle tradizionali, improntate sulla logica della flessibilità nella scelta dei percorsi, nella sequenza delle fermate, nei tempi (orari e frequenze), nella dimensione della domanda di mobilità.**

**Infine, si propone un'azione strategica di coordinamento degli investimenti e delle risorse finanziarie (nazionali ed europee) ai diversi livelli: Nazionale MIT Fondi Regionali Fondi Europei (PNRR-Fondi di Coesione-CEF TEN-T).**

**La dotazione del suddetto Fondo nazionale rimodulato in 4.932,6 milioni a decorrere dall'anno 2018 è del tutto insufficiente ai fabbisogni di mobilità e basato su criteri di spesa storica che non tiene conto degli incrementi di costi e dei minori introiti da tariffa registrati nel corso del lockdown per le aziende pubbliche e private concessionarie dei servizi.**

**Costi che, unitamente all'inflazione, si sono reverberati sulle famiglie e sui bilanci delle concessionarie dei servizi di TPL.**

**Si propone quindi di adottare tutte le iniziative finalizzate ad incrementare, dal prossimo disegno di legge di bilancio, le risorse a favore del Fondo nazionale Tpl, attivando il meccanismo di alimentazione del Fondo mediante il gettito delle accise su benzina e gasolio.**

**Per attivare realisticamente la "cura del ferro" e trasferire la mobilità dal mezzo privato al pubblico – nelle aree urbane e metropolitane nelle quali il traffico delle auto supera il 70 % a fronte del 12% circa del trasporto su impianti fissi ferrovie metro e tranvie – si ritiene opportuno aumentare gli investimenti per implementare le linee metropolitane, tranvie, linee suburbane, e per rafforzare il servizio ferroviario regionale, coordinando e ottimizzando le risorse nazionali, regionali ed europee.**



***Infine, per favorire la transizione ecologica e la riduzione delle emissioni inquinanti nelle grandi aree urbane e contribuire agli obiettivi Ue di riduzione delle emissioni climalteranti del 55% entro il 2030 e al loro azzeramento entro il 2050, occorre procedere al rinnovo delle flotte degli autobus per il trasporto pubblico TPL sfruttando le risorse del PNRR e dei Fondi europei e nazionali.***

## **Il TPL - Trasporto pubblico locale italiano (rivisitazione delle Risoluzioni dei parlamentari Ghirra e Iaria) Nota di approfondimento**

*La centralità del TPL per raggiungere l'obiettivo di sostenibilità per la mobilità dei cittadini e la crescita economica del nostro Paese, in coerenza con gli standard di qualità dei servizi dei trasporti pubblici dei Paesi europei più avanzati.*

Il settore dei trasporti per la sua quasi esclusiva dipendenza dai carburanti derivati dal petrolio risulta responsabile di oltre un quarto delle emissioni da gas serra, CO<sub>2</sub> e polveri MP10. Le emissioni, generate dalle flotte pubbliche e dai mezzi privati dal 1990 sono aumentate (+3%), in controtendenza rispetto agli altri settori industriali.

L'Italia è terza in Europa per emissioni di gas serra del settore trasporti dopo la Germania e la Francia. Oltre il 90% delle emissioni dei trasporti sono ascrivibili alla mobilità su strada di passeggeri e merci.

Il trasporto merci per il 55% si muove su strada, per il 30% via nave e per poco meno dell'11% attraverso la rete ferroviaria.

Il dominio dell'automobile nella ripartizione modale del trasporto passeggeri si evince dal tasso di motorizzazione che vede l'Italia in vetta alla classifica europea: 670 auto ogni 1000 abitanti, contro le 580 della Germania, le 567 della Francia e le 560 della media europea.

PNRR e in attuazione della missione 3: «Infrastrutture per una mobilità sostenibile», particolare attenzione viene dedicata al tema della sostenibilità ambientale e, al maggiore peso che deve avere sempre di più il trasporto su ferro rispetto al trasporto su gomma (cosiddetta «cura del ferro») al fine di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> e aumentare la sostenibilità dei trasporti.

Il PNRR, nell'ambito della M C 2, destina risorse per 3.600 milioni di euro per lo shift modale di almeno il 10% del traffico su strada verso sistemi di trasporto compatibili con la sostenibilità ambientale.

Nelle aree urbane il potenziamento del trasporto rapido di massa prevede la realizzazione di 240 Km di rete di cui: metro (11 chilometri), tram (85 Km), filovie (120 chilometri), funivie (15 chilometri).

***L'obiettivo è ottenere uno spostamento di almeno il 10% del traffico su auto private verso il sistema di trasporto pubblico collettivo.***

L'Osservatorio nazionale TPL, nel 2021-2022, rileva una spesa pubblica per servizi del trasporto pubblico locale e regionale di oltre 11 miliardi di euro a fronte di una domanda soddisfatta e di oltre 5,5 miliardi di passeggeri per 2 miliardi di corse-Km complessive sulle diverse modalità attraverso poco meno di 900 gestori titolari di contratti di servizio/atti di affidamento, in forma singola o aggregata, e oltre 114.000.

Gli investimenti per l'innovazione delle infrastrutture e dei mezzi del TPL secondo le stime della Cassa depositi e prestiti per raggiungere gli standards europei possono avere un valore aggiunto pari 5,6 miliardi di euro l'anno e contribuire alla crescita del 0,3% del Pil, e



di occupare circa 137mila nuove unità di lavoro, pari a un incremento occupazionale annuo dello 0,6%.

Il confronto tra i sistemi ferroviari e metropolitani urbani italiani rispetto a quelli dei Paesi europei avanzati offre alcune importanti indicazioni.

Le linee metropolitane si fermano a 254 chilometri totali, ben poco rispetto a Regno Unito (679 chilometri), Germania o a quelle di città come Madrid (291,3) o Parigi (225,2).

In Italia ci sono 397 chilometri di tranvie rispetto agli 835 chilometri della Francia e ai 2.039 chilometri della Germania.

Il nostro Paese è dotato di 740 chilometri di ferrovie suburbane, mentre sono 2.038 in Germania, 1.817 chilometri nel Regno Unito e 1.443 in Spagna.

Il parco autobus ha un'età media di quasi 12 anni rispetto ai 7 circa dello standard europeo.

Il servizio ferroviario regionale operato con treni che hanno in media 18,6 anni d'età e di reti urbane su ferro poco capillari.

Nelle grandi città ed aree metropolitane si sono rilevati livelli di inquinamento urbano elevati dovuti alla congestione del traffico come diretta conseguenza del numero di auto private e del tasso di motorizzazione in circolazione (672 auto ogni 1.000 abitanti, quasi il 30 per cento in più rispetto alla media di Francia, Germania e Spagna). Si registrano inoltre numeri da record per quanto riguarda i danni alla salute da smog (più di 52.000 decessi annui da PM 2,5, pari a 1/5 di quelli rilevati in tutto il continente europeo).

A fronte di tutto ciò, gli investimenti più importanti sono stati fatti sulle infrastrutture per il trasporto su gomma che su ferro.

I dati del Conto nazionale trasporti, CNIT rilevano che dal 2010 al 2020 sono stati realizzati 310 chilometri di autostrade, a cui si aggiungono migliaia di chilometri di strade nazionali, a fronte di 91 chilometri di metropolitane e 63 chilometri di tranvie.

Il Green Deal Europeo indica che è necessario accelerare il processo di riconversione dei trasporti in Italia con il taglio delle emissioni del 55% entro il 2030 e al loro azzeramento entro il 2050.

***Le inefficienze del Tpl pesano inevitabilmente sulle finanze pubbliche sia perché il Trasporto rappresenta per le regioni la seconda voce di spesa dopo la Sanità sia perché il deficit delle aziende pubbliche di Tpl, i cui ricavi coprono circa il 30% dei costi di esercizio, ricade sui bilanci degli enti locali di riferimento; peraltro il maggiore utilizzo dell'auto per gli spostamenti all'interno delle città medio grandi del nostro Paese collegato all'inadeguatezza della rete di Tpl e alla bassa qualità del servizio offerto, rappresenta per molte famiglie italiane un maggior costo rispetto alla media europea.*** È necessario programmare maggiori risorse per investire realmente sulla mobilità sostenibile, sostenendo il trasporto pubblico e spostando il trasporto merci su gomma, ancora abbondantemente predominante, a favore del trasporto su ferro, favorendo la mobilità condivisa. Va insomma invertita la rotta investendo sulla «cura del ferro» nel nostro Paese; occorre investire in infrastrutture, in alcuni casi davvero fondamentali e per le quali registriamo un ritardo di decenni, ma anche in servizi, treni moderni, interconnessioni tra i vari mezzi di trasporto. Serve investire nelle linee ferroviarie urbane, suburbane ed extraurbane, potenziando il servizio dei treni regionali e Intercity.

***I dati sulla mobilità e i numeri che caratterizzano i trasporti urbani ci dicono che ancora oggi solamente il 7,6 per cento dei cittadini si muove con il trasporto pubblico locale, e il 4,7 per cento con bicicletta o mezzi di micro-mobilità.*** È necessario, in questo senso, un impegno specifico del Governo e delle Amministrazioni locali per cominciare a invertire questi numeri, affinché la mobilità sostenibile, pubblica e condivisa, diventi la principale modalità di spostamento; stessa cosa vale per il trasporto delle merci, laddove il loro trasporto su ferrovia rappresenta ancora solamente l'11 per cento del totale delle merci. Troppo poco se confrontata con la media europea che è quasi del 17% e va verso un obiettivo del 30% al 2030.

In valori assoluti, per i trasporti su gomma e su ferro, si è passati da una disponibilità di risorse di circa 6,2 miliardi di euro nel 2009 a meno di 4,9 miliardi nel 2020, per aumentare leggermente fino al 2023 con poco meno di 5,1 miliardi. Tra il 2009 ed il 2023 si registra ancora una differenza pari -17,8% nei finanziamenti complessivi.

***Le competenze dei servizi del TPL*** sono state trasferite, con la modifica del Titolo V della Costituzione, dallo Stato alle regioni comprendono anche il trasferimento di poteri e risorse destinate al servizio ferroviario locale (prima del 2000 le risorse erano centralizzate nel Fondo Nazionale dei Trasporti presso il MIT che ripartiva le risorse ed i contributi di esercizio calcolati sulla base del metodo di calcolo dei costi standard sostenuti dalle aziende del TPL).

***Il fabbisogno di investimenti fissi nel settore del trasporto pubblico*** riguarda sia i mezzi su gomma o su ferro sia le infrastrutture, con particolare riferimento a metropolitane e tranvie e linee ferroviarie locali. Si tratta di mercati diversi tra di loro per caratteristiche e dimensione del fabbisogno, ai quali occorre offrire risposte differenti in termini di modelli finanziari e risorse; per le città, le variabili su cui intervenire riguardano l'allargamento della flotta dei mezzi e delle linee di servizio, il potenziamento dei collegamenti a nodi intermodali da e verso le aree periurbane ed extra-urbane, al fine di incrementare sensibilmente il numero di passeggeri che viaggiano in metro e in treno; sul trasporto ferroviario alcuni numeri indicano un timido miglioramento. Il numero di treni regionali in servizio, considerando tutti i gestori, è finalmente in aumento, anche se con notevoli differenze tra le regioni.

***Sul trasporto ferroviario regionale vanno comunque evidenziate le forti differenze e gli eccessivi squilibri tra le diverse aree del Paese,*** specialmente tra Sud e Nord, e tra i diversi gestori. Le corse dei treni regionali in tutta la Sicilia, per esempio, sono ogni giorno 506 contro le 2.173 della Lombardia, una differenza di 4,3 volte, mentre a livello di popolazione la Lombardia conta "solo" il doppio degli abitanti siciliani.

Nel 2020, in Italia, la rete ferroviaria non elettrificata – le cosiddette "linee diesel" – incideva per quasi il 28% sul totale, percentuale che nel Mezzogiorno arrivava al 42%.

***Lo squilibrio maggiore e i contesti più arretrati si riscontrano soprattutto in Sicilia, in Sardegna e nei territori geograficamente più periferici.***

In Sardegna la rete gestita da Rfi s.p.a. è interamente non elettrificata, nonché in larga parte a binario singolo. La stessa situazione si rileva in Sicilia, per le province di Trapani e Ragusa, e in Calabria per la provincia di Crotone e il versante ionico.

La situazione è ancora peggiore in Sardegna. Il sistema delle ferrovie sarde è infatti tutt'ora basato sulla trazione diesel e subisce un ritardo infrastrutturale di decenni rispetto a molte altre parti del Paese.



**Il Rapporto Pendolaria 2023 di Legambiente evidenzia che nella regione sarda** le corse al giorno sono appena 304, e fra queste la maglia nera alla Nuoro-Macomer, una linea a scartamento ridotto risalente alla fine dell'Ottocento, con alcuni adeguamenti realizzati nel dopoguerra: il tracciato di circa 57 chilometri viene percorso in ben 75 minuti, con 6-7 corse giornaliere nei soli giorni feriali, che devono essere integrate parzialmente da autobus Arst. Il Rapporto ricorda inoltre le coniche criticità della nostra rete ferroviaria locale: linee a binario unico; treni con frequenze irrispettose dei cittadini; risorse economiche inadeguate a rendere più competitivo il mezzo pubblico su ferrovia rispetto a quello privato su strada; ritardi nella riattivazione di linee ferroviarie interrotte, sospese o abbandonate; un confronto impietoso rispetto ai principali paesi europei nei numeri sulle linee metropolitane e tranviarie in ambito urbano.

**Legambiente stima che sarebbero necessarie nuove risorse fino al 2030 pari a 500 milioni l'anno per rafforzare il servizio ferroviario regionale (per acquisto e revamping dei treni) e 1,5 miliardi l'anno (per realizzare linee metropolitane, tranvie, linee suburbane). Si tratta complessivamente di 2 miliardi di euro all'anno fino al 2030 per trasformare le infrastrutture delle città italiane e rendere quest'ultime finalmente moderne e vivibili.**

Il problema è che, mentre in alcune parti del Paese la situazione è migliorata rispetto al passato, in altre è fortemente peggiorata e si è ampliata la differenza nelle condizioni di servizio tra gli stessi pendolari. Per i 3 milioni di pendolari del treno in Italia, nel picco del 2019, pre-pandemia, continua senza grandissime novità la via crucis quotidiana per spostarsi e per raggiungere il posto di lavoro o di studio in città.

**L'emergenza sanitaria legata alla pandemia da COVID-19 ha inoltre avuto conseguenze negative sul sistema di trasporto pubblico regionale e locale e sul suo assetto finanziario, economico e gestionale. Il crollo della domanda ha raggiunto nel periodo del lockdown del 2020 livelli superiori al 90% rispetto ai valori normali, con una perdita di ricavi da traffico su base mensile di oltre 250 milioni di euro. Il crollo della domanda e le conseguenti perdite di ricavi da traffico e redditività delle imprese del settore sono proseguiti anche nel successivo biennio 2021-2022 e a tutt'oggi non sono ancora stati recuperati i livelli di domanda e di ricavi da traffico preCovid.**

A ciò si sono aggiunti gli effetti negativi dell'inflazione e della guerra in Ucraina in termini di crisi energetica, aumento del costo dei carburanti e delle materie prime. Tutto questo ha avuto ed ha, ovviamente, effetti molto pesanti sulle stesse imprese di Tpl.

Riguardo alle modalità di finanziamento del Trasporto pubblico locale, l'articolo 16-bis del decreto-legge n. 95 del 2012, come successivamente sostituito dall'articolo 1, comma 301, legge 24 dicembre 2012, n. 228 (Legge di stabilità 2013), ha istituito il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del Trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario. Detto Fondo Tpl è stato poi successivamente modificato e integrato dal decreto-legge n. 50 del 2017 che ha previsto nuove misure per finanziamento del Trasporto pubblico locale, nonché in materia di contratti di servizio stipulati dalle imprese che gestiscono questo servizio.

**È stata quindi rimodulata la dotazione del suddetto Fondo nazionale in 4.789,5 milioni di euro per l'anno 2017 e 4.932,6 milioni a decorrere dall'anno 2018, in tal modo**



***disapplicando il, fino ad allora vigente, meccanismo di alimentazione del Fondo mediante il gettito delle accise su benzina e gasolio.***

Il Fondo Tpl, ha visto in questi anni una stabilizzazione ed una costanza di finanziamenti che però risultano ancora insufficienti; per quanto riguarda il finanziamento del trasporto pubblico locale, la ripartizione del Fondo Tpl tra le regioni è tuttora fissata, in attesa della riforma che è attualmente sospesa, sulla base dei criteri definiti dal Dpcm dell'11 marzo 2013, come modificato dal Dpcm 7 dicembre 2015 e dal Dpcm del 26 maggio 2017, ***quindi sostanzialmente su criteri di spesa storica su cui si sono poi stratificati molteplici interventi normativi di modifica delle modalità di finanziamento e di attribuzione delle risorse.***

Il decreto-legge 12 settembre 2023, n. 121, attualmente in fase di conversione al Senato (A.S. 870) all'articolo 1 reca misure in materia di pianificazione della qualità dell'aria e limitazioni della circolazione stradale ma, lungi dal prevedere una reale programmazione in materia di trasporto pubblico locale, opera al solo fine di assicurare l'esecuzione delle sentenze della Corte di giustizia dell'Unione europea del 10 novembre 2020 in causa C-644/2018 e del 12 maggio 2022 in causa C-573/2019. Ossia prevede come unica misura finalizzata alla riduzione delle emissioni inquinanti la limitazione della circolazione stradale sino al raggiungimento di determinati parametri.

In particolare impegna il Governo:

- ad adottare iniziative volte a incrementare ulteriormente, già dal prossimo disegno di Legge di bilancio, le risorse a favore del Fondo nazionale Tpl, anche al fine di recupero dell'inflazione e per rafforzare gli investimenti a favore del trasporto pubblico e in particolare quello su ferro, al fine di spostare la domanda di mobilità dalle auto private al trasporto pubblico e condiviso;
- ad adottare iniziative di competenza volte ad aumentare strutturalmente le risorse per sostenere gli enti territoriali nell'implementazione delle linee metropolitane, tranvie, linee suburbane, e per rafforzare il servizio ferroviario regionale; ad avviare tutte le iniziative di competenza volte a favorire il rinnovo della flotta degli autobus per il Trasporto pubblico locale favorendo l'acquisto di mezzi elettrici e alimentati a idrogeno verde, garantendo così la riduzione delle emissioni inquinanti e dello smog in particolare nelle grandi aree urbane e contribuire agli obiettivi Ue del taglio delle emissioni climalteranti;
- ad adottare iniziative di competenza volte a prevedere misure incentivanti volte a favorire l'acquisto di abbonamenti al Trasporto pubblico locale e l'accessibilità gratuita del Tpl per categorie di persone quali giovani, studenti, anziani, e persone con Isee inferiore a 15mila euro annui;
- ad adottare iniziative di competenza volte a rifinanziare il Fondo istituito con il decreto-legge n. 34 del 2020 per compensare gli operatori di servizio di trasporto pubblico regionale e locale degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi a seguito dell'epidemia del Covid-19, al fine di coprire le perdite accumulate durante il periodo pandemico;
- a investire maggiormente sulla mobilità sostenibile attraverso l'incremento di soluzioni di mobilità collettiva e condivisa, e a favorire la mobilità dolce anche investendo sull'intermodalità fra la bicicletta e il trasporto pubblico su ferro;
- ad avviare tutte le iniziative di concerto con gli enti territoriali volte ad accelerare gli interventi di elettrificazione della rete ferroviaria regionale, in particolare delle aree del Mezzogiorno e soprattutto in Sicilia e in Sardegna, nonché nei territori geograficamente più periferici;



- ad adottare le opportune iniziative volte a garantire maggiormente i collegamenti tra le aree la domanda debole o comunque poco servite dai servizi a mercato, anche rafforzando a tal fine il regime di obblighi di servizio pubblico.