

Piano Energetico Regionale 2030



Verso il nuovo Piano Triennale
di Attuazione 2021 - 2023

**I Trasporti e mobilità sostenibile
intelligente**

Paolo Ferrecchi

Direttore Generale

Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente

21 aprile 2021



Piano Energetico Regionale 2030

Verso il nuovo Piano Triennale di Attuazione 2021 - 2023



Indice

- La mobilità sostenibile, l'agenda 2030 ed il patto per il lavoro e per il clima
- La Pianificazione: il nuovo PRIT, i PUMS
- Rinnovo materiale rotabile
- Gli ITS
- La mobilità ciclabile
- FOCUS: «La mobilità durante la pandemia, Il Mobility Manager in Emilia-Romagna. Risultati dell'indagine imprese in sintesi» (ARTER)

La mobilità sostenibile :

- Persegue gli obiettivi **Agenda 2030** e del **Green Deal Europeo**
- E' al centro del **programma di governo** della Regione (Patto per il Lavoro e per il Clima) e **interseca** altre politiche pubbliche.

OBIETTIVI PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE



Emilia-Romagna regione della
CONOSCENZA e dei SAPERI

Emilia-Romagna regione della
TRANSIZIONE ECOLOGICA

Emilia-Romagna regione
dei DIRITTI e dei DOVERI

Emilia-Romagna regione
del LAVORO, delle IMPRESE e
delle OPPORTUNITÀ

La mobilità in Emilia-Romagna

IL SETTORE FERROVIARIO

 **45,4** MILIONI DI PASSEGGERI SUI TRENI A CONTRATTO DELLA REGIONE
49,8 MILIONI DI PASSEGGERI SALITI SU TUTTI I TRENI DEL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE NELLE STAZIONI DELLE-R

 **1.400** KM DI RETE, DI CUI CIRCA:
1.050 DI COMPETENZA STATALE
350 DI COMPETENZA REGIONALE

258 STAZIONI



18,6 MILIONI TRENI*KM PER I SERVIZI FERROVIARI (+3%)

€ **143,22** MILIONI DI EURO ANNUI DI CORRISPETTIVO CONTRATTUALE, DI CUI 13 MILIONI DI RISORSE REGIONALI PER LA GESTIONE ORDINARIA DELL'INFRASTRUTTURA

19 MILIONI DI KM/ANNO PER I SERVIZI DI TRASPORTO PASSEGGERI (+15%)

134 MILIONI DI EURO DI PROVENTI DEL TRAFFICO

910 TRENI AL GIORNO

96 NUOVI TRENI PREVISTI DAL NUOVO CONTRATTO DI SERVIZIO, DI CUI:

86 COMPLETATI NEL 2020



1.648 ADDETTI (TRASPORTO E RETE)



DATI 2019

IL SETTORE AUTOFILOVIARIO E LA MOBILITA' URBANA

 **312,69** MILIONI DI PASSEGGERI SUI BUS (+3,41%)

3.293 MEZZI, DI CUI 3.161 AUTOBUS E 141 FILOBUS



OLTRE **112** MILIONI DI KM/ANNO DI SERVIZI MINIMI E AGGIUNTIVI

€ OLTRE **252** MILIONI DI EURO ANNUI DI CONTRIBUTI DI ESERCIZIO
CIRCA **156** MILIONI DI EURO DI RICAVI DA TRAFFICO
OLTRE **148,6** MILIONI DI EURO DI RICAVI TARIFFARI

 **5.449** ADDETTI

7 AGENZIE LOCALI PER LA MOBILITA'

4 SOCIETA' DI GESTIONE



MEDIA ANNUA **PM10** SOTTO IL LIMITE MASSIMO STABILITO DI 40 µg/m³



1.629 KM DI PISTE CICLABILI

DATI PRECONSUNTIVI 2019



LA MOBILITÀ CICLABILE

- *quota di spostamenti su due ruote **10%** (media nazionale del **5%**)*
- *rete regionale di piste ciclabili urbane ed extraurbane di circa **1.120 chilometri** (rete regionale pianificata totale 3800 km.)*
- *chilometri di piste ciclabili nei 13 comuni con popolazione superiore ai 50mila abitanti: **1.500** nel 2017*
- ***3 grandi ciclovie nazionali ed europee** in Emilia-Romagna*

PIANIFICAZIONE E MOBILITA'

PIANIFICAZIONE E MOBILITA'

Il PRIT 2025 definisce dei “**sistemi integrati di mobilità**”, con riferimento alle “città effettive”, **come ambiti con alti tassi di mobilità** e con presenza di significativi livelli infrastrutturali e di servizi di trasporto.

Per le aree ricadenti all'interno dei sistemi integrati della mobilità il PRIT 2025 prevede la redazione dei PUMS e dei PUT **in maniera coordinata** tra i diversi Enti Locali e prevede il raggiungimento dei seguenti **obiettivi**:

- a) comuni con obbligo dei **PUMS**: share modale mobilità privata **< 50%**
- b) comuni con obbligo dei **PUT**: share modale mobilità privata **<60%**

La pianificazione provinciale o metropolitana potrà individuare una diversa ripartizione degli obiettivi, definendo i target sopra indicati come media delle aree oggetto del piano.

Per promuovere la redazione dei piani la Regione ha fino ad ora finanziato i comuni con più di 50.000 abitanti e la Città Metropolitana per la **redazione delle «Linee di Indirizzo» dei PUMS**.

E' già operativo anche un «**tavolo tecnico**» di confronto sull'attuazione dei PUMS



Pandemia

IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 1/2

il PRIT 2025 conferma il ruolo **fondamentale del trasporto pubblico** e promuove la **cultura della “buona mobilità”** che superi l’abuso del mezzo privato negli spostamenti;



Si pone gli obiettivi di:

- Miglioramento della **governance** del sistema;
- Adozione di una **“carta unica della mobilità - Mi Muovo”**;
- Sistema della **tariffazione integrata**;
- Sviluppo dei servizi per l’**infomobilità regionale e informazione coordinata verso l’utenza**.
- assicurazione di **pari opportunità di accesso** per tutti/tutte, garantendo in particolare i diritti di mobilità delle fasce più deboli.

Il PRIT 2025 prevede la costituzione di uno **specifico tavolo regionale**, che veda il coinvolgimento dei Gestori, delle Agenzie e dei competenti organi territoriali, per definire le **linee guida della carta dell’intermodalità**.

Pandemia

Nello specifico il Prit2025 punta ai seguenti target:

- **aumento del 10% dei passeggeri**;
- potenziamento e alla riqualificazione dei servizi, con **incremento dei servizi minimi del 10%**.
- aumento dello **share modale dal 8% al 12-13% TPL** (gomma e ferro) su base regionale.

IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2/2

Il dato sui passeggeri trasportati è in costante crescita e nel 2017 ha superato i 292 milioni.

Il trend del rapporto fra ricavi da traffico e costi mostra un costante e tendenziale raggiungimento dell'obiettivo di copertura previsto dalla normativa **pari al 35%** dei costi.

Il PRIT 2025 promuove coerentemente **l'efficace ed efficiente gestione** del trasporto pubblico, con un'offerta di servizi di livello adeguato e con costi e fabbisogni basati sul concetto di **"costo standard"**.

Le azioni previste potranno svilupparsi in uno scenario caratterizzato dalla semplificazione avvenuta con **la riforma delle Agenzie** e le aggregazioni tra le aziende del trasporto.

Il PRIT 2025 ritiene che l'azione regionale dovrà puntare:

- a incentivare i gestori al **rinnovo tecnologico dei mezzi** per elevare le classi ambientali;
- a sperimentare nuovi sistemi propulsivi (elettrico, ibrido, idrogeno, biogas);
- a razionalizzazione il servizio con utilizzo dei mezzi adeguati alla specifica domanda;
- a salvaguardare e promuovere il pieno utilizzo delle reti filoviarie esistenti.

Il rinnovo della flotta è concepito come azione integrata che coinvolge più programmi di intervento e più fondi (comunitari, nazionali e regionali) che prevedono come primo step risorse **per l'acquisto di 800 nuovi mezzi entro il 2020, sono previste ulteriori risorse per l'acquisto di nuovi mezzi.**



Pandemia

IL TRASPORTO FERROVIARIO 1/2



I **principali obiettivi** del PRIT 2025 per il miglioramento dell'offerta di servizi ferroviari:

- **incrementare l'efficacia dei servizi**, con “cadenzamenti” regolari ai 30 o ai 60 minuti, e potenziamenti fino a 15 minuti sulle tratte e fasce orarie maggiormente trafficate in particolare nell'area urbana bolognese;
- **aumento** progressivo della produzione chilometrica annua da 18,5 milioni treni*km (2016) fino a 25,5 milioni di treni*km al 2025
- offrire **servizi di qualità**;
- articolazione tra servizi Regionali e Regionali Veloci e **migliorare l'integrazione** - anche di tipo tariffario - tra i diversi sistemi di trasporto;
- centralità del Servizio Ferroviario Metropolitan bolognese (**SFM**).
- il radicale **rinnovo del materiale rotabile**;
- la **ristrutturazione dell'offerta**, che riavvicini le città e specializzi le linee e le stazioni.
- privilegiare il potenziamento e l'ammodernamento della rete esistente;

Pandemia

TARGET: Aumento del 50% dei passeggeri trasportati

IL TRASPORTO FERROVIARIO 2/2

Potenziare l'infrastruttura: STAZIONI

La scelta di **ottimizzare l'integrazione modale** prefigura per le stazioni ferroviarie il ruolo **nodi centrali** della mobilità.

Nuovo Accordo con RFI per l'integrazione modale.

Nuovo Patto per il TPL

Le scelte di pianificazione devono riavvicinare ove necessario **i centri urbani dalle stazioni, migliorandone l'accessibilità**.

Il PRIT 2025 pone l'obiettivo di

- **migliorare la qualità delle stazioni** sia sotto l'aspetto funzionale che di accessibilità;
- adeguata **programmazione dei servizi** con il trasporto pubblico su gomma;
- incentivare l'interscambio con la mobilità "dolce", gli spostamenti pedonali e l'utilizzo della bicicletta attraverso **la creazione di percorsi sicuri diretti** e gradevoli;
- Servizi di parcheggi scambiatori, bike sharing e di mobilità elettrica
- Migliorare la **qualità degli spazi**, della **sicurezza** e della sua percezione
- **Servizi informativi** completi e in tempo reale in tutte le stazioni e fermate.

Una nuova stagione per il trasporto rapido di massa:

- Metromare
- Tram Bologna
- Tram Rimini
- BRT e Bologna e Piacenza



Pandemia

AZIONI PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

Mobilità ciclabile

Il PRIT 2025 svolge le funzioni del **Piano regionale della mobilità ciclistica**, come richiesto dalla Legge 2/2018, definendo gli obiettivi di sviluppo, le priorità e le azioni necessarie alla realizzazione del sistema ciclabile.

Il PRIT 2025 assume la **Rete delle Ciclovie Regionali come parte integrante del sistema infrastrutturale** regionale.

Prima definizione del “logo”



da utilizzarsi in un design unitario per tutti i servizi della rete.

Il PRIT 2025 promuove il **monitoraggio delle reti** di infrastrutture e dei servizi dedicati, che permetta la **conoscenza dello stato attuale e la verifica dei progressi di realizzazione** della Rete stessa.

Promuove le attività del “**Tavolo regionale per la ciclabilità**” con funzioni propositive e consultive.

Le azioni prioritarie dovranno essere volte:

- in **ambito urbano**, all'individuazione e realizzazione della rete ciclabile, con messa in sicurezza dei punti più critici e degli attraversamenti ciclopeditoni e alla continuità e riconoscibilità dei tracciati;
- in **ambito extraurbano**, al consolidamento di una rete sicura per un'alternativa modale efficace anche sulla media distanza, con funzioni anche di tutela e valorizzazione del paesaggio.
- **Supporto all'intermodalità**, in particolare per la connessione con le stazioni.
- Valorizzazione del sistema **del bike sharing** regionale, integrato tramite la carta “**Mi Nuovo in Bici**”.

Il PRIT 2025 pone l'obiettivo di raggiungere nelle aree urbane la **quota modale del 20%**, valutata come media regionale, attualmente il Ministero ha avviato le procedure per l'elaborazione del Piano Nazionale della mobilità.

Ciclovie nazionali:

- Vento (nella nostra Regione da attuarsi dal 2020 di circa 2 mln di Euro, per la realizzazione di tratti ciclabili nei Comuni di Piacenza e di Ferrara)
- Sole (Verona-Bologna-Firenze per oltre 680 km, inaugurata nell'Aprile 2021)
- Adriatica (Ente capofila Regione Marche)



Pandemia

I PUMS

PUMS

I PUMS, **Piano urbano della mobilità sostenibile**, definisce le strategie prioritarie per soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e periurbane, con l'obiettivo di migliorare la qualità della vita.

Tenendo insieme le diverse componenti della mobilità, il PUMS prevede scenari scadenziati nel tempo e una misurazione periodica degli effetti della sua attuazione. Essendo un piano flessibile, che guarda a un traguardo temporale di circa **10-15 anni**, il PUMS può essere integrato con altre azioni e misure, purché in linea con i suoi principi base.

La Regione ha stanziato **350.000 €** destinati alla **Città Metropolitana di Bologna** e ai **Comuni con una popolazione superiore ai 50.000 abitanti** per la redazione delle **"linee di indirizzo dei PUMS"**.

A livello nazionale, sono state pubblicate sulla Gazzetta ufficiale del 5 ottobre 2017 le **linee guida ministeriali**, con l'obiettivo di favorire l'applicazione omogenea e coordinata dei **PUMS**.

In particolare vengono individuate procedure uniformi per la redazione e approvazione dei PUMS, azioni per la concreta attuazione delle strategie e indicatori da utilizzare per la verifica del raggiungimento degli obiettivi anche in accordo con la Legge Urbanistica Regionale 24/2017.



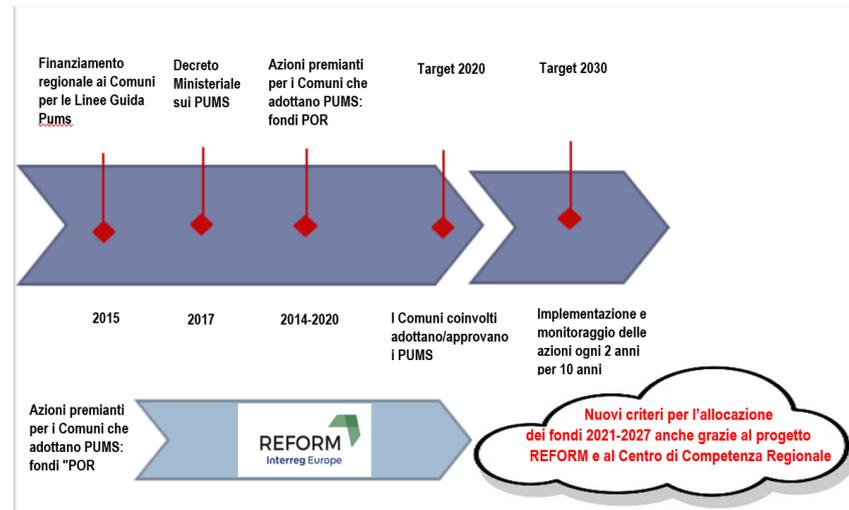
PUMS

Il Decreto Ministeriale, determina una **omogeneità** nella definizione di **obiettivi, azioni e indicatori, standardizzando i dati** di monitoraggio.

Questo in prospettiva, rende i dati **confrontabili, interscambiabili e aggregabili** per ambiti territoriali sovraregionali (scalabilità).

La Regione, con tali presupposti, nell'ambito del **progetto EU REFORM** (Interreg Europe) e del **progetto MINERVA** ha avviato una riflessione per la creazione di un **“centro di competenza” regionale**:

- per **supportare i Comuni** che implementano i PUMS e standardizzare i **processi di valutazione**
- Offrire un **quadro aggregato** sui dati della mobilità
- **Valutare** il successo delle **politiche** implementate con i PUMS
- **Efficientare** l'allocazione delle **risorse regionali** fornendo un supporto alla governance sulle politiche sulla mobilità sostenibile



Monitoraggio dei PUMS in RER - Adozione ed approvazione dei PUMS

	EELL	ADOTTATI	Anno	APPROVATI	Anno
1	Città Metropolitana	SI	2018	SI	2019
2	Carpi	SI	2019	SI	2019
3	Cesena	NO*		NO	
4	Faenza	SI	2020	NO	
5	Ferrara	SI	2019	SI	2019
6	Forlì	SI	2018	SI	2020
7	Modena	SI	2019	SI	2020
8	Parma	SI	2015	SI	2017
9	Piacenza	SI	2020	NO	
10	Ravenna	SI	2018	SI	2019
11	Reggio Emilia	SI	2019	NO	
12	Rimini	SI	2018	NO	
	Totale	11		7	

* Il Comune di Cesena è in via di adozione del PUMS



RINNOVO MATERIALE ROTABILE

La governance della mobilità

Aziende di TPL



Enti Locali

Agenzie della mobilità

Bologna



Piacenza



Parma



Ferrara



Reggio Emilia



Modena



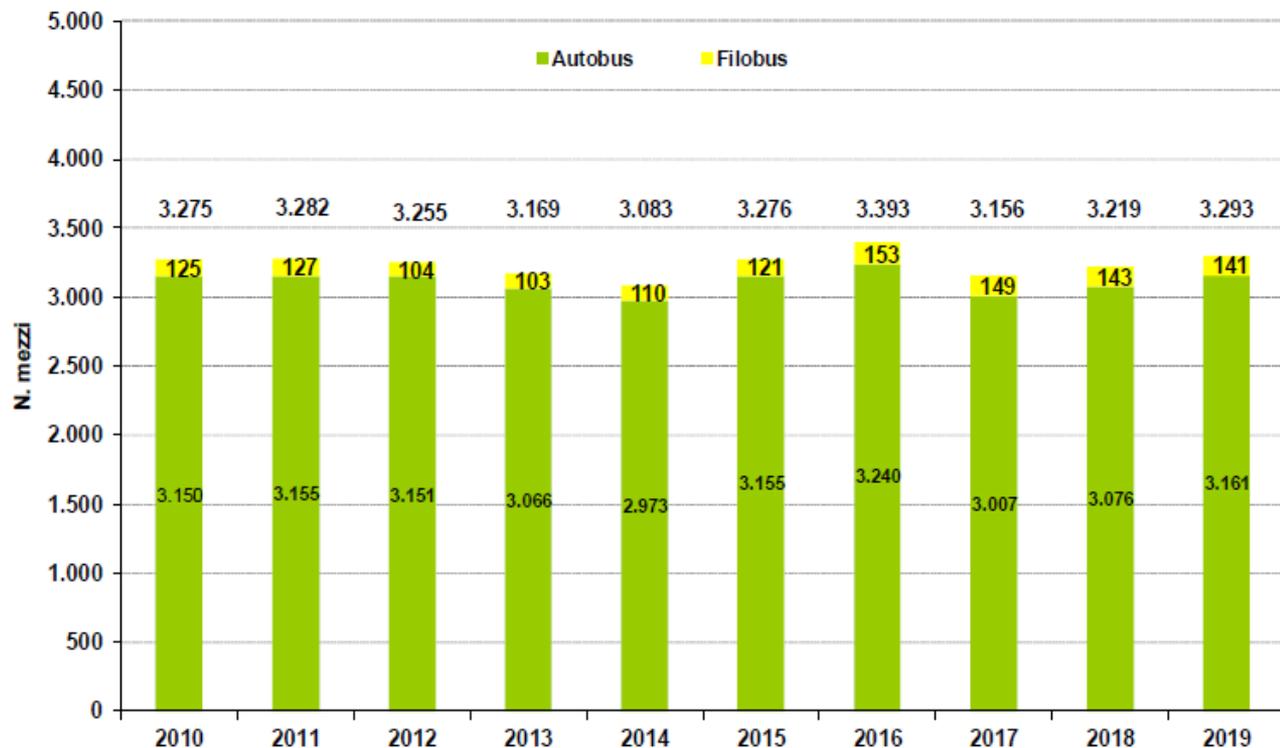
**Ravenna,
Forlì/Cesena,
Rimini**



TRENITALIA TPER

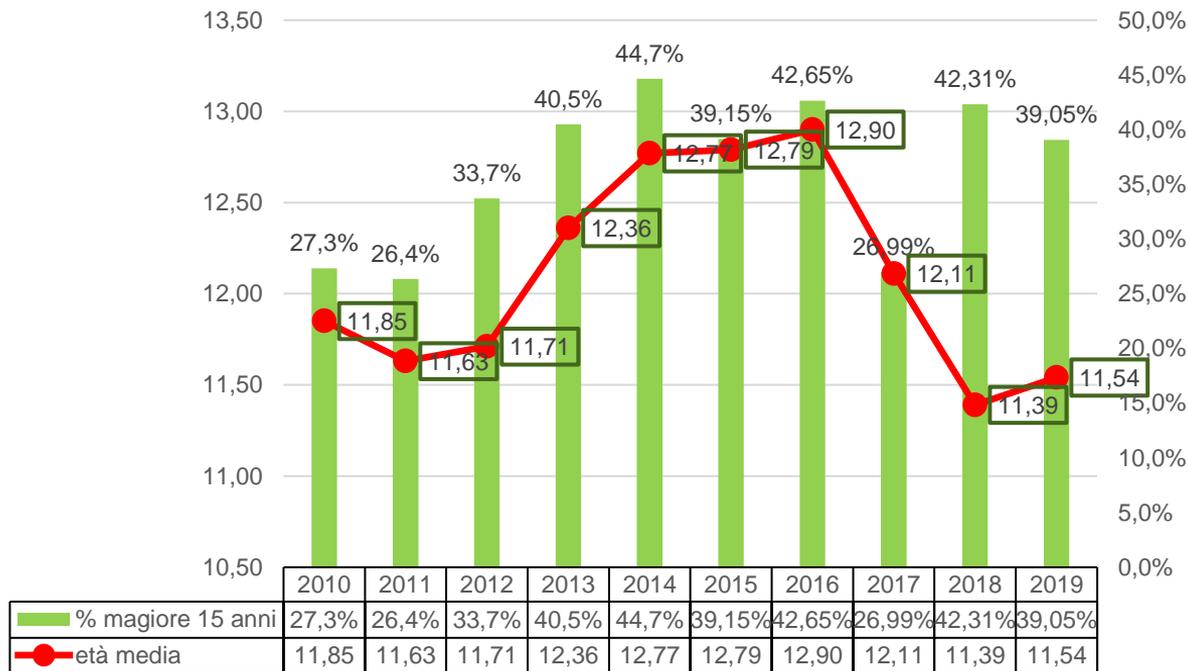


Composizione parco mezzi regionale per tipo di veicolo (Anni 2010-2019)



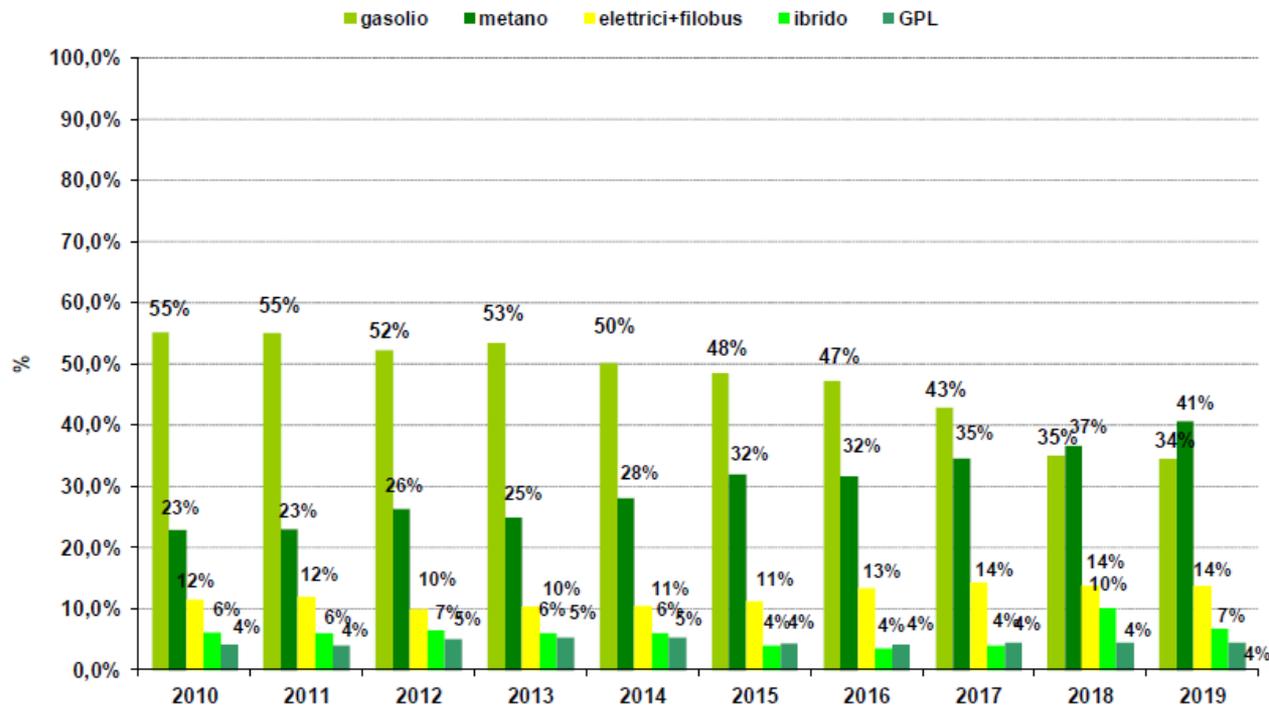
Il numero dei veicoli adibiti al servizio di TPL in Emilia-Romagna, secondo dati aggiornati al 31 dicembre 2019, ammonta a **3.293 mezzi**, di cui 3.161 autobus e 141 filobus, mantenendosi pressoché stabile negli ultimi anni.

Andamento età media e incidenza mezzi con età ≥ a 15 anni (Anni 2010-2019)



L'età media dal 2010 è cresciuta da 11,85 fino a 12,90 anni nel 2016. Tale dato, piuttosto negativo se confrontato con le medie europee, viene attenuato con i recenti investimenti di rinnovo della flotta attestandosi nel 2019 a 11,54.

Composizione parco mezzi in ambito urbano per tipo di alimentazione (Anni 2010-2019)



Dal 2010 al 2019 c'è stato un incremento dei bus a metano (dal 23% al 41%) e un decremento dei bus diesel (dall'55% al 34%). Ciò contribuisce da un lato in misura significativa alla riduzione delle emissioni di polveri sottili da parte degli autobus e dall'altro l'uso del metano determina anche benefici in termini economici, legati al prezzo inferiore del metano.

Ulteriori risorse per il rinnovo della flotta autobus e filobus

Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile

Risorse ex articolo 5, DPCM del 17/04/2020

153,9 mln€ annualità 2019-2033 => **857 autobus** +infrastruttura di supporto

Fondo Ministero dell' Ambiente Regioni bacino padano

Risorse Ministero Infrastrutture e Trasporti

35,84 mln€ annualità 2018-2022 => **300 autobus** -

Fondo Investimenti 2018 e 2019

rifinanziamento fondo ex art.1, comma 140, L.232/2016

22,26 mln€ annualità 2018-2033 => **165 autobus**



Rinnovo autobus con autobus **innovativi**: il metano liquido (LNG) 31 autobus TPER Citymood LNG 12 metri, prodotti da Industria Italiana Autobus (IIA)

Sono allo studio progetti innovativi di utilizzo dell'idrogeno in particolare nel bacino di Bologna



Serbatoi
di metano
criogenico

La versione con quattro serbatoi assicura un'autonomia di oltre **1000 chilometri**, più che doppia rispetto ai modelli a gas naturale compresso e a quelli diesel.

La maggiore autonomia significa minore frequenza di ricarica, che a sua volta determina una maggiore flessibilità di utilizzo.

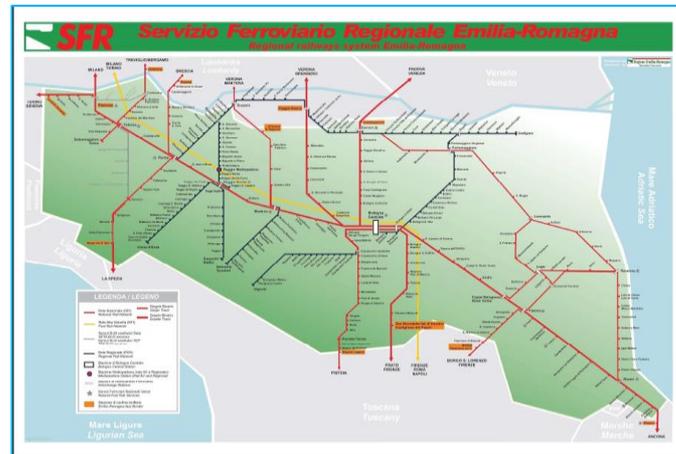
I mezzi LNG, possono essere alimentati anche con **biometano**



POR-FESR (2014-2020)

Reindustrializzazione nazionale della **filiera automobilistica** dei mezzi pesanti che riprende vita anche grazie alle attenzioni che le Istituzioni del nostro territorio (Regione Emilia-Romagna, Città Metropolitana e Comune di Bologna) hanno dimostrato nel recente passato proprio nei confronti della storica ex BredaMenarini.

Investimenti per il rinnovo e potenziamento del parco rotabile ferroviario



- ✓ Febbraio 2021 : 86 treni nuovi di fabbrica in esercizio
- ✓ Da Giugno 2019 a gennaio 2021: progressiva sostituzione con nuovi treni dei rotabili. In media 10 ogni mese.
- ✓ 14 Giugno 2019: primi due esemplari in circolazione ordinaria su linee Milano-Piacenza-Bologna-Rimini/Ravenna
- ✓ 1 Giugno 2019: subentro contrattuale nuovo gestore trasporto ferroviario regionale

- servono circa 150 composizioni per svolgere il servizio
- 50 sono già state rinnovate nei recenti 10 anni (Stadler ETR350, Pesa ATR220 e Vivalto)
- Il rinnovo del materiale rotabile con Rock e POP avviene nell'ambito del nuovo contratto di servizio che è operativo dal 1-6-2019

Sono allo studio progetti innovativi di utilizzo dell'idrogeno o dell'alimentazione elettrica-batteria sulla linea Ferrara-Codigoro

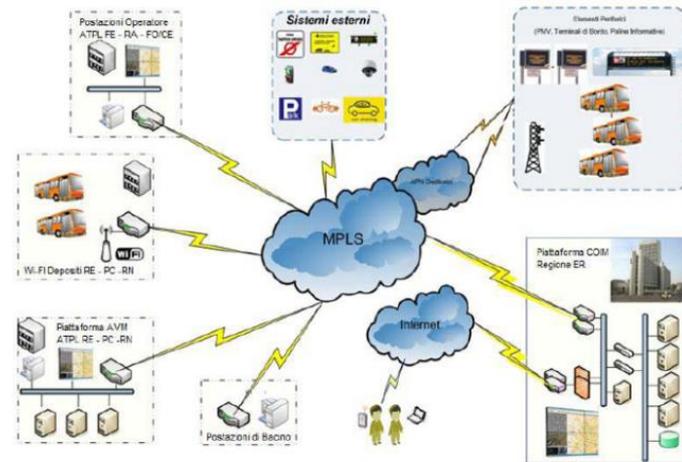
SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI (ITS)

Sistemi di trasporto intelligenti

Per migliorare l'attrattività del Trasporto pubblico locale sono stati finanziati interventi mirati, come la riqualificazione delle fermate delle stazioni ferroviarie, installando **70 monitor informativi**.

A bordo dei mezzi pubblici sono stati inseriti nuovi servizi, come il pagamento elettronico del biglietto in modalità **contactless**, le telecamere di **video sorveglianza** per aumentare il livello di sicurezza con la possibilità di scaricare i video in tempo reale, i **video monitor** per un'informazione puntuale ai passeggeri su orari e tratte.

A questi si aggiungono il **mobile ticketing** e il potenziamento del **travel planner** regionale per includere tutte le possibilità modali di spostamento. Con questi interventi è **stata migliorata l'accessibilità**, la sicurezza e l'informazione per i cittadini nell'utilizzo dei mezzi pubblici.



Sistemi di trasporto intelligenti

Sono state sviluppate anche grazie ai fondi POR-FESR (2014-2020) nuove piattaforme per migliorare l'accessibilità al TPL.

Sviluppo della Maas (Mobility as a service)

Lasciati trasportare!

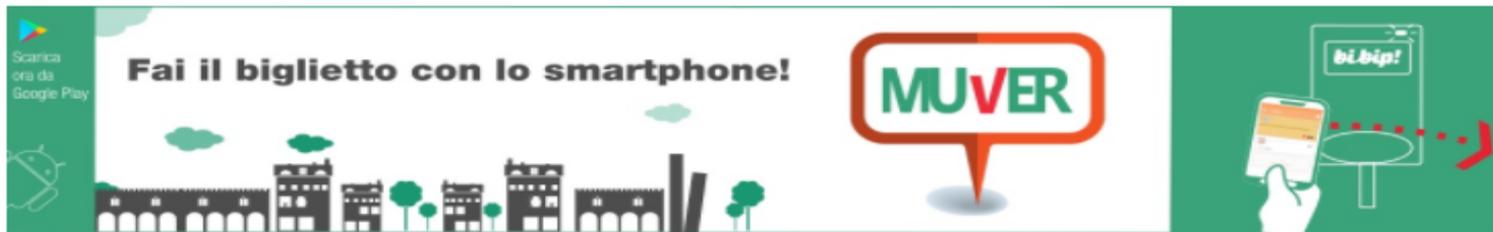
L'app di chi vuole viaggiare facile.



Bus, treni, parcheggi. Organizza il tuo viaggio con l'app Roger, il tuo assistente per



Muver - l'App per comprare il biglietto sul tuo smartphone



Muver è l'App di TPER, SETA, START e TEP per l'acquisto e l'utilizzo di titoli di viaggio attraverso smartphone Android con tecnologia NFC. È possibile acquistare una pluralità di titoli, per ognuna delle aziende. Una volta acquistato il titolo con lo smartphone sarà possibile utilizzare lo smartphone stesso per convalidarlo attraverso i dispositivi di bordo o per aprire eventuali tornelli.



MOBILITA' CICLABILE ED ELETTRICA

Misure di incentivazione alla mobilità sostenibile e ciclabile:

La Regione intende sostenere la **mobilità ciclabile**, con particolare riguardo agli spostamenti quotidiani, quali il casa-lavoro.

Le misure coinvolgeranno i comuni, i cittadini e le imprese, in particolare le aziende dotate di **Mobility Manager** aziendale specie per le grandi aziende, per consentire una migliore pianificazione dell'uso dello **smart working**, della diversificazione degli orari di lavoro e delle modalità di spostamento.

Si intende **disincentivare l'uso del mezzo privato e incentivare all'uso della bicicletta tradizionale ed elettrica**, con l'adozione di politiche volte a:

- contenere le esigenze di mobilità pubblica per gli spostamenti urbani in coerenza con le esigenze di sicurezza sanitaria;
- fluidificazione del traffico ed all'incremento della velocità commerciale dei servizi di TPL dove risulta difficoltoso applicare rigide regole di distanziamento fisico.

Le misure si traducono in un **incentivo all'acquisto di biciclette** tradizionali, a pedalata assistita, monopattini e ad incentivi allo spostamento in bicicletta attraverso un incentivo chilometrico.

Le risorse per l'attuazione ammontano **3,2 milioni di euro** complessivi in cui è previsto lo stanziamento di **1,5 milioni** di euro da avanzo vincolato e aggiunti 1,5 milioni di euro in assestamento da parte di RER.

Le risorse sono destinate ai **Comuni delle zone di superamento della qualità dell'aria**, ripartiti sulla base della popolazione residente e all'intensità d'uso del territorio.

Altri **200.000 euro per gli abbonati ferroviari** per l'acquisto di bici pieghevoli gestiti dalla Regione attraverso Ferrovie Emilia-Romagna.

Piano Straordinario 16,9 milioni di euro per la mobilità sostenibile, per la sostituzione dei veicoli più inquinanti nella pubblica amministrazione, il potenziamento del progetto 'bike to work' e la promozione delle strade scolastiche e dei percorsi sicuri casa-scuola

Mobilità elettrica:

- La Direttiva Europea 2014/94/UE del 22-10-2014 - Decreto legislativo “DAFI” Directive alternative fuel initiative di attuazione della direttiva 2014/94/UE, regola le misure necessarie per lo sviluppo delle alimentazioni “alternative al diesel” (decarbonizzazione dei trasporti) con particolare riferimento allo sviluppo di tecnologie che minimizzano le emissioni di CO₂, PM₁₀, NO_x, NMHC. Sono stati identificati l’elettricità, l’idrogeno, i biocarburanti, il gas naturale CNG ed il GPL come i principali combustibili alternativi con potenzialità di lungo termine in termini di alternativa al petrolio
- La Regione, nell’ambito del Piano della Mobilità Elettrica “**Mi nuovo Elettrico**”, promuove lo sviluppo della mobilità elettrica con diverse azioni in linea con la Direttiva Europea 2014/94/UE sui combustibili alternativi recepita in Italia con il Decreto 257/2016 al fine di ridurre l’inquinamento e per la tutela della qualità dell’aria
- Ha siglato Protocolli d’intesa con i comuni a partire dal 2011 per l’installazione di colonnine di ricarica e per l’armonizzazione degli accessi e della sosta nelle ZTL.
- ha siglato un **Protocollo d’Intesa** (DGR 1253 /2018) con i distributori di energia elettrica per l’installazione di **1500 colonnine pubbliche** che si vanno ad aggiungere alle **150 già installate** grazie ai precedenti Accordi.
- Al novembre 2020 su 1.500 colonnine previste nel protocollo siglato tra Regione e distributori di energia risultano installate 708 e 416 in costruzione entro il 2021 per un totale di 1.124 pari al 75% delle colonnine previste.

NUOVE INIZIATIVE PER IL TPL

Gratuità del trasporto pubblico per studenti scuole elementari e medie inferiori.

E' stata avviata dal 26 agosto , l'iniziativa Gratuità del TP UNDER 14 - **Grande**, che consente agli studenti, compresi tra i 6 e i 13 anni, (nati nel periodo 2007-2014) di tutta la regione delle scuole dell'obbligo elementari e medie, di muoversi gratuitamente nel percorso casa scuola, ma anche nel tempo libero nell'ambito della tratta scelta, con i mezzi pubblici, con ricadute economiche sulle famiglie: risparmio pari al valore di un abbonamento annuale per figlio, promozione del diritto allo studio e ambientali con incentivo all'utilizzo del trasporto pubblico.

Due i provvedimenti della Giunta regionale per l'attuazione dell'iniziativa per l'anno scolastico 2020-2021 e per il 2021-2022 :

- n. 782/2020, che descrive il percorso di collaborazione con i 13 comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti e con alcuni comuni della Città Metropolitana di Bologna;
- la Delibera n. 1038/2020 che definisce le modalità di accesso all'agevolazione regionale e quelle organizzative.



Il costo stimato annuale in capo alla Regione è di circa **6 milioni di euro** a favore delle aziende.

La popolazione **dai 6 ai 13 anni** è pari a oltre 330.000 persone di cui oltre 85mila sono i bambini che frequentano la scuola primaria e più di 53mila gli studenti della scuola secondaria di primo grado.

Sono esclusi da tale iniziativa i servizi di trasporto scolastico (scuolabus), che rimane una competenza esclusiva dei comuni.

Sono in corso attività per estendere tale agevolazione fino ai 19 anni.



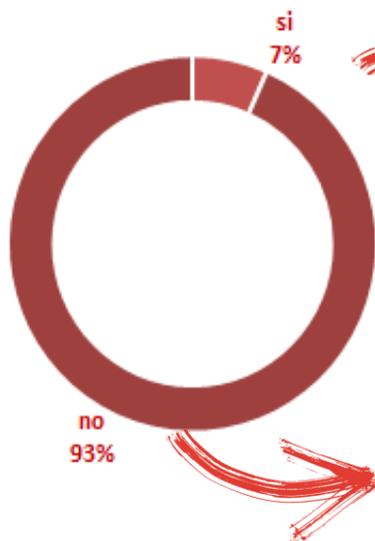
LA MOBILITÀ DURANTE LA PANDEMIA

Il Mobility Manager in Emilia-Romagna

Risultati dell'indagine imprese in sintesi

Mobility Manager in azienda

Il Mobility manager è stato nominato
in azienda?



10%

sul totale dei rispondenti
(soggetti all'obbligo)

Le aziende con Mobility Manager sono perlopiù **aziende di servizi** (10,6% dei casi), con più di 250 addetti (19,8% dei casi) concentrate nella *città metropolitana* (18,2% dei casi)

Il 5,1% delle aziende dichiara di avere intenzione di nominarlo in futuro

Trattasi sempre di **aziende di servizi** con più di 250 addetti (11% dei casi)

Localizzate nella *città metropolitana* (7,3%) e nei *comuni capoluogo* (6,2%)

Smart Working prima e durante la pandemia



	Incidenza SW		Giorni di SW settimanali	Km percorsi quotidianamente	Variazione
	Aziende	Lavoratori			
Prima della pandemia	14,3%	3,2%	2,3	oltre 31 milioni	-
Durante il lockdown	81,0%	20,7%	4,1	oltre 26 milioni	-16,9%
Previsioni per il futuro	46,7%	11,0%	3,0	oltre 29 milioni	-6,6%

Grazie per l'attenzione

Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente
Viale Aldo Moro, 30 – 40127 Bologna
dgcta@regione.emilia-romagna.it