



Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

# **PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

**Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95 — convertito con modificazioni dalla Legge n. 135/2012 — art. 16-bis, comma 4, come modificato dall'art. 1, comma 301, della legge n. 228/2012.**

**Allegato n.1**

*Proposta di deliberazione “PIANO DI  
RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI  
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE  
(...)”.*



## Indice

---

<b>Premessa .....</b>	<b>4</b>
<b>1 Evoluzione del sistema regionale del TPL dal 2010 al 2012.....</b>	<b>8</b>
1.1 Il percorso di razionalizzazione avviato dal 2010.....	14
1.2 L'applicazione dell'art. 3 bis e l'individuazione dei bacini .....	16
<b>2 Analisi di base per la definizione dei fabbisogni ai fini della riprogrammazione</b>	<b>18</b>
2.1 Assetto territoriale e socio-economico della regione.....	18
2.2 Domanda e Offerta attuale di trasporto .....	26
2.2.1 <i>Stato delle flotte</i> .....	35
2.2.2 <i>Contratti di servizio in essere</i> .....	43
2.2.3 <i>Investimenti Trenitalia</i> .....	45
2.2.4 <i>Investimenti Ferrovia Adriatico-Sangritana</i> .....	45
2.2.5 <i>Investimenti Imprese autotrasporto ***</i> .....	47
2.3 Punti di forza e punti di debolezza del sistema territoriale e dei trasporti.....	47
2.3.1 <i>Approccio proposto per la definizione dell'analisi SWOT</i> .....	47
<b>3 Strategia di riprogrammazione della Rete dei Servizi di Trasporto .....</b>	<b>60</b>
3.1 Il fabbisogno di mobilità della Regione: un'analisi generale .....	60
3.2 La politica regionale per la mobilità .....	61
3.2.1 <i>Le società di trasporto pubblico della Regione Abruzzo</i> .....	67
3.2.2 <i>Costi standard</i> .....	68
3.2.3 <i>Affidamento dei servizi - parere Autorità Garante della Concorrenza</i> .....	69
<b>4 Misurazione dell'efficientamento e razionalizzazione dei Servizi (Conseguimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione) .....</b>	<b>70</b>
4.1 Breve riepilogo delle prescrizioni normative .....	70
4.2 Metodologie di elaborazione degli indicatori principali e sussidiari .....	72
4.2.1 <i>Obiettivi di cui ai punti a) e c) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012</i> .....	72



**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

4.2.2	Obiettivo di cui al punto c) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012.....	73
4.3	Quantificazione degli indicatori principali e sussidiari e dei relativi target da raggiungere per il 2014 ai fini del raggiungimento degli obiettivi di efficientamento .....	74
4.3.1	Indicatore 1 (Obiettivi di cui ai punti a) e c) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012).....	74
4.3.2	Indicatore 2 (Obiettivo di cui al punto b) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012).....	80
4.3.3	Indicatore 3 (Obiettivo di cui al punto d) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012).....	81
<b>5</b>	<b>Piano di riprogrammazione .....</b>	<b>83</b>
5.1.1	(SMR) Sistema Multimodale Regionale.....	83
5.1.2	(SF) Servizi ferroviari.....	85
5.1.3	(SI) Servizi automobilistici sostitutivi/integrativi dei servizi ferroviari .....	86
5.1.4	(AE) Settore automobilistico extraurbano .....	87
5.1.5	(AU) Settore automobilistico urbano .....	88
<b>6</b>	<b>Le innovazioni necessarie e i relativi fabbisogni .....</b>	<b>91</b>
6.1	Innovazioni per il monitoraggio e trattamento dei dati.....	91
<b>7</b>	<b>Cronoprogramma delle attività.....</b>	<b>90</b>
	<b>ALLEGATO 1. Bacini regionali .....</b>	<b>94</b>



## Premessa

Il presente documento costituisce il Piano di Riprogrammazione dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale e di Trasporto ferroviario regionale ai sensi del comma 4 dell'art. 16-bis del Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla Legge n. 135/2012, così come modificato dall'art. 1, co. 301, della legge n. 228/2012.

Il Piano è stato redatto coerentemente allo schema approvato dal Coordinamento Interregionale Tecnico Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome nella seduta del 10/4/2013.

### **Il quadro di riferimento normativo nazionale**

A decorrere dal 1° gennaio 2013, per effetto dell'art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successivamente modificato dall'art. 1, comma 301 della L. 24 dicembre 2012, n. 228, è operante il Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale. Fondo al quale confluiscono, diversamente da quanto sinora avvenuto, le risorse da destinare al Trasporto pubblico locale complessivamente considerato, fra cui anche i servizi ferroviari.

Accanto alla previsione di questo Fondo, l'art. 16 bis unitamente al Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 marzo 2013 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 148 soltanto il 26 giugno 2013) "Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario", stabilisce un sistema di finanziamento dei servizi di trasporto pubblico locale fortemente legato al rispetto di alcuni indicatori di efficienza, idoneità ed economicità prestabiliti allo scopo di raggiungere una serie di obiettivi quali:

1. un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico;
2. un progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;
3. la riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;
4. la definizione di livelli occupazionali appropriati;
5. la previsione e predisposizione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica;

Per misurare il conseguimento dei predetti obiettivi, nel citato D.P.C.M., è elencata una serie di indicatori.



### Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

L'art. 1 del decreto stabilisce in sintesi che:

-l'indicatore per valutare, da un lato, se l'offerta del servizio prodotta è più idonea, più efficiente ed economica per soddisfare la domanda e dall'altro per controllare il conseguimento della progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata è stabilito nell'incremento annuale del "load factor" su base regionale, che nel primo triennio è pari al 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale da determinarsi anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio.

Il raggiungimento dell'obiettivo relativo all'incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi è verificato attraverso l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori.

La realizzazione dell'obiettivo finalizzato a conseguire "la definizione di livelli occupazionali appropriati" è verificata attraverso il mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore, ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turn over per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero di altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite.

Il soddisfacimento dell'obiettivo finalizzato a conseguire "la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica" è realizzato attraverso la trasmissione all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Trasmissione che ovviamente è necessaria anche per la verifica del conseguimento degli obiettivi previsti.

Accanto a tali obiettivi e indicatori il sistema prevede, inoltre, una serie di penalità. Anche il solo parziale raggiungimento determina una riduzione di una parte delle risorse assegnate calcolata su una percentuale fissata e pari al dieci per cento.

L'erogazione di questa quota è infatti subordinata al raggiungimento annuale degli obiettivi fissati; se non si raggiungono o si raggiungono parzialmente tale percentuale è destinata ad essere decurtata in misura diversa (30,60 e 10) a seconda della tipologia di obiettivo raggiunto parzialmente (art. 3 comma 3 del DPCM 11 marzo 2013).

La norma prevede, infine, la mancata corresponsione dell'intera percentuale del 10 per cento, qualora la Regione non trasmetta i dati richiesti all'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale.

Va detto, tuttavia, che per l'anno 2013, l'art. 3, ultimo comma, del decreto stabilisce che gli obiettivi si considerano soddisfatti mediante l'adozione, entro quattro mesi dalla data di pubblicazione del D.P.C.M. (pubblicato il 26 giugno 2013), del piano di riprogrammazione di cui al sopra richiamato art. 16-bis, comma 4 e che, a tal fine, è necessario trasmettere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed all'Osservatorio per le politiche del TPL, entro 130 giorni dalla data di emanazione dello stesso D.P.C.M., copia dei provvedimenti adottati ed i dati istruttori da cui risulta eseguito la riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale.



## **Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

### **L'attuazione dell'art. 16 bis del D.L. 95/2012 da parte della Regione – L'elaborazione del piano di riprogrammazione – le azioni poste in essere**

Nella elaborazione del piano è stato seguito il percorso procedurale e lo schema definito dal Coordinamento Interregionale Tecnico Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio della Conferenza delle Regioni e delle Province autonome.

Il lavoro ha pertanto comportato la raccolta e il riordino di tutte le principali informazioni richieste dall'indice concordato al Coordinamento al fine di rappresentare il contesto attuale del TPL in regione.

La banca dati dell'ISTAT e il Conto Nazionale Infrastrutture e Trasporti – 2012 – sono state le principali fonti da cui si è attinto per i dati utili alla ricostruzione del quadro socio economico della Regione e per quelli relativi al settore dei trasporti pubblici.

I quadri informativi riferiti a ciascuna azienda concessionaria sono stati elaborati sulla scorta di schede richiesti direttamente agli esercenti e successivamente elaborate dalla Direzione Trasporti Infrastrutture Mobilità e Logistica.

In considerazione dell'alto numero di vettori il lavoro, specie quello relativo al parco mezzi, al numero di passeggeri e ai titoli venduti, è stato particolarmente complesso; sono state convocate riunioni operative con i concessionari e i titolari di contratti di servizio. Va, peraltro, osservato come l'operazione si sia rivelata un prezioso ed utile primo passo verso la costruzione di una prima banca dati informatizzata (che, sulla scorta del nuovo sistema di finanziamento, dovrà costituire un centro di raccolta di natura sistematica).

Per l'esame e l'analisi di alcuni aspetti contenuti nel piano, come per esempio le linee a bassa frequentazione, è stato, invece, assolutamente indispensabile il modello di gestione/simulazione del TPL in ambiente VISUM (in dotazione presso la Direzione Trasporti) che nel corso dell'ultimo anno è stato aggiornato con tutti gli attuali programmi di esercizio delle linee regionali.

L'analisi SWOT, relativa ai punti di forza e di debolezza, alle minacce ed opportunità (si veda infra capitolo 2.3) ha costituito, inoltre, un utile strumento da cui partire per la comprensione complessiva del contesto attuale e per la definizione delle azioni da programmare e degli interventi da realizzare, in modo tale, peraltro, che le une come gli altri si presentino realisticamente in grado di raggiungere gli obiettivi richiesti.

Durante i lavori, la Direzione Trasporti e l'Assessore al ramo hanno inteso convocare una serie di incontri per illustrare le linee generali del documento, con le aziende pubbliche del settore, le rappresentanze sindacali e le associazioni di categoria.



### **Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

A conclusione di questo percorso il 14 ottobre 2013 si è tenuta la riunione del “Tavolo permanente sul trasporto pubblico locale per l’Abruzzo”(1), coordinata dall’Assessore con delega ai Trasporti.

A seguito della riunione sono pervenute note di osservazione e segnalazione da parte degli attori sociali e stakeholder interessati.

Fatte salve alcune differenze, specie in ordine alla definizione dei bacini, si segnala come si sia registrata una sostanziale condivisione di vedute su alcune questioni centrali quali:

la lotta all’evasione,

la tutela dei livelli occupazionali,

il coinvolgimento e la responsabilizzazione degli enti locali in ordine a tempestive concrete azioni da porre in essere per migliorare gli standard di qualità, confort e sicurezza dei servizi di trasporto (corsie preferenziali, zone a traffico limitato, infrastrutture adeguate ecc),

l’integrazione tariffaria gomma – ferro;

la tutela dei servizi a domanda debole;

il potenziamento dell’offerta di trasporto attraverso una razionalizzazione dei servizi in eccesso rispetto alla domanda, in modo da poterli reimpiegare dove c’è nuova domanda o domanda in crescita;

l’eliminazione delle sovrapposizioni specie di quelle gomma/ferro.

---

<sup>1)</sup> Il Tavolo permanente è stato istituito con D.G.R. n. 31 agosto 2010 n. 654 ed è composto da rappresentanti dell’amministrazione regionale, dell’ANCI, dell’UPA, delle Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, della Unioncamere, delle Associazioni di categoria delle aziende di trasporto sia pubbliche che private, delle Società pubbliche regionali di trasporto, di Trenitalia, di RFI, dalle associazioni dei consumatori ecc.



## 1 Evoluzione del sistema regionale del TPL dal 2010 al 2012

Nel corso del 2011, in considerazione dei tagli operati dal governo centrale sulla spesa destinata allo svolgimento dei servizi pubblici, la Giunta regionale ha posto in essere, ai sensi degli artt. 59 e seguenti della L.R. 10 gennaio 2011 n. 1, una serie di prime misure dirette all'efficientamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e comunale.

In particolare, tali misure hanno determinato una riduzione delle contribuzioni ai concessionari del TPL ed una revisione del sistema tariffario, con aumenti delle tariffe sia dei servizi automobilistici che ferroviari.

La riduzione della contribuzione è avvenuta attraverso un piano di ristrutturazione dei servizi che le aziende hanno elaborato sulla base di alcuni criteri e presentato alla Regione e ai Comuni di competenza.

Nel successivo paragrafo 1.1 saranno indicate, del dettaglio, le azioni e le misure adottate allo scopo.

Nel corso della prima parte del 2012, in attuazione della disposizione di cui all'art. 3 bis del D.L. 13 agosto 2011, n. 138 convertito con modificazioni nella L. 14 settembre 2011, n. 148, sono state, altresì, poste in essere le azioni utili alla definizione e al dimensionamento dei bacini. La proposta, come di seguito illustrata (§1.2), è stata approvata dalla Giunta con D.G.R.486 del 30 luglio 2012 e successivamente sottoposta all'esame del Consiglio delle Autonomie locali che, con Deliberazione n. 4 del 26 settembre 2012, ha espresso parere favorevole.

**Quadro delle risorse per il TPL** riepilogativo dell'andamento delle risorse trasferite alla Regione **dal 2010 al 2013** (alla luce della ripartizione già effettuata del 90% — 60% già stanziato e 30% che sarà erogato entro dicembre — delle risorse del Fondo Nazionale per il TPL per l'anno in corso).





Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

Tabella 1

Risorse statali stanziare per il 2013		
Fonti di finanziamento e riferimenti normativi	Risorse (M€)	
	Totale nazionale	Quota regionale
Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviari, nelle regioni a statuto ordinario.  <b>Articolo 16-bis del decreto-legge n. 95 del 2012 successivamente interamente sostituito dal comma 301 dell'articolo 1 della legge n. 228 del 2012 (legge di stabilità per il 2013).</b>	4.929 M€	<i>(in base a riparto percentuale del 90% del totale delle risorse stanziare sul fondo, come da Tabella 1 del DPCM 11/3/2013)</i>  <b>€ 119.319.348,31 (€ 132.577.053,68 x 0.9)</b>
		Il Fondo è alimentato da una quota di compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina.

Tabella 2

Risorse statali stanziare per il 2012		
Fonti di finanziamento e riferimenti normativi	Risorse (M€)	
	Totale nazionale	Quota regionale
	<b>1.748 M€</b>	
Fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario (c.d. <b>Fondo TPL</b> )  <b>Articolo 30, comma 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.</b>  <b>Articolo 21, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111.</b>	<b>1.200 M€</b>  di cui:  800 M€ annui a decorrere dall'anno 2012.  400 M€ annui, il cui utilizzo è escluso dai vincoli del Patto di stabilità.	<b>€31.555.717,40</b>  L'art. 13, comma 1-quinquies, del D.L. 2 marzo 2012, n. 16 convertito, con modificazioni, dalla L. 26 aprile 2012, n. 44 ha ridotto la dotazione del capitolo 2817 dello stato di previsione della spesa del MEF, su cui era appostato il Fondo di cui all'art. 21, comma 3, del D.L. 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni dalla L. 15 luglio 2011, n. 111, rendendo l'importo disponibile pari a € 1.180.544.766,00=;
Risorse già stanziare nel 2011 per l'acquisto di materiale rotabile (art. 21, comma 2, del D.L. 98/2011) che con l'Accordo Governo-Regioni del 21/12/2011 per l'anno 2012 sono traslate al 2012 e destinate ai costi di esercizio (contratti di servizio)	<b>314 M€</b>	<b>€ 8.393.155,05</b>  Risorse una tantum;



**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

Risorse stanziare con l'Accordo Governo-Regioni del 21/12/2011 per l'anno 2012 e subordinate alla sottoscrizione del "Patto per l'Efficientamento e la Razionalizzazione del Trasporto Pubblico Locale italiano".	<b>86 M€</b>		Risorse una tantum, non sono state trasferite.
Risorse già destinate all'edilizia sanitaria, destinate agli ulteriori costi per i servizi TPL ferroviari (a copertura dell'IVA sui contratti di servizio) con l'Accordo Governo-Regioni del 21/12/2011 per l'anno 2012	<b>148 M€</b>		Risorse una tantum, non sono state trasferite.
Compartecipazione accisa sul gasolio L. 24 dicembre 2007, n. 244, art. 1, commi 295, 296 e 297	<b>1.748,3M€</b>	<b>€ 47.537.888,85</b>	
Compartecipazione accisa sul gasolio L. 24 dicembre 2007, n. 244, art. 1, comma 298		<b>€ 7.496.022,97</b>	
Compartecipazione accisa sulla benzina al netto quota destinata al Sistema Sanitario Nazionale  Art. 3, comma 12, L. 28 dicembre 1995, n. 549 come modificato dall'art. 17, comma 22, L. 27 dicembre 1997, n. 449		<b>€ 31.521.058,66</b>	
Art. 9, commi 4 e 5, Legge 7 dicembre 1999, n. 472 - D.L. 22 dicembre 2000  D.L. 2 marzo 2012, n. 16 - art. 12, comma 11-septies		<b>€ 3.495.797,55</b>	Iva Contratti di Servizio Somma ripartita con Decreto MEF (RGS) 0102776 del 28 novembre 2012. Accertata per € 2.447.058,29=
<b>TOTALE</b>		<b>€ 129.999.640,48</b>	

**Tabella 3**

Risorse statali stanziare per il 2011			
<b>Fonti di finanziamento e riferimenti normativi</b>	<b>Risorse (M€)</b>		<b>Note</b>
	<b>Totale nazionale</b>	<b>Quota regionale</b>	
Art. 9 D.Lgs. n. 422/97 al netto delle riduzioni di cui all'art. 14, comma 2, del D.L. n. 78/2010, e dell'accantonamento pari al 10%, per le finalità di cui all'art. 6, comma 20, del medesimo D.L. 78/2010.	<b>334,9 M €</b> <b>(372,10 x 0.9 M €)</b>	<b>€ 13.926.690,88</b> <b>(€15.474.100,98 x 0.9)</b>	



**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

D.L. 6 luglio 2011, n. 98 convertito, con modificazioni, dalla L. 15 luglio 2011, n. 111 ed in particolare l'art. 21, comma 3.	400,0 M €	€ 10.691.917,26	
Art. 25, comma 1, D.L. 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, in L. 28 gennaio 2009, n. 2.	425,0 M €	€ 12.190.626,00	Erogate dal Ministero direttamente a Trenitalia.
Art. 25, comma 2, D.L. 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, in L. 28 gennaio 2009, n. 2.	480,0 M €	€ 10.448.919,41	Erogate dal Ministero direttamente a Trenitalia.
Compartecipazione accisa sul gasolio L. 24 dicembre 2007, n. 244, art. 1, commi 295, 296 e 297	1.748,3M€	€ 47.537.888,85	
Compartecipazione accisa sul gasolio L. 24 dicembre 2007, n. 244, art. 1, comma 298		€ 7.688.495,97	Competenza
Compartecipazione accisa sulla benzina al netto quota destinata al Sistema Sanitario Nazionale Art. 3, comma 12, L. 28 dicembre 1995, n. 549 come modificato dall'art. 17, comma 22, L. 27 dicembre 1997, n. 449		€ 35.371.990,57	
Art. 9, commi 4 e 5, Legge 7 dicembre 1999, n. 472 - D.L. 22 dicembre 2000		€ 0,00	
<b>TOTALE</b>		<b>€ 137.856.528,94=</b>	

Tabella 4

Risorse statali stanziare per il 2010			
Fonti di finanziamento e riferimenti normativi	Risorse (M€)		Note
	Totale nazionale	Quota regionale	
Art. 9 D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422 – D.P.C.M 19 novembre 2000	1.180,9 M €	€ 31.555.516,00=	
Art. 25, comma 2, D.L. 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, in L. 28 gennaio 2009, n. 2.	480,0 M €	€ 10.448.919,41=	Erogare dal Ministero direttamente a Trenitalia.
Compartecipazione accisa sul gasolio L. 24 dicembre 2007, n. 244, art. 1, commi 295, 296 e 297	1.748,3M€	€ 47.537.888,85=	
Compartecipazione accisa sul gasolio L. 24 dicembre 2007, n. 244, art. 1, comma 298		€ 7.769.277,94=	Competenza
Compartecipazione accisa sulla benzina al netto quota destinata al Sistema Sanitario Nazionale Art. 3, comma 12, L. 28 dicembre 1995, n. 549 come modificato dall'art. 17, comma 22, L. 27 dicembre 1997, n. 449		€ 38.062.010,96=	
Art. 9, commi 4 e 5, Legge 7 dicembre 1999, n. 472 - D.L. 22 dicembre 2000		€ 6.112.862,40=	Iva Contratti di Servizio Somma ripartita con Decreto MEF (RGS) 0033641 del 14 aprile 2010. Accertata per € 4.279.004,00=
<b>TOTALE</b>		<b>€ 141.486.475,56=</b>	



**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

**Tabella 5**

Riepilogo risorse statali stanziare anni 2010-2013 — Quota regionale			
Anno	Risorse per l'anno	Gap anno precedente	Gap 2010
<b>2013</b>	<b>€ 132.577.053,68=</b>	<b>+ € 2.577.413,20=</b>	<b>-€ 8.909.421,88=</b>
<b>2012</b>	<b>€ 129.999.640,48=</b>	<b>- € 7.856.888,46=</b>	<b>-€ 11.486.835,08=</b>
<b>2011</b>	<b>€ 137.856.528,94=</b>	<b>- € 3.629.946,62=</b>	<b>- € 3.629.946,62=</b>
<b>2010</b>	<b>€ 141.486.475,56=</b>		

**Tabella 6**

Risorse regionali stanziare per il TPL aggiuntive rispetto ai trasferimenti statali — Anni 2010-2013			
Anno	Comparto ferroviario	Comparto TPL su gomma — extraurbano + urbano	Totale
<b>2013</b>		€ 52.850.000,00	€ 52.850.000,00
<b>2012</b>		€52.073.143,79	€ 52.073.143,79
<b>2011</b>		€ 64.940.070,17	€ 64.940.070,17
<b>2010</b>	€ 2.397.199,93	€ 37.014.158,20	€ 39.411.358,13



## 1.1 Il percorso di razionalizzazione avviato dal 2010

Il piano messo in atto dalla Regione per fronteggiare la riduzione delle risorse finanziarie trasferite dallo Stato ha cercato di coniugare l'esigenza - immediata giacché repentinamente imposta dallo Stato - di ridurre le risorse fino a quel momento destinate ai servizi di trasporto pubblico locale agendo sui servizi che, a giudizio stesso delle aziende (coinvolte direttamente nell'attività di riordino) presentassero caratteristiche tali da consentire di ridurre al minimo il danno o il disservizio a carico dell'utenza.

In questo modo, le ristrutturazioni sono state formulate secondo criteri tesi all'eliminazione delle sovrapposizioni; alla riduzione delle corse nei giorni festivi o nelle fasce orarie di "morbida"; al coordinamento tra i servizi ferroviari, le autolinee regionali e i servizi urbani. Il tutto tenendo, in ogni caso, in debito conto la salvaguardia del pendolarismo lavorativo e scolastico, dei servizi a domanda debole e la tutela delle zone montane ed interne maggiormente disagiate.

Per quanto riguarda i servizi regionali, sono stati, pertanto, ristrutturati i servizi di TRENTADUE aziende attraverso l'adozione di quarantuno provvedimenti, fra atti di giunta e determinazioni direttoriali, di cui nove riguardanti la sola società A.R.P.A (Autolinee regionali pubbliche abruzzesi) di proprietà della Regione.

I nuovi programmi di esercizio hanno pertanto permesso una razionalizzazione dei servizi e dei costi che, in definitiva, ha portato ad una riduzione di circa il 10% dei chilometri originariamente ammessi a contribuzione. Si è così realizzata una decontribuzione di circa 3,6 milioni di chilometri, passando da un monte chilometrico di servizi regionali contribuiti pari a 36.797.414,676 chilometri ad una quota pari a 33.162.343,044 chilometri (con una riduzione effettiva del 9,88%).

La procedura, articolata in più fasi, si è conclusa con l'approvazione da parte della Giunta di una proposta riepi-logativa dei nuovi programmi di esercizio (DGR n. 485 del 18 luglio 2011).

In un'ottica di efficientamento del sistema dei trasporti pubblici, con la medesima L.R.1/2011 è stato inoltre parzialmente approntato un sistema di riparto delle risorse dedicate al TPL fra i Comuni capoluogo di Provincia e la Regione. Prima della modifica normativa, infatti, l'erogazione dei contributi dovuti per lo svolgimento del servizio di trasporto pubblico era tutta in capo alla Regione (che provvedeva direttamente a pagare le aziende) anche per le linee assentite dai Comuni. Sistema che tuttavia produceva una frattura fra l'ente locale programmatore dei propri servizi e il centro di imputazione (e responsabilità) della spesa. Il trasferimento anche della componente finanziaria della gestione del servizio urbano ha così determinato una maggiore consapevolezza della governance dei rispettivi servizi di trasporto. Il passaggio si è per il momento fermato ai soli quattro comuni capoluoghi di provincia.

In ogni caso le misure di efficientamento stabilite con la L.R.1/2011 hanno interessato anche i servizi urbani dei capoluoghi: a ciascuno di essi è stato decurtato il 10% del monte chilometrico previsto originariamente e ammesso a contribuzione alla luce della delibera del Consiglio Regionale n.110/5 del 23.12.1998. L'operazione ha consentito un recupero di 1.084.344 chilometri. Le somme dovute ai Comuni capoluogo ai sensi dell'art. 63 della L.R.1/2011 sono



### Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

state così calcolate su un complessivo chilometrico pari a 9.759.099 chilometri e non già, come avveniva prima dell'entrata in vigore della L.R.1/2011, su 10.843.443 chilometri.

Per quanto riguarda i servizi ferroviari, la Regione Abruzzo che ha in essere due contratti di servizio, uno con Trenitalia e l'altro con la società per azioni di proprietà regionale FAS, Ferrovia Adriatico Sangritana, ha posto in essere una serie di misure dirette, anche per questi servizi, ad un loro riordino ed efficientamento.

In particolare, per i servizi gestiti da Trenitalia la produzione chilometrica è passata da 4.322.313,10 a 4.010.659,40: il corrispettivo sviluppato dai servizi a catalogo per il 2011 è stato quindi pari a 43.951.594,59 euro. Se non si fosse proceduto al suddetto riordino la spesa per la Regione sarebbe stata pari a 47.730.770,68 di euro. Si è in questo modo avuto un risparmio di €3.229.263,88.

È stato invece rimodulato il corrispettivo del contratto di servizio ex art. 8 del D.lgs. n. 422/97 con la Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A. Con una riduzione di € 1.750.000,00 il corrispettivo contrattuale è pertanto passato da € 23.906.000,84 del contratto 2010 a € 22.156.000,84.

Sul fronte delle **tariffe** <sup>(2)</sup>, l'azione posta in essere ha cercato di contemperare l'esigenza di aumentare il margine degli introiti da traffico con il rischio di perdere utenza e disaffezionarla all'uso del mezzo pubblico.

Nel dettaglio per quanto riguarda i servizi automobilistici sono stati adottati i seguenti provvedimenti:

- Adeguamento al tasso d'inflazione periodo 2009-2011 con aumento delle tariffe pari al 5,3% (salvo l'Area Metropolitana Integrata c.d. "Unico" che è aumentata del 3,1%) - **D.G.R. 24 agosto 2011, n. 590.**

- Aumento del 10,0% per le tutte le tipologie di tariffe dei servizi urbani, suburbani ed interurbani ai sensi dell'art.60 della L.R.1/2011. Intervento contemperato a fini sociali dall'introduzione del "*titolo di viaggio a tariffa agevolata*" (abbonamento mensile per gli utenti in possesso di ISEE non superiore a 10.000,00 euro), nonché dal blocco degli aumenti degli over 65 per gli abbonamenti annuali nominativi relativamente alle linee urbane e all'Area metropolitana UNICO. **D.G.R. 26 marzo 2012, n. 194.**

- Misure dirette ad incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico con ampliamento dell'offerta dei titoli di viaggio inteso ad intercettare il più possibile le differenti esigenze di mobilità dei lavoratori pendolari senza tuttavia creare disequilibri del sistema e onerosi costi aggiuntivi per le aziende. In particolare si segnala l'introduzione del titolo di viaggio nominativo extraurbano denominato "abbonamento mensile lunedì – venerdì" valido sulle tratte tra 50 km. e 150 km. e il titolo di viaggio nominativo extraurbano semestrale. **D.G.R. 18 marzo 2013 n. 200.**

Con riguardo al trasporto su ferro sono stati adottati i seguenti provvedimenti:

---

<sup>2)</sup> Il sistema tariffario adottato è un sistema basato sul criterio chilometrico con l'unica eccezione collegata al sistema di integrazione UNICO, operante nell'area tra Chieti e Pescara, che rappresenta un sistema di integrazione tra vettori e linee diverse con tariffazione calcolata in ragione delle zone attraversate. Il sistema organizzato dai vettori che hanno aderito al progetto è governato principalmente dalla Regione.



### Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

• **MANOVRA 2011:** Aumento delle tariffe dell'8% (percentuale risultante dal recupero del tasso inflazionistico del 5,3% a cui è stato aggiunto un ulteriore 2,7%) al fine di avvicinare le tariffe del ferro a quelle della gomma.- **D.G.R. 21 febbraio 2011 n.123/P.**

• **MANOVRA 2012:** Adeguamento al tasso di inflazione con aumento delle tariffe del 4,3% -**D.G.R. 30 luglio 2012 n.487.**

• **MANOVRA 2013:** Adeguamento al tasso di inflazione con aumento delle tariffe del 3,0%. **D.G.R. 22 luglio 2013 n 527.**

## 1.2 L'applicazione dell'art. 3 bis e l'individuazione dei bacini

Come è noto, l'art. 3 bis del D.L. 138/2011 (nel testo da ultimo modificato dall'art. 53 del D.L. 22 giugno 2012, n. 83) ha demandato alle Regioni il compito di definire, entro la data del 30 giugno 2012, «*il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi, (...)».*

Dando anche una più puntuale descrizione delle caratteristiche e delle dimensioni di detti bacini, il legislatore statale ha, inoltre, indicato nel medesimo articolo, le principali linee guida di detti ambiti.

In questo modo, la Giunta ha formulato la sua proposta, con D.G.R. n. 486 del 30 luglio 2012, successivamente sottoposta all'esame del Consiglio delle Autonomie locali che, con Deliberazione n. 4 del 26 settembre 2012, ha espresso parere favorevole *“a condizione che ci sia parità di servizi tra i bacini ottimali così come individuati nella deliberazione tutelando le aree meno remunerative con sistemi di compensazione da inserire nei bandi per gli affidamenti dei servizi”*. La proposta dovrà essere sottoposta all'approvazione del Consiglio Regionale nell'ambito di una più ampia riforma del sistema del TPL abruzzese.

Per l'individuazione dei bacini di traffico sono stati presi in considerazione i contributi e il lavoro svolto nell'ambito della definizione del Piano regionale dei Trasporti, che per quanto non ancora approvato, sviluppa analisi che è stato possibile in ogni caso attualizzare in base al nuovo quadro normativo e alle realtà territoriali – trasportisti- che emerse negli ultimi anni nel territorio della regione (integrazione tariffaria, servizi a chiamata ecc.).

L'individuazione di quattro bacini definisce tuttavia soltanto l'offerta dei servizi automobilistici (ad eccezione del bacino dell'Aquila che oltre ai servizi su gomma include i servizi comunali funiviari), per il servizio ferroviario la proposta concretizza la definizione di un solo bacino.

Per i servizi filoviari che al momento della definizione dei bacini non erano stati ancora attivati è previsto che insistano nell'area del bacino “C”. Questo bacino, infatti, potrebbe, per le sue caratteristiche, ben assorbire e comprendere, in una visione integrata dell'offerta di trasporto, anche il trasporto filoviario urbano delle città di Chieti e Pescara.





### **Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

Di seguito sono elencati, sinteticamente, i bacini indicati nella D.G.R. n. 486 del 30 luglio 2012:

#### **Servizi automobilistici:**

**Bacino A:** Comune di L'Aquila, estensione: 467 km<sup>2</sup>, popolazione: 72.511, comune interessato: 1, ente di Governo: Comune di L'Aquila.

**Bacino B:** Comunità Montana Montagna Sangro Vastese, estensione: 331,43 km<sup>2</sup>, popolazione: 13.060, Comuni interessati: 19, ente di Governo: Comunità Montana Montagna Sangro Vastese.

**Bacino C** (con estensione futura anche ai servizi filoviari urbani di Pescara e Chieti) : Valorizzazione ed estensione dell'attuale area UNICO, estensione: km<sup>2</sup> 1.184,92, popolazione 527.506, comuni interessati: 39, ente di Governo: Regione Abruzzo.

**Bacino D:** estensione: km<sup>2</sup> 8.819,78, popolazione: 729.289, comuni interessati: 246, ente di Governo: Regione Abruzzo.

#### **Servizi ferroviari:**

**Bacino unico:** Per i servizi ferroviari è risultata essere una scelta obbligata, in quanto la distribuzione della domanda, in termini di volumi e di tipologia di relazioni richieste, porta ad individuare, da un punto di vista commerciale e di programmazione dell'offerta, un unico polo di aggregazione nell'area costiera, con estensione, nelle aree interne, fino a Sulmona.

Nell'**ALLEGATO 1** al presente documento sono illustrati (per ciascun bacino) i contenuti e le motivazioni della scelta operata ai sensi dell'art. 3 bis, D.L. 138/2011.



## 2 Analisi di base per la definizione dei fabbisogni ai fini della riprogrammazione

### 2.1 Assetto territoriale e socio-economico della regione

Dai dati dell'ultimo censimento (ottobre 2011), la Regione Abruzzo risulta avere una popolazione residente (numero persone che hanno dimora abituale) pari a 1.307.309 unità, con una percentuale della popolazione femminile di poco superiore rispetto a quella maschile (672.912 femmine e 634.397 maschi). La popolazione residente è per lo più concentrata nelle province di Chieti (29,7%) e Pescara (24,1%).

**Tabella 1: popolazione residente per provincia numero di comuni e densità abitativa per provincia Censimento 2011 -ISTAT**

PROVINCE	SUPERFICIE kmq	N. COMUNI	POPOLAZIONE	% POPOLAZIONE	DENSITÀ AB. (ab.per Km <sup>2</sup> )
L'Aquila	5.047,55	108	298.343	22,8	59,11
Teramo	1.954,38	47	306.349	23,4	156,75
Pescara	1.230,33	46	314.661	24,1	255,75
Chieti	2.599,58	104	387.956	29,7	149,24
Abruzzo	10.831,84	305	1.307.309	100	120,69

Tutti i comuni che appartengono alla provincia di L'Aquila sono classificati montagna interna. Le altre tre province hanno i comuni classificati sia in montagna interna che in collina interna e litoranea.

In particolare, classificando il territorio per zona altimetrica, secondo la definizione Istat, risulta che:

- comuni MONTAGNA INTERNA: 54%
- comuni COLLINA INTERNA: 22%
- comuni COLLINA LITORANEA: 24%

**Tabella 2: numero di comuni per classe di ampiezza demografica e per provincia (valori assoluti)**

PROVINCE	Ampiezza demografica (*)					Totale
	Fino a 5.000	5.001 – 20.000	20.001-50.000	50.001-100.000	Oltre 100.000	
Chieti	90	9	4	1	-	104
L'Aquila	97	8	2	1	-	108
Pescara	35	9	-	1	1	46
Teramo	28	16	2	1	-	47
<b>Abruzzo</b>	<b>250</b>	<b>42</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>305</b>

Dal punto di vista insediativo può dirsi che su 305 comuni:

- 250 (l'82% del totale) sono i comuni dell'Abruzzo con una popolazione non superiore a 5 mila abitanti e la percentuale di residenti in questi comuni è pari al 27,2%.
- 50 sono i comuni dai 5.000 ai 50 mila abitanti e in questi vi risiedono il 46,7% della popolazione abruzzese.
- 5 sono i comuni con più di 50 mila abitanti (i quattro comuni capoluogo di provincia e Montesilvano) dove risiede poco più di un quarto del totale (26% pari a 340.321 ab.).
- La provincia con la più bassa densità demografica per Km<sup>2</sup> è la provincia dell'Aquila con il 59,11 abitanti per Km<sup>2</sup>, mentre la più alta è la provincia di Pescara con il 255,75 Km<sup>2</sup>. In ogni caso la media della densità demografica nel territorio regionale è di 120,69 Km<sup>2</sup>., dato notevolmente inferiore rispetto a quello nazionale (196,75 ab/km<sup>2</sup>).

Va tuttavia segnalato che il dato medio della densità abitativa non appare utile rispetto alla prospettiva di un utilizzo dei dati in funzione di una politica dei trasporti. Al contrario, è significativa la frattura esistente tra zone fortemente abitate e zone con un bassissimo livello demografico. **Le caratteristiche demografiche della regione e la distribuzione spaziale della popolazione [Figura 1 e Tabella 3] evidenziano un territorio caratterizzato da ampie zone con una elevata componente di domanda di mobilità debole e debolissima, dovuta alla presenza di realtà comunali caratterizzate da un basso e bassissimo livello demografico e al contrario parti della regione, concentrate sulla costa e nell'area che va da Silvi a Francavilla al Mare (comprendendo l'interno con i Comuni di Spoltore, San Giovanni Teatino e Chieti) dove il dato della densità abitativa ha un peso assolutamente significativo.**

L'azione e le politiche sulla mobilità non possono quindi non tenerne conto. Tuttavia, appare evidente come **questa caratteristica costituisca, per l'azione di programmazione del TPL, un elemento di debolezza e di complessità giacché rende difficoltosa la pianificazione e, soprattutto, il raggiungimento dell'obiettivo di incremento dei trasporti previsto dalla normativa vigente.**

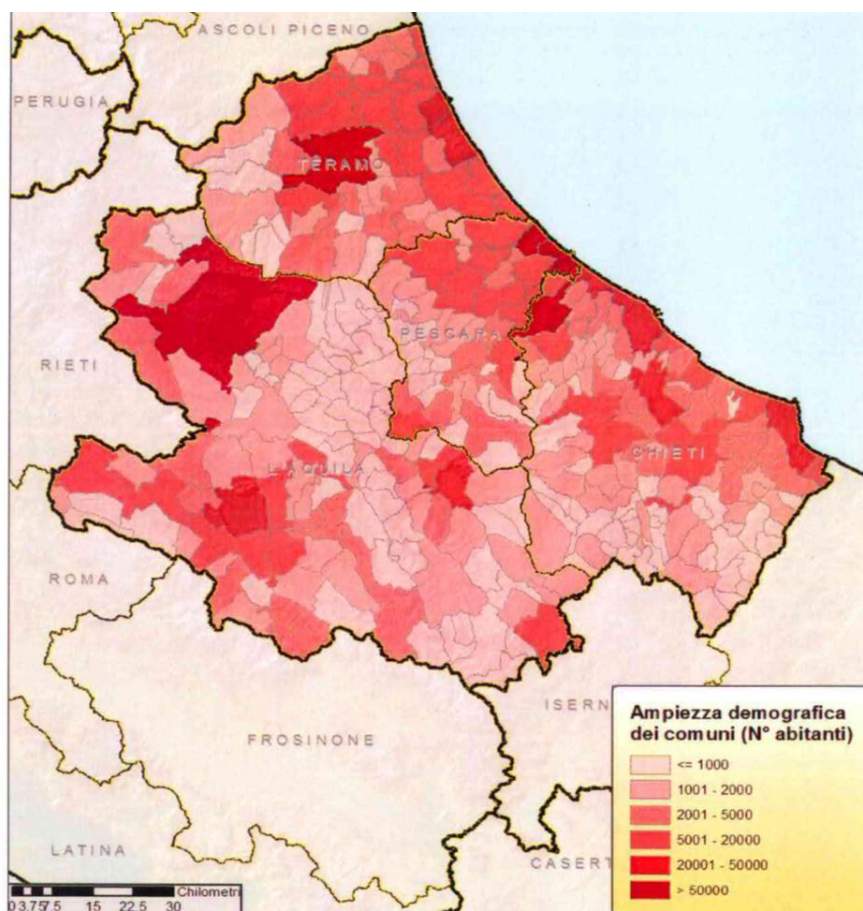


**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

**Tabella 3: superficie, popolazione e densità abitativa nei Comuni capoluogo e con pop. > 10.000 ab**

Comuni	SUPERFICIE Kmq	POPOLAZIONE Ab.	DENSITÀ Ab./Kmq
L'Aquila	473,91	66.964	141,30
Teramo	152,84	54.294	355,23
Pescara	34,36	117.166	3.409,66
Chieti	59,57	51.484	864,29
Avezzano	104,09	40.744	391,44
Celano	82,80	10.828	130,77
Sulmona	57,93	24.275	419,05
Giulianova	28,00	23.199	828,45
Pineto	38,11	14.631	383,92
Roseto degli A.	53,27	24.940	468,20
Alba Adriatica	9,60	11.565	1.205,11
Atri	92,18	11.112	120,54
Silvi	20,63	15.401	746,67
Città Sant'Angelo	62,02	14.379	231,83
Tortoreto	22,97	10.442	454,52
Martinsicuro	14,66	15.484	1.056,26
Cepagatti	30,82	10.449	339,05
Montesilvano	23,57	50.413	2.138,45
Penne	91,20	12.717	139,45
Spoltore	37,01	18.566	501,59
Atessa	110,98	10.791	96,97
Franca Villa al Mare	23,09	23.816	1.031,47
Lanciano	66,94	35.921	536,63
Ortona	70,88	23.425	330,50
San Giovanni Teatino	17,73	12.733	718,10
San Salvo	19,70	18.848	956,75
Vasto	71,35	38.747	543,09

Per quanto riguarda le caratteristiche demografiche del territorio queste evidenziano una forte presenza di popolazione anziana con oltre 65 anni di età (oltre il 21% della popolazione), dato superiore sia a quello nazionale che a quello del Sud. In linea con quello nazionale è il dato relativo alla popolazione 15 -65 (pop. c.d. attiva) mentre di un punto percentuale in meno è il dato relativo alla popolazione giovanissima (0-14) che si attesta al 13% contro il 14% nazionale. Buona l'attrattiva nei confronti degli stranieri: dal 2001 al 2011 la popolazione straniera residente in Abruzzo è più che triplicata, passando da 21.399 a 68.091, con una crescita pari al 218,2%. Ci sono 52,1 stranieri ogni 1.000 censiti e rispetto al totale della popolazione residente rappresentano il 6%, in maggioranza proveniente dalla Romania, Albania e Marocco.



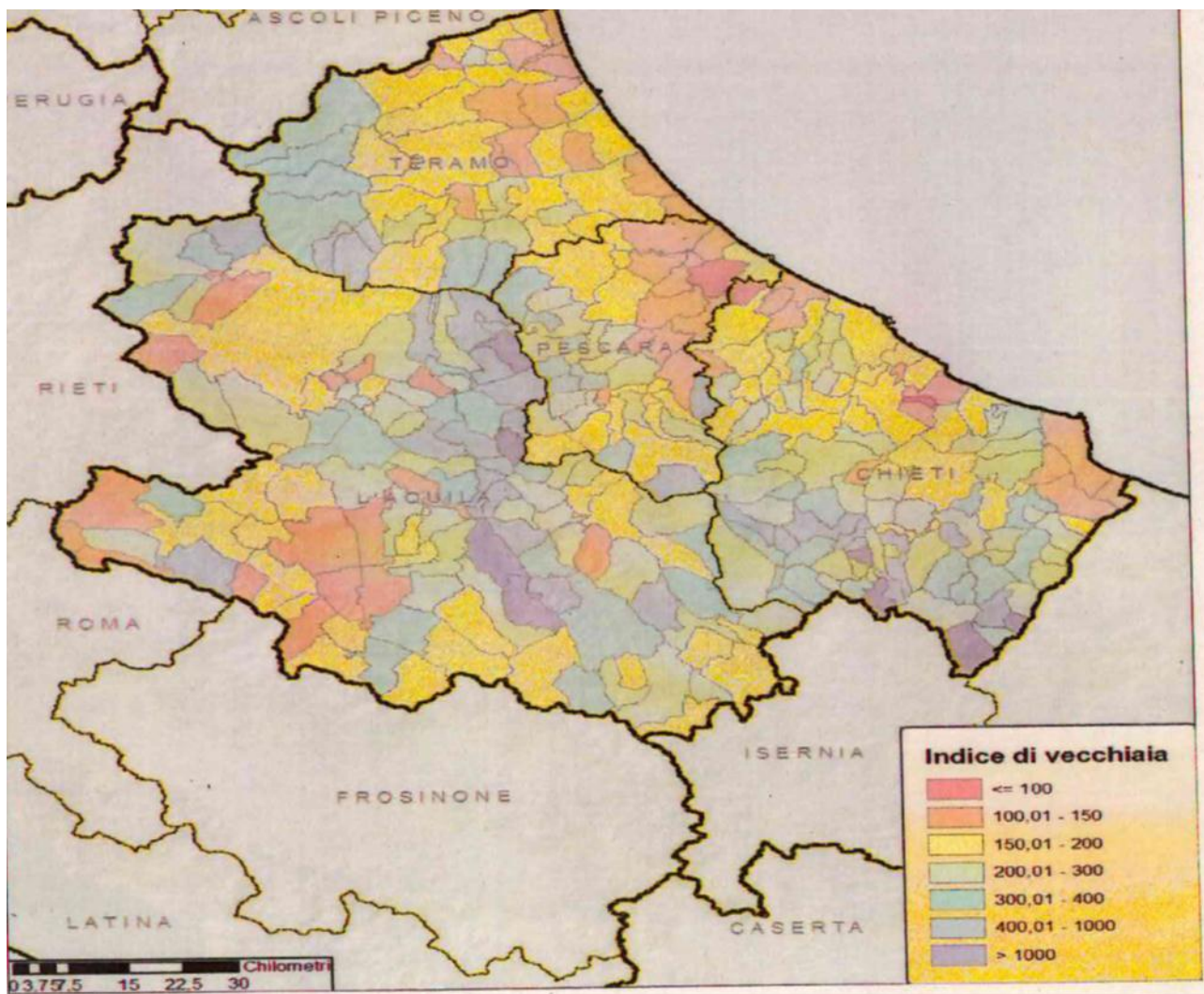
**Figura 1 distribuzione della popolazione per comuni Censimento 2011**

Dalla Figura 2 si evidenzia l'andamento dell'indice di vecchiaia dei comuni. I Comuni meno popolati sono anche quelli con una quota minore di soggetti attivi e potenzialmente mobili.

I comuni con un indice più basso di vecchiaia sono solitamente più grandi e si trovano prevalentemente vicino alla costa (Figura 2).

Rispetto all'analisi demografica sviluppata a margine dell'elaborazione del Report 3 del PRIT Piano Regionale Integrato Dei Trasporti (risalente al 28 ottobre 2004), non si sono registrati grandi scostamenti: vi è infatti la conferma della tendenziale concentrazione della popolazione lungo la costa e il progressivo spopolamento delle aree interne, soprattutto montane e distanti dai centri di più grande dimensione.





**Figura 2 Indice di vecchiaia dei comuni (rapporto percentuale tra popolazione con 65 anni e più e popolazione da 0 a 14 anni) - Censimento 2011**

Anche la distribuzione territoriale degli addetti alle Unità locali non ha subito grandi cambiamenti rispetto ai dati analizzati in occasione del precedente report. Inoltre questa distribuzione appare del tutto simile a quella della popolazione con un'offerta di posti di lavoro maggiore nella fascia costiera e preappenninica.

Così, dal lato della domanda di mobilità può dirsi che in Abruzzo, la gran parte delle zone attrattrici di domanda di mobilità si trova lungo la costa e/o si riversa lungo la costa. All'interno della regione, salvo i territori di L'Aquila Avezzano e Sulmona (che definiscono tuttavia delle vere e proprie enclaves con attrazione di tipo concentrica) la restante parte del territorio è caratterizzato da una domanda di mobilità debole o debolissima.

Per concludere, di seguito sono riportate alcune elaborazioni relative ai dati delle principali variabili socioeconomiche e territoriali, che appaiono utili per avere un quadro conoscitivo complessivo della situazione.



Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

**Tabella 4: dati relativi alle principali variabili socio economiche e territoriali (su base provinciale e regionale)**

	L'Aquila	Chieti	Pescara	Teramo	Regione
<b>Popolazione residente (1)</b>	298.343	387.956	314.661	306.349	1 307 309
<b>Variazione popolazione residente 2001- 2011</b>	+0,3%	+1,5%	+6,5%	+6,6%	+3,6%
<b>Numero vetture immatricolate (2)</b>	205.381	250.509	194.100	201.207	851.197
<b>Numero incidenti (2)</b>	812	1.075	1.167	1.004	4.058
<b>Tasso di occupazione (occupati. su pop. residente) (3)</b>	59,7	53,6	57,4	57,4	55,8 (*)
<b>Numero addetti unità locali (4)</b>	66.560	114.122	88.947	92.611	362.241
<b>Numero di U.L. (4)</b>	19.888	30.277	28.599	26.690	105.454
<b>Scuola secondaria II grado (statali e paritarie) (5)</b>	105	153	98	95	451
<b>Numero di studenti scuola second. di I e II grado (6)</b>	21.941	29.270	25.996	20.986	98.393

(1) Fonte ISTAT censimento 2011

(2) Fonte ISTAT/ ACI 2011 Il dato complessivo 2012 registra una sensibile diminuzione giacché si attesta a 846.701 vetture.

(3) fonte Istat 2012

(4) Valori assoluti 2010- Fonte ISTAT

(5) Fonte MIUR 2013

(6) fonte Istat 2011

**Tabella 5: Indicatori demografici - Abruzzo**

Indicatori demografici Abruzzo							
<b>Territorio</b>	Abruzzo						
<b>Anno</b>	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Tipo indicatore</b>							
<b>popolazione 0-14 anni al 1° gennaio (valori percentuali) -</b>	13,4	13,3	13,2	13,1	13	13	13
<b>popolazione 15-64 anni (valori percentuali) - al 1° gennaio</b>	65,3	65,4	65,6	65,7	65,7	65,8	65,5
<b>popolazione 65 anni e più (valori percentuali) - al 1° gennaio</b>	21,3	21,4	21,3	21,2	21,3	21,2	21,5
<b>indice di dipendenza strutturale (valori percentuali) - al 1° gen.</b>	53	53	53	52	52	52	53
<b>indice di dipendenza degli anziani (valori percentuali) - al 1° gen.</b>	33	33	32	32	32	32	33
<b>indice di vecchiaia (valori percentuali) - al 1° gennaio</b>	159	161	162	162	163	163	165
<b>età media della popolazione - al 1° gennaio</b>	43	44	44	44	44	44	44,4
Fonte istat							

**Tabella 6: Riepilogo indicatori strutturali**

Indicatori	2010	2011	Var. %	Quota % su media Italia
<b>Popolazione (mgl)</b>	1.342,4	1.338,6	-0,3	2,2
<b>Occupati (mgl)</b>	493,6	507	2,7	2,2
<b>Persone in cerca di occupazione (mgl)</b>	47,7	47	-1,4	2,3
<b>Forze di lavoro (mgl)</b>	541,2	554	2,4	2,2
<b>Tasso attività (%)</b>	40,5	41,4	0,9***	97,5
<b>Tasso di occupazione (%)</b>	37,0	37,9	0,9***	97,1
<b>Tasso di disoccupazione (%)</b>	8,8	8,5	-0,3***	104,6
<b>Prodotto interno lordo (1)</b>	28.958,6	29.265,3	1,1	1,8
<b>Consumi interni delle famiglie (*)</b>	17.994,1	18.490,4	2,8	1,9
<b>Investimenti fissi lordi (1)</b>	6.157,0	6.188,6	0,5	2,1
<b>Esportazioni di merci (1)</b>	6.337,9	7.267,1	14,7	1,9
<b>Importazioni di merci (1)</b>	3.813,8	4.079,5	7,0	1,1
<b>Pil per abitante (2)</b>	21,6	21,8	1,1	81,7
<b>Pil per unità di lavoro (2)</b>	58,7	59,5	1,4	89,7
<b>Consumi interni per abitante (2)</b>	13,4	13,8	3,0	86,6
<b>Reddito disponibile per abitante (2)</b>	15,0	15,4	2,7	85,4

(1) Valori correnti, milioni di euro.

(2) Migliaia di euro pro capite.

(3) Differenza.

Fonte: elaborazioni Cresa su dati Prometeia, Scenari economie locali, aprile 2012



Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

**Tabella 7: numero iscritti e immatricolazione ultimi due anni presso le sedi universitarie Abruzzesi e loro provenienza**

	Iscritti anno Accademico 2012/2013	Immatric. An- no acc. 2011/2012	Immatric. Anno Acc. 2012/2013
Piemonte	96	12	15
Val d'Aosta	2	0	0
Lombardia	289	34	39
Trentino AA	48	3	11
Veneto	174	21	38
FriuliVg	75	4	27
Liguria	59	8	7
Emilia R.	224	21	37
Toscana	207	21	37
Umbria	317	37	58
Marche	1.525	269	230
Lazio	6.231	878	986
Abruzzo	33.849	4.871	4.748
Molise	2.513	362	367
Campania	3.741	485	520
Puglia	7.512	1.105	1.115
Basilicata	1.310	234	203
Calabria	877	194	189
Sicilia	836	132	190
Sardegna	111	10	13
Totale	59.996	8.701	8.830

Fonte Miur- i dati 2013 non sono ancora definitivi

**Tab. 7.2 Numero iscritti Università abruzzesi anni 2009/2013**

Numero iscritti Atenei Abruzzesi : 2009-2013	
2009	62.806
2010	63.786
2011	63.312
2012	60.251

Fonte Miur

**Tab. 7.1 Distribuzione iscritti anno accademico 2012/2013 tra Atenei abruzzesi**

Distr. Iscritti negli atenei anno	
Chieti -Pescara	29.480
L'Aquila	23.872
Teramo	6.693
Univ. telemat.	206
Totale	60.251

Fonte Miur

**Tabella 8: Flussi turistici registrati nella regione- esercizi alberghieri e complementari**

	2008		2009		2010		2011		2012	
	arrivi	pres.	arrivi	pres.	arrivi	pres.	arrivi	pres.	arrivi	pres.
Stranieri	192.889	1.020.644	148.678	831.898	170.222	925.698	195.347	1.009.566	191.931	1.030.718
Italiani	1.433.609	6.539.902	1.192.847	5.827.210	1.314.925	6.381.531	1.385.624	6.414.208	1.387.505	6.224.259
TOTALE	1.626.498	7.560.546	1.341.525	6.659.108	1.485.147	7.307.229	1.580.971	7.423.774	1.579.436	7.254.977

Fonte: Direzione reg. sviluppo economico e turismo

## 2.2 Domanda e Offerta attuale di trasporto

**Tabella 9: Distribuzione per provincia dell'estensione stradale regionale di Autostrade, altre strade nazionali, provinciali regionali e comunali.**

Provincia	Autostrade (1)	Strade Nazionali (2)	Strade Reg. e Provinciali (3)	Strade Comunali (4)	Totale estens. strade
	km	Km	Km	Km	km
<b>Chieti</b>	89	215	1.814,34	9.573	1.1691,34
<b>L'Aquila</b>	131	433	1.829,16	10.300	1.2562,16
<b>Pescara</b>	58	104	766,65	4.069	4.997,65
<b>Teramo</b>	89	238	1.511,24	5.762	7.600,24
<b>Totale</b>	366	991	5.921,39	29.704	3.6851,39

(1) Fonte: "Dotazione di infrastrutture stradali sul territorio italiano" a cura dell'Area Professionale Statistica dell'ACI aggiornata all'anno 2011.

(2) Fonte: "Dotazione di infrastrutture stradali sul territorio italiano" a cura dell'Area Professionale Statistica dell'ACI aggiornata all'anno 2011 e verificato personalmente con dati forniti dall'ANAS S.p.a. Compartimento Abruzzo.

(3) L'estensione complessiva delle strade di interesse Regionale (fonte PRIT, pag.102 del Tomo 1) ammonta a Km.1.286,413. I dati relativi all'estensione delle strade di competenza provinciale (strade Regionali e strade provinciali), km. 5.921,39, sono stati desunti dai prospetti delle strade di competenza provinciale inviati dalle quattro Province Abruzzesi. Dalla differenza tra l'estensione complessiva delle strade di competenza provinciale (strade Regionali e provinciali) Km. 5.921,39 e le strade di interesse Regionale, Km.1.286,413, si deduce che le strade di interesse provinciale si estendono per Km.4.634,977

(4) Fonte: "Piano regionale per la programmazione delle attività di previsione, prevenzione e lotta attiva contro gli incendi boschivi", Parte Prima, Anni 2011-2012, pag. 24.

**Tabella 10: Estensione delle strade comunali nei comuni capoluogo di provincia – Anno 2011**

Provincia	Strade Comunali Km
<b>Chieti</b>	176
<b>L'Aquila</b>	3.800
<b>Pescara</b>	790
<b>Teramo</b>	1.000
<b>Totale</b>	5.766

Fonte Elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su indagine condotta presso i Comuni Capoluogo di Provincia e Province Autonome – Tab. V1.1.5A Conto nazionale Infrastrutture e trasporti 2012 (Cnit 2011 -2012)



Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

**Tabella 11: Dotazione di parcheggi di corrispondenza dei comuni capoluogo di provincia (numero per mille autovetture circolanti)- si tratta dei parcheggi situati in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l'intermodalità.**

	Anni											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Abruzzo	2,4	2,3	5,7	5,6	5,4	5,3	21,2	21,2	21,1	17,4	22,9	32,5

Fonte: Istat 2011

**Tabella 12: Passeggeri trasportati nei Comuni capoluogo di provincia per abitante e media su base regionale (passeggeri trasportati da autobus, tram, filobus, metropolitana e funicolare, nonché da altre modalità di trasporto pubblico urbano quali vaporette scale mobili ascensori ecc.).**

Comuni capoluogo	Anni											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
L'AQUILA	70,7	69,9	64,4	61,7	61,5	60,5	66,8	69,7	65,6	44,8	48,2	48,9
TERAMO	45,8	45,9	46,9	46,2	45,7	45,8	45,3	44,5	43,8	43,7	43,7	34,6
PESCARA	63,0	63,5	62,5	62,7	64,2	67,7	69,4	73,4	73,2	73,1	77,9	80,8
CHIETI	75,5	81,2	82,1	86,8	85,0	82,6	85,1	85,8	91,2	91,2	67,4	76,2
REGIONE	64,2	65,2	63,7	63,8	64,0	65,0	67,5	69,6	69,3	64,3	62,8	64,1

Fonte: Istat

**Tabella 13: Posti – km offerti dal TPL nei capol. di Provincia (dato su base regionale e raffronto con dato nazionale)**

	Anni											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
REGIONE	3,0	3,0	3,0	3,0	2,9	2,8	2,9	2,9	2,8	2,9	3,1	3,1
ITALIA	4,5	4,7	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,9	4,9	4,9	4,9	4,7

Fonte: Istat.

**Tabella 14: Utilizzo di mezzi pubblici di trasporto Abruzzo**

Dato REGIONE	Anni											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
FEMMINE	23,8	25,4	22,4	23,9	-	24,9	21,0	22,4	24,9	23,2	23,1	24,9
MASCHI	15,0	15,4	13,9	15,0	-	15,4	16,4	14,7	12,7	9,5	15,8	15,6
COMPLESSIVO	18,4	19,5	17,4	18,6	-	19,2	18,3	17,8	17,7	15,6	18,9	19,6

Fonte Istat: La popolazione di riferimento è composta da: occupati di 15 anni e più, studenti fino a 34 anni e scolari di scuola materna che sono usciti di casa per recarsi a lavoro, università e scuola



**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

**Tabella 15: Utilizzo di mezzi pubblici di trasporto Italia**

Dato ITALIA	Anni											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
FEMMINE	26,2	24,5	25,3	24,7	-	25,5	24,1	25,0	25,2	24,5	24,4	24,6
MASCHI	15,4	15,0	14,5	14,8	-	14,5	14,9	15,6	14,9	15,2	15,8	15,3
COMPLESSIVO	19,7	18,9	18,8	18,9	-	19,0	18,7	19,5	19,2	19,1	19,4	19,3

Fonte Istat

**Tabella 16: Trasporto pubblico locale (autolinee) Servizio urbano e extraurbano – Principali dati di traffico – Anno 2011**

	Autobus utilizzati	Autobus - Km	Percorrenza media an- nua	Posti of- ferti	Viaggiatori trasportati	Posti – km offer- ti
Servizio Urbano	433	14.259.987	32.933	35.391	33.545.818	1.208.452.902
Servizio Extraurbano (1)	987	40.892.598	41.431	64.693	23.933.558	2.742.662.609

Fonte Elaborazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti su indagine condotta presso le aziende– Tab. V.5.5A Conto nazionale Infrastrutture e trasporti 2012 (Cnit 2011 -2012)

(1) Del servizio extraurbano la Tab. fornisce anche il dato Viaggiatori – Km trasportati che risultano essere nel 2011 – 529.551.598.

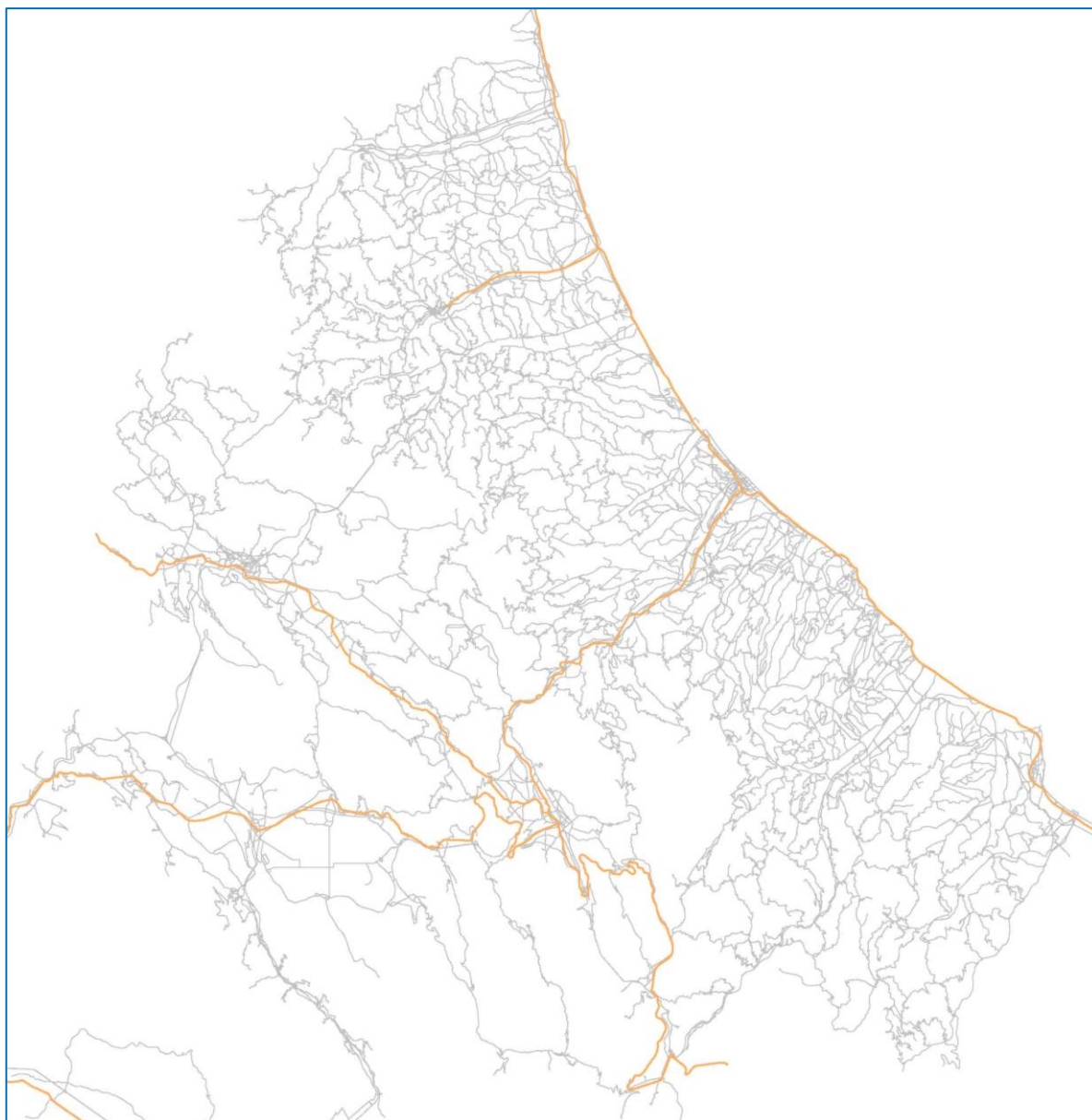
**Tabella 17: Trasporto pubblico locale (autolinee) Aziende distinte per Regione e per numero di addetti – Servizio urbano ed extraurbano – Anno 2012**

Numero di addetti (classi)						
Totale	1-5	6-10	11-20	21-50	51-100	Oltre 100
42 (1)	22	4	6	3	2	5

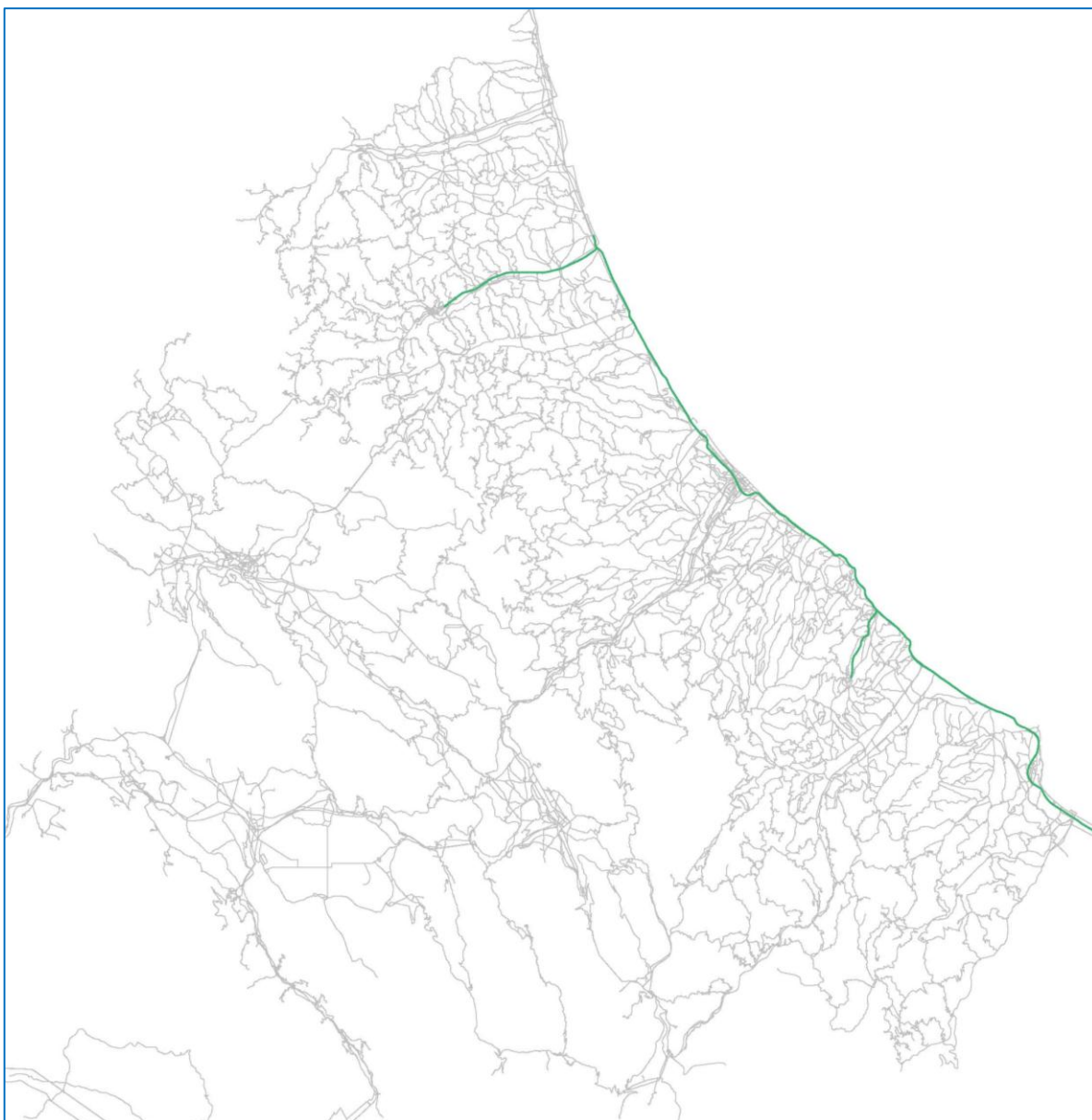
Fonte: elaborazione Direzione reg. Trasporti e Mobilità su dati forniti dalle Aziende.

(1) Alle 42 gestioni aziendali vanno aggiunte la gestione diretta del Comune di Sulmona (con 11 addetti a cui non viene applicato il Ccnl ma il contratto Personale Enti locali) e le gestioni dei Comuni di Torrebruna e di Pineto, le cui aziende affidatarie gestiscono il servizio urbano rispettivamente con un addetto.

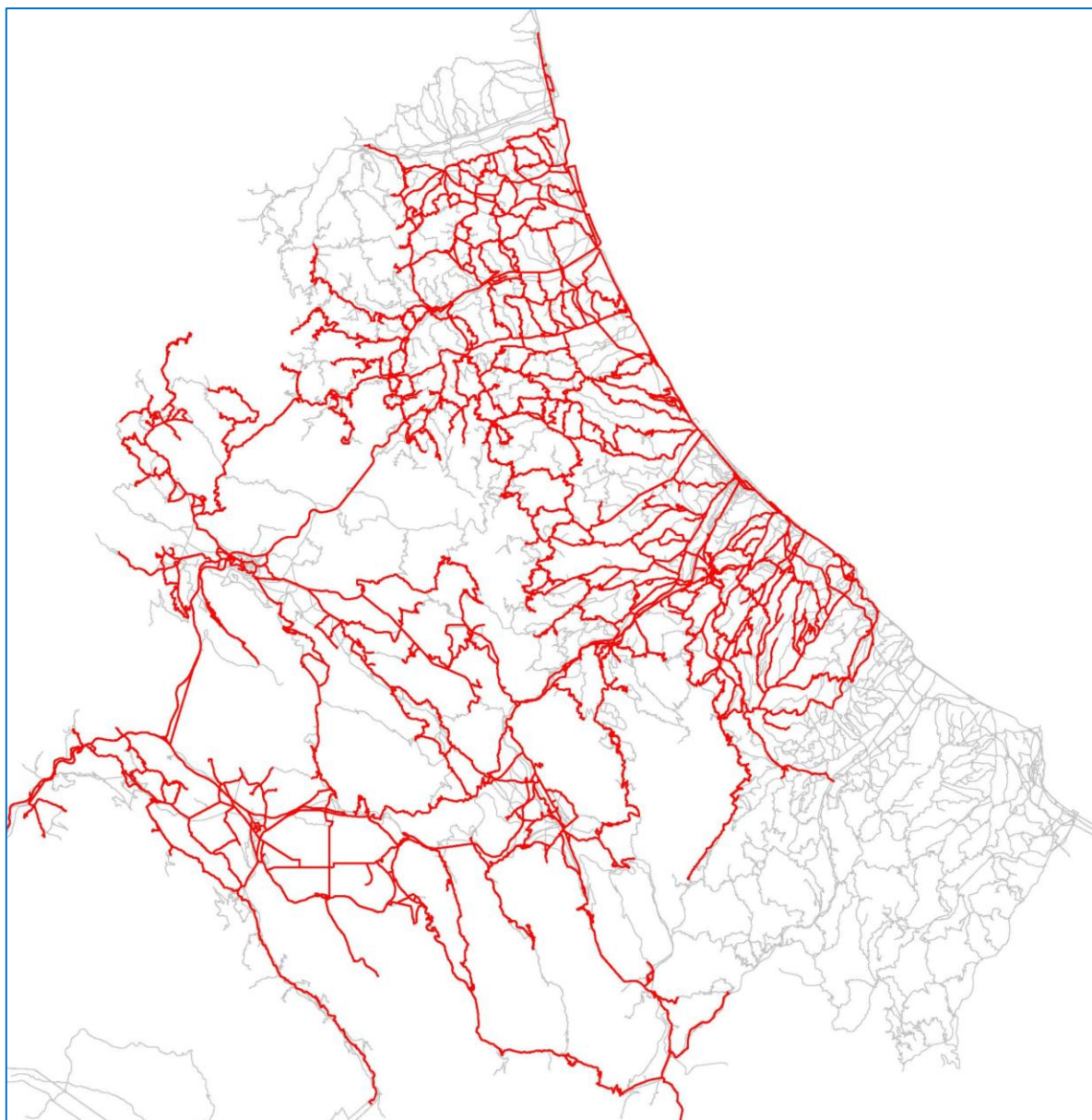
A seguire si riportano alcune rappresentazioni cartografiche sui servizi ferroviari ed automobilistici regionali.



**Figura 3 Rete ferroviaria su cui si effettuano servizi dell'operatore Trenitalia**



**Figura 4 Rete ferroviaria su cui si effettuano servizi dell'operatore FAS**



**Figura 5 Rete di TPL automobilistico dei servizi dell'operatore ARPA**



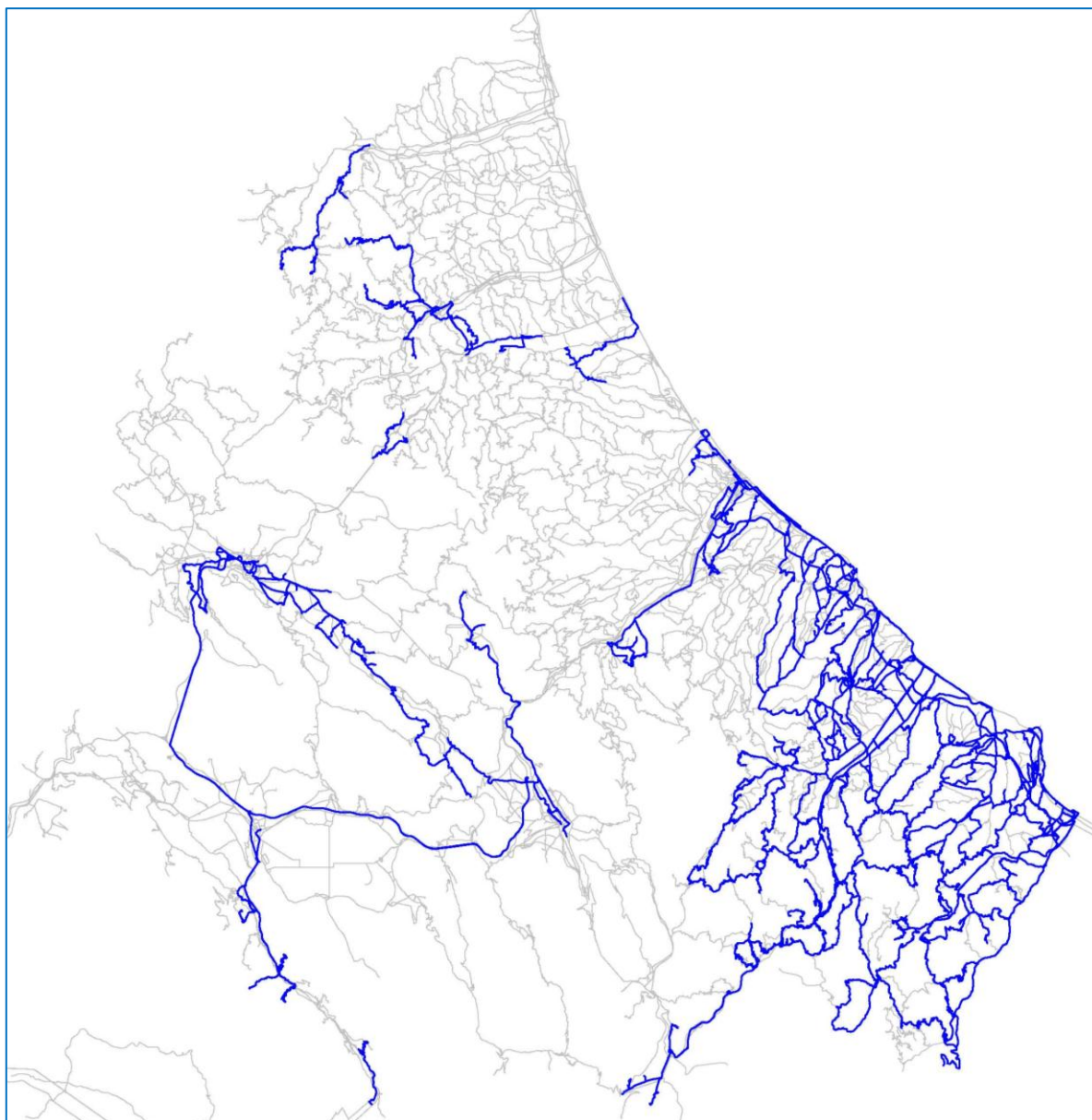


Figura 6 Rete di TPL automobilistico dei servizi di operatori diversi da ARPA



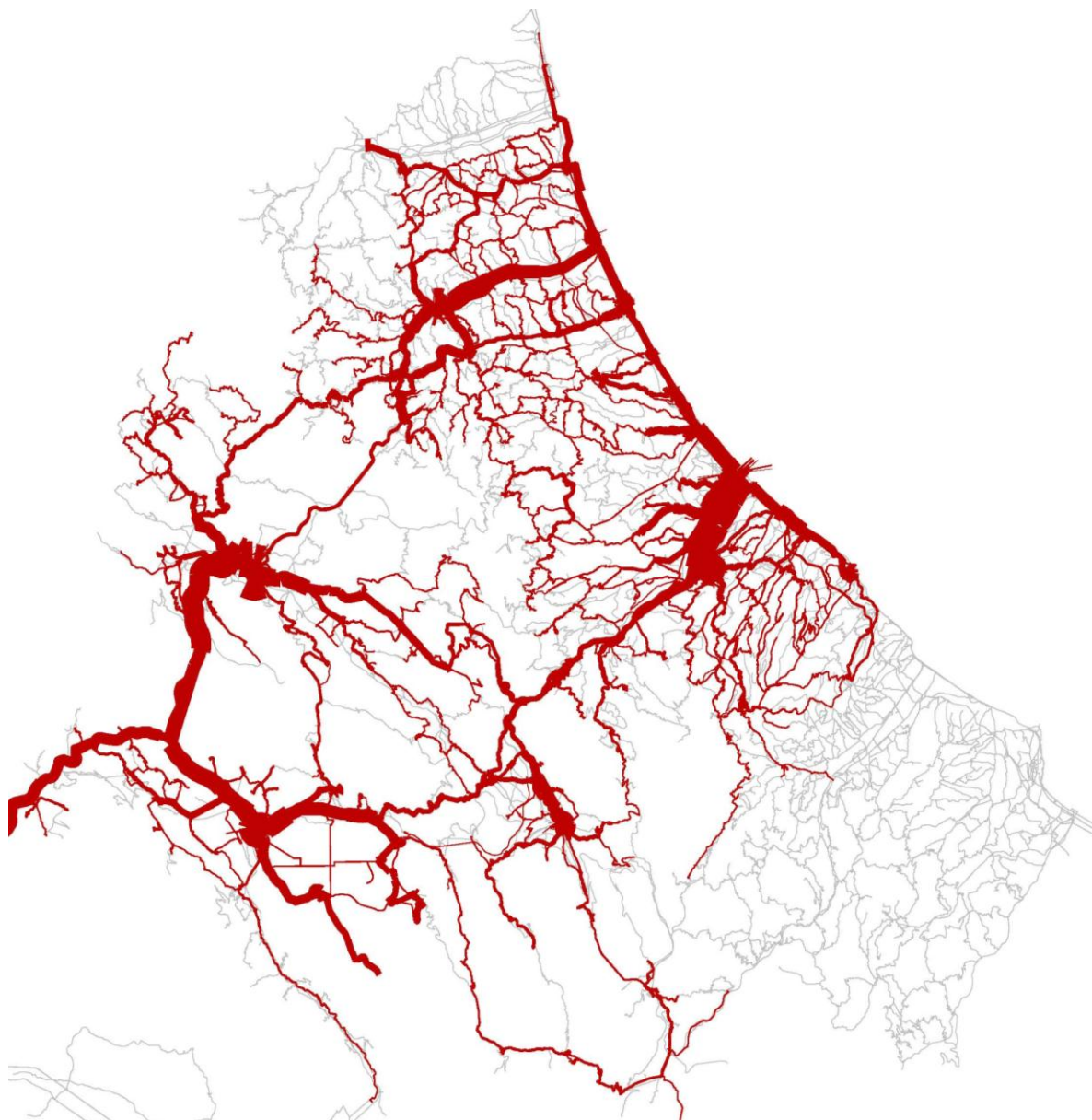


Figura 7 Intensità dei servizi TPL automobilistico dell'operatore ARPA (numero di corse)

Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

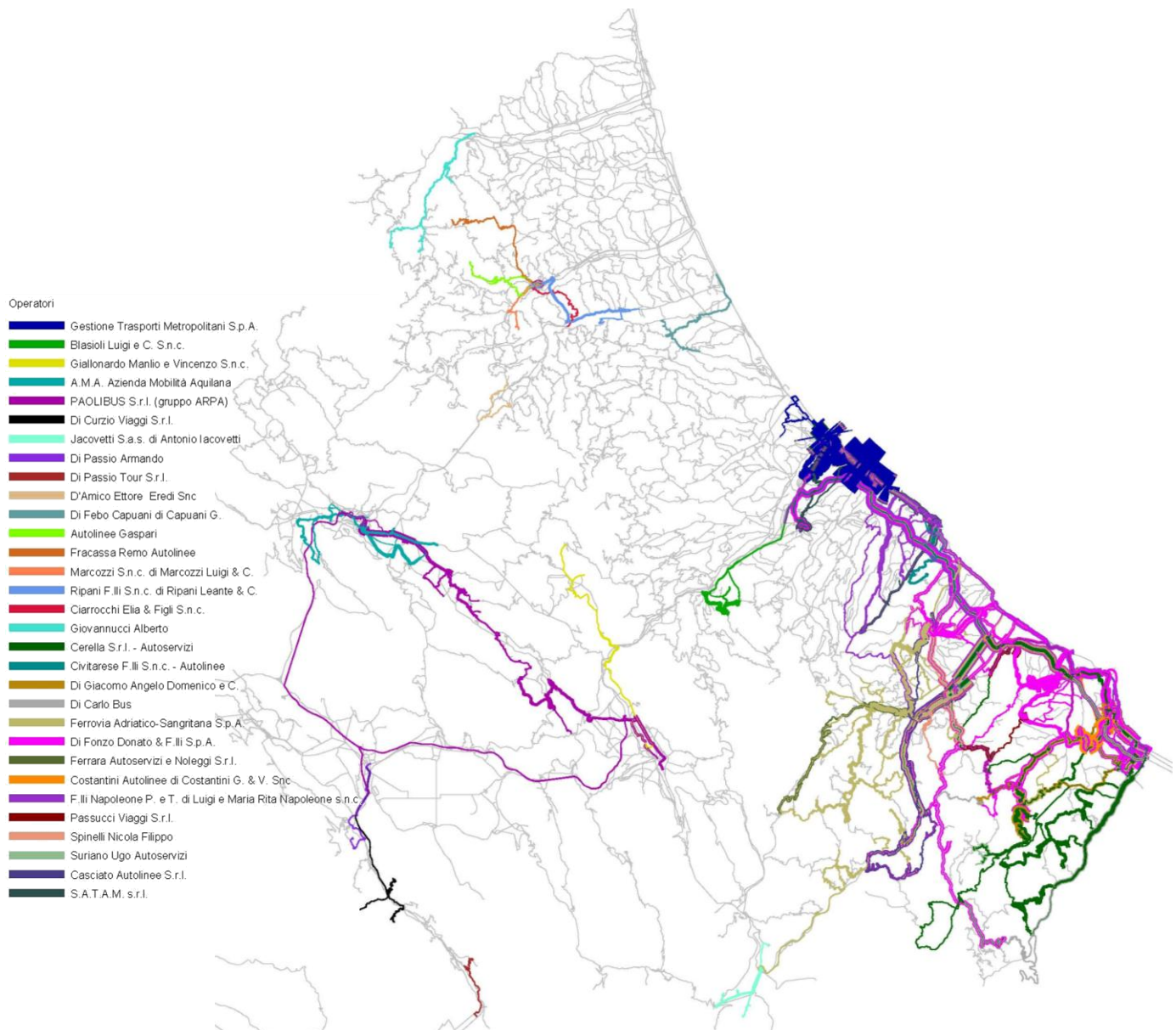


Figura 8 Intensità dei servizi TPL automobilistico di operatori diversi da ARPA (numero di corse)



## Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

### 2.2.1 STATO DELLE FLOTTE

#### 2.2.1.1 Autobus

A seguire viene descritto il parco autobus disponibile per il TPL in regione rispetto a diversi indicatori, e differenziato per tipologia di mezzi (urbani, extraurbani/interregionali, e totale). La composizione, che riguarda i soli mezzi impiegati per servizio di trasporto pubblico di linea, ha per fonte i dati certificati dalle aziende concessionarie/affidatarie di servizio, previo riscontro con la banca dati regionale.

classe d'età (anni)	Tipologia		
	Extraurbano	Urbano	Totale
<5	212	80	292
5-10	205	104	309
10-15	287	145	432
15-20	49	26	75
20-25	86	85	171
25-30	20	25	45
>30	55	5	60
<b>Totale</b>	<b>914</b>	<b>470</b>	<b>1384</b>

Alimentazione	Tipologia		
	Extraurbano	Urbano	Totale
Elettrico		27	27
Diesel	885	406	1.291
Metano	29	37	66
<b>Totale</b>	<b>914</b>	<b>470</b>	<b>1.384</b>



Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

Classe ambientale (categoria)	Tipologia		Totale
	Extraurbano	Urbano	
1999/96/CE		6	6
2001/27/CE	6	18	24
2006/51/CE	1		1
88/77/CEE	1	2	3
91/542 CEE - B		1	1
96/1 CE	1	3	4
A3	2	2	4
ECOLOGICO		1	1
EEV	155	37	192
EEV5	14	1	15
ELETTRICO		6	6
EURO 0	165	75	240
EURO 1	6	10	16
EURO 2	183	73	256
EURO 3	252	126	378
EURO 4	34	30	64
EURO 5	82	16	98
EURO 5 eev	3		3
IBRIDO		4	4
M3	2		2
VEA circ. 136/95		1	1
91/542 CE	1	1	2
Non disponibile	6	57	63
<b>Totale</b>	<b>914</b>	<b>470</b>	<b>1384</b>

Dotazioni tecnologiche (% di mezzi dotati di:)	Extraurbano	Urbano
pianale ribassato	39%	61%
dispositivo sollevamento/abbassamento pianale	33%	59%
impianto di videosorveglianza	3%	8%
impianto di climatizzazione	84%	50%
sistema di geolocalizzazione	3%	25%
indicatore di linea e percorso (info utenza)	83%	91%
display di percorso a bordo (info utenza)	2%	13%
emettitrice a bordo	17%	39%



Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

Lunghezza mezzi [m]	Tipologia		
	Extraurbano	Urbano	Totale
5	2	19	21
6	21	54	75
7	18	38	56
8	9	22	31
9	66	46	112
10	160	130	290
11	234	34	268
12	387	118	505
Tra 12 e 15	9	3	12
>15	8	5	13
<b>Totale</b>	<b>914</b>	<b>470</b>	<b>1.384</b>

Numero di Bus per azienda	Extraurbano	Urbano	Totale
A.M.A. Azienda Mobilità Aquilana S.p.A.		93	93
A.R.P.A. S.p.A.	577		577
BALTOUR SRL		33	33
BLASIOLI LUIGI & C. SNC	6		6
BOSCHETTI FERNANDO		2	2
CARDINALE SRL		1	1
CASCIATO SRL AUTOLINEE	5		5
CERELLA SRL AUTOSERVIZI	45		45
CIARROCCHI ELIA & FIGLI SNC	2	2	4
CIVITARESE SNC	7	6	13
COMUNE DI SULMONA		19	19
COSTANTINI SRL AUTOLINEE	7		7
D'AMICO DOMENICO EREDI SNC		2	2
D'AMICO ETTORE EREDI SNC	1	2	3
DI CURZIO SRL	2		2
DI FONZO DONATO & F.LLI SPA	78	29	107
DI GIACOMO & C. SRL	8		8
DI PASSIO ARMANDO	2		2
DI PASSIO TOUR SRL		1	1
DICARLOBUS SRL	8	1	9
E. DI FEBO CAPUANI	4		4
ENEA S.R.L.		4	4
F.A.S. S.p.A.	103	14	117
FERRARA SRL	3		3



**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

Numero di Bus per azienda	Extraurbano	Urbano	Totale
FRACASSA AUTOLINEE SRL	1	1	2
G.T.M. S.p.A.	12	118	130
GASPARI BUS SRL		15	15
GASPARI S.R.L. AUTOLINEE	3	2	5
GIALONARDO M. E V. SNC	2		2
GIOVANNUCCI ALBERTO	3		3
JACOVETTI SAS	3	5	8
LA PANORAMICA SNC		40	40
MARCOZZI SNC	2	3	5
MARCOZZI SRL		12	12
NAPOLEONE P. E T. SNC	14	14	28
PASSUCCI SRL	2	3	5
Ripani s.n.c. Autolinee & Noleggi di Ripani Giuseppe & Gaetano		3	3
RIPANI s.n.c. F.LLI di RipaniLeante& C.	4		4
S.A.T. SRL		27	27
S.C.A.V. SOC. COOP. A R.L.		17	17
SATAM SRL	5		5
SPINELLI NICOLA FILIPPO	4		4
SURIANO UGO	1	1	2
<b>Totale</b>	<b>914</b>	<b>470</b>	<b>1.384</b>

Mezzi acquistati con finanziamento pubblico	Extraurbano	Urbano
NO	304	63
SI	610	407
<b>Totale</b>	<b>914</b>	<b>470</b>

### 2.2.1.2 Treni

A seguire viene descritto il parco materiale rotabile disponibile per il trasporto ferroviario regionale dettagliato secondo diverse categorie descrittive. Il parco rotabile ha per fonte i dati dichiarati dalle aziende Trenitalia e FAS. Nel caso di FAS sono riportati sia i mezzi attualmente in esercizio che quelli accantonati. Nel caso di Trenitalia sono indicate le composizioni complessivamente circolanti sul territorio regionale e che tuttavia, per la natura del servizio inter-regionale (verso il Lazio, le Marche e il Molise), svolgono assolvono anche a servizi al di fuori dell'Abruzzo.

#### Trenitalia

Il parco rotabile Trenitalia ammonta a complessivi 114 pezzi, e viene descritto nelle due tabelle seguenti.

**Tabella 18: Dettaglio materiale Trenitalia (tabella 1/2)**

Quantità	Marca e modello	Anno di costruzione	Anno di immissione in servizio	Anno dell'ultimo intervento di restyling o revamping	Tipologia veicolo	Lungh.	Finanziamento	Posti a sedere	posti in piedi
5	ALe 582 e rimorchi Le 763-Le 562	1987-1989	1987	2013	Treni automotori elettrici a composizione da 3 pezzi	78	Autofinanziamento	190	309
7	Minuetto	2003-2007	2004	NO	Treni automotori elettrici a composizione da 3 pezzi bloccate	52	acquistato con contributo regionale	144	179
41	ALn 668	1975-1983	1975	2012	Treni automotori termici componibili tra loro	23,5	Autofinanziamento	68	46
11	E 464	1999-2013	1999	NA	Locomotive monocabina	15,7	Autofinanziamento	na	na
24	Carrozze MD	1980-1988	1980	2013 in corso	carrozza intermedia medie distanze	26,4	Autofinanziamento	84	50
6	Vetture pilota MD	1980-1988	1980	2013 in corso	carrozza pilota medie distanze	26,4	Autofinanziamento	60	40
15	Carrozze PR	1975-1984	1975	2013 in corso	carrozza intermedia piano ribassato	26,4	Autofinanziamento	88	50
5	Vetture pilota PR	1975-1984	1975	2013 in corso	carrozza pilota piano ribassato	26,4	Autofinanziamento	76	40

Tabella 19: Dettaglio materiale Trenitalia (tabella 2/2)

quantità	Marca e modello	Velocità Max	Potenza	Tensione di alimentazione	Accelerazione iniziale	Sistemi di sicurezza e segnalamento a bordo	Toilette	Pianale ribassato	Impianto di videosorveglianza	riscaldamento/aria condizionata	Trasporto biciclette	Indicatore di linea e percorso (info utenza)	Impianto di vocalizzazione (info utenza)
5	ALe 582 e rimorchi Le 763-Le 562	140 km/h	1120 kW	3000 volt c.c.	1 m/s <sup>2</sup>	SCMT-RS	sì	no	no	sì	sì	no	sì
7	Minuetto	160 km/h	4*350 kW	3000 volt c.c.	1 m/s <sup>2</sup>	SCMT-RS	sì	sì	sì	sì	sì	sì	sì
41	ALn 668	120 km/h	450 cv	diesel	0,55 m/s <sup>2</sup>	SCMT-SSC-RS	sì	no	no	sì	SI	no	sì
11	E 464	160 Km/h	4x875 kW	3000 volt c.c.	1 m/s <sup>2</sup>	SCMT-RS	na	na	na	na	SI	SI	SI
24	Carrozze MD	160 Km/h	na	na	na	na	sì	no	no	sì	no	no	SI
6	Vetture pilota MD	160 Km/h	na	na	na	SCMT-RS	sì	no	no	sì	SI	no	SI
15	Carrozze PR	140 Km/h	na	na	na	na	sì	sì	no	sì	no	no	SI
5	Vetture pilota PR	140 Km/h	na	na	na	SCMT-RS	sì	sì	no	sì	sì	SI (2)	SI

Na=dato non disponibile

## FAS

Il parco rotabile della Ferrovia Adriatico-Sangritana ammonta a complessivi 28 pezzi, di cui 16 attualmente in esercizio, e viene descritto nelle due tabelle seguenti.

Tabella 20: Riepilogo materiale FAS:

Marca e modello	Tipologia	accantonate in esercizio	Totale
ALe 056	Elettromotrici binate	5	5
ALe TIBB	Elettromotrice	7	7
Alstom Minuetto	Elettromotrice a composizione bloccata a tre casse	6	6
Fiat Ferroviaria ALn 776	Automotrice termica	5	5
Le TIBB	Rimorchiata pilota	2	2
TIBB ALe+Le+Le+ALe	Composizione bloccata Elettromotrice+rimorchiata+rimorchiata+Elettromotrice	1	1
TIBB ALe+Le	Composizione bloccata Elettromotrice+rimorchiata pilota	2	2
<b>Totale</b>		<b>12 16</b>	<b>28</b>



Tabella 21: Dettaglio materiale FAS:

Marca e modello	Anno di costruzione	Anno di immissione in servizio	Tipologia veicolo***	Finanziamento	posti a sedere	posti in piedi	Velocità massima	Potenza	Tensione di alimentazione	Sistemi di sicurezza e segnalamento a bordo	Cricolabilità Su RFI	Cricolabilità Su Rete Sociale
<b>Materiale in esercizio</b>												
AlstomMinuetto	2005	2005	Elettromotrice a composizione bloccata a tre casse	regionale	147	174	160	1,72 MW	3000 Vcc	SCMT	si	si
AlstomMinuetto	2005	2005	Elettromotrice a composizione bloccata a tre casse	regionale	147	174	160	1,72 MW	3000 Vcc	SCMT	si	si
AlstomMinuetto	2006	2006	Elettromotrice a composizione bloccata a tre casse	regionale	147	174	160	1,72 MW	3000 Vcc	SCMT	si	si
AlstomMinuetto	2006	2006	Elettromotrice a composizione bloccata a tre casse	regionale	147	174	160	1,72 MW	3000 Vcc	SCMT	si	si
AlstomMinuetto	2010	2010	Elettromotrice a composizione bloccata a tre casse	regionale	147	174	160	1,72 MW	3000 Vcc	SCMT	si	si
AlstomMinuetto	2010	2010	Elettromotrice a composizione bloccata a tre casse	regionale	147	174	160	1,72 MW	3000 Vcc	SCMT	si	si
Fiat Ferroviaria ALn 776	1985	1996	Automotrice termica	trasferite in possesso dal Ministero dei Trasporti	72	55	150	375 Kw	-	SSC/SCMT/BL3	si	si
Fiat Ferroviaria ALn 776	1985	1996	Automotrice termica	trasferite in possesso dal Ministero dei Trasporti	72	55	150	375 Kw	-	SSC/SCMT/BL3	si	si
Fiat Ferroviaria ALn 776	1985	1996	Automotrice termica	trasferite in possesso dal Ministero dei Trasporti	72	55	150	375 Kw	-	SSC/SCMT/BL3	si	si

Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

Marca e modello	Anno di costruzione	Anno di immissione in servizio	Tipologia veicolo***	Finanziamento	posti a sedere	posti in piedi	Velocità massima	Potenza	Tensione di alimentazione	Sistemi di sicurezza e segnalamento a bordo	Cricolabilità Su RFI	Cricolabilità Su Rete Sociale
Fiat Ferroviaria ALn 776	1991	1995	Automotrice termica	trasferite in possesso dal Ministero dei Trasporti	72	55	150	375 Kw	-	SSC/SCMT/BL3	si	si
Fiat Ferroviaria ALn 776	1991	1995	Automotrice termica	trasferite in possesso dal Ministero dei Trasporti	72	55	150	375 Kw	-	SSC/SCMT/BL3	si	si
ALe 056	1956	2011	Elettromotrici binate	nazionale	127	170	120	735 Kw	3000 Vcc	SCMT	si	si
ALe 056	1956	2011	Elettromotrici binate	nazionale	127	170	120	735 Kw	3000 Vcc	SCMT	si	si
ALe 056	1956	2011	Elettromotrici binate	nazionale	127	170	120	735 Kw	3000 Vcc	SCMT	si	si
ALe 056	1956	2011	Elettromotrici binate	nazionale	127	170	120	735 Kw	3000 Vcc	SCMT	si	si
ALe 056	1956	2011	Elettromotrici binate	nazionale	127	170	120	735 Kw	3000 Vcc	SCMT	si	si
<b>Materiale "accantonato"</b>												
TIBB ALe+Le	1956	1956	Composizione bloccata Elettromotrice+ rimorchiata pilota	nazionale	120	64	90	256 Kw	3000 Vcc	RS 4 cod.	No	si
TIBB ALe+Le	1956	1956	Composizione bloccata Elettromotrice+ rimorchiata pilota	nazionale	120	64	90	256 Kw	3000 Vcc	RS 4 cod.	No	si
TIBBALe+Le+ Le+ALe	1956	1956	Composizione bloccata Elettromotrice+ rimorchiata+rimorchiata+ Elettromotrice	nazionale	240	128	90	512 Kw	3000 Vcc	RS 4 cod.	no	si
ALe TIBB	1956	1956	Elettromotrice	nazionale	48	32	90	256 Kw	3000 Vcc	nessuno	no	si

Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

Marca e modello	Anno di costruzione	Anno di immissione in servizio	Tipologia veicolo***	Finanziamento	posti a sedere	posti in piedi	Velocità massima	Potenza	Tensione di alimentazione	Sistemi di sicurezza e segnalamento a bordo	Cricolabilità Su RFI	Cricolabilità Su Rete Sociale
ALe TIBB	1956	1956	Elettromotrice	nazionale	48	32	90	256 Kw	3000 Vcc	nessuno	no	si
ALe TIBB	1956	1956	Elettromotrice	nazionale	48	32	90	256 Kw	3000 Vcc	nessuno	no	si
ALe TIBB	1956	1956	Elettromotrice	nazionale	48	32	90	256 Kw	3000 Vcc	nessuno	no	si
ALe TIBB	1956	1956	Elettromotrice	nazionale	48	32	90	256 Kw	3000 Vcc	nessuno	no	si
ALe TIBB	1956	1956	Elettromotrice	nazionale	48	32	90	256 Kw	3000 Vcc	nessuno	no	si
ALe TIBB	1956	1956	Elettromotrice	nazionale	48	32	90	256 Kw	3000 Vcc	nessuno	no	si
Le TIBB	1956	1956	Rimorchiata pilota	nazionale	64	32	90	-	-	nessuno	no	si
Le TIBB	1956	1956	Rimorchiata pilota	nazionale	64	32	90	-	-	nessuno	no	si

## 2.2.2 CONTRATTI DI SERVIZIO IN ESSERE

Il D.lgs. n. 422 del 19 Novembre 1997 ha previsto all'art.8, lett.a) la delega alle Regioni delle funzioni e dei compiti di programmazione e di amministrazione inerenti le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato S.p.A.. Le ex gestioni governative in Regione Abruzzo sono risultate essere la Ferrovia Penne – Pescara e la Ferrovia Adriatico Sangritana.

In attuazione del citato articolo 8 del D.lgs. 422/97 e sulla base dell'Accordo di Programma del 12.01.2000 tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e la Regione Abruzzo per il trasferimento delle risorse finanziarie e strumentali necessarie all'esercizio delle funzioni e dei compiti delegati, dal 2001 al 2010 i rapporti tra la Regione e le suddette aziende sono stati regolati da contratto di servizio rinnovato di volta in volta alla scadenza ai sensi della normativa vigente.



### **Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

Le risorse trasferite, dall'anno 2000 sino ad oggi, dallo Stato alla Regione Abruzzo, in attuazione dell'art.8 del D.lgs 422/98 e del relativo Accordo di Programma, hanno costituito poste finanziarie dedicate esclusivamente allo svolgimento delle funzioni di programmazione e amministrazione dei servizi di trasporto gestiti dalle aziende ex Concessione Governativa.

Nel dettaglio:

- per la **Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A.**, il corrispettivo disciplinato da contratto per la compensazione dei servizi gestiti nell'ultimo triennio 2010/2011/2012, finanziato con risorse statali ai sensi dell'art.8 del DL442/1997, ammonta a € 22.156.000,85 annui; per la sola annualità 2010 era, inoltre, prevista una risorsa aggiuntiva regionale di € 1.750.000,00 da erogare. Il contratto vigente, in scadenza al 31 dicembre 2013 in base alla D.G.R. n.633 del 2 settembre 2013, prevede l'esercizio di circa 1.508.689 km/anno. suddivisi in 844.519 km/anno. su gomma (sostitutivi ferro) e 664.170 km. su ferro;

-per la **Gestione Trasporti Metropolitani S.p.A.**, il corrispettivo disciplinato da contratto per la compensazione dei servizi gestiti nell'ultimo triennio 2010/2011/2012, finanziato dallo Stato ai sensi dell'art.8 del DL442/1997, ammonta a € 8.378.996,00 annui. Il contratto vigente, in scadenza al 31 dicembre 2013 in base alla D.G.R. n.633 del 2 settembre 2013 nonché alla determina dirigenziale n.46 del 12 settembre 2013, prevede l'esercizio di 2.457.455,670 Km/anno di servizi su gomma, di cui 827.996 Km/anno sono stati svolti per servizi sostitutivi Penne-Pescara.

#### Contratto di servizio ex art.9 del D.lgs. 422/97.

Per quanto riguarda Trenitalia S.p.A. si fa presente che il vigente contratto di servizio, relativo al periodo 2009-2014 e in scadenza il 31 dicembre 2014, è stato siglato, ai sensi dell'art. 9 del Dlgs 422/1997, il 21 gennaio 2011. In ogni caso il rapporto con Trenitalia era già stato già oggetto di regolazione in base all'Intesa sottoscritta formalmente tra le parti il 24 novembre 2009 e che sostanzialmente ricalca le linee generali del contratto di servizio siglato successivamente.

Il contratto è stato stipulato in base all'art.25 del DI 29/11/2008 n.185 convertito nella L.2/2009, che al comma 2 prevedeva che, al fine di assicurare i necessari servizi ferroviari di trasporto pubblico ed al fine della stipula dei nuovi contratti di servizio dello Stato e delle Regioni a statuto ordinario con Trenitalia s.p.a., era autorizzata la spesa di 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011. L'erogazione delle risorse era subordinata alla stipula dei nuovi contratti di servizio che dovevano rispondere a criteri di efficientamento e razionalizzazione per garantire che il fabbisogno dei servizi fosse contenuto nel limite degli stanziamenti di bilancio dello Stato, complessivamente autorizzati e delle eventuali ulteriori risorse messe a disposizione dalle Regioni per i contratti di servizio di competenza, nonché per garantire che, per l'anno 2009, non vi fossero aumenti tariffari nei servizi di trasporto pubblico regionale e locale.

La Regione corrisponde a Trenitalia, a fronte dello svolgimento delle prestazioni regolate nel contratto un corrispettivo calcolato sulla base del catalogo dei servizi offerti dalla stessa Trenitalia ed in modo da assicurare la sostenibilità economica-finanziaria del presente contratto.



### Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

La Regione, a fronte dell'erogazione dei servizi di trasporto e dei servizi connessi, scelti ed acquistati sulla base del Catalogo proposto da Trenitalia, ha riconosciuto per l'anno 2012 un corrispettivo annuo, al netto di IVA, pari a Euro 44.421.640 per lo svolgimento di km. 3.933.340,30 effettivi a consuntivo (rispetto ai 4.010.659 Km da Contratto)

#### 2.2.3 INVESTIMENTI TRENITALIA

Investimenti previsti dal Contratto di Servizio	Importo	Contributo Regione Abruzzo
Acquisto di n. 4 complessi a trazione diesel bloccata	16.000.000	15.000.000
Acquisto di n. 4 complessi a trazione elettrica bloccata	16.000.000	0
<b>Totale</b>	<b>16.000.000</b>	<b>15.000.000</b>

Investimenti regioni limitrofe sul parco rotabili circolante anche in Abruzzo	Importo	Contributo regionale
Acquisto nuovi locomotori E464 (serie 600)	8.800.000	0
Restyling carrozze MD	6.600.000	0
Restyling vetture pilota MD	1.600.000	0
Restyling carrozze PR	1.800.000	0
Restyling vetture pilota PR	600.000	0
<b>Totale</b>	<b>19.400.000</b>	<b>0</b>

<b>TOTALE INVESTIMENTI</b>	<b>51.400.000</b>
<b>A carico di Trenitalia (su rete abruzzese e regioni limitrofe)</b>	<b>36.400.000</b>
<b>Contributo regionale</b>	<b>15.000.000</b>

#### 2.2.4 INVESTIMENTI FERROVIA ADRIATICO-SANGRITANA

Tabella 22. Investimenti FAS su materiale rotabile

INTERVENTO	STATO	PREVISIONE PIANO PROGRAMMATICO [STIMA COSTI]		SOGGETTO ATTUATORE	LIVELLO PROGETTAZIONE
		P.R.I.T. [Regione Abruzzo]	A.P.Q. DEL 12-12- 2002		
FORNITURA NUOVI ROTABILI	In corso		€11.362.051,78	SANGRITANA S.P.A.	ESECUTIVO
Investimento su materiale rotabile. Acquisto con finanziamento D.M. 413T del 18/05/2009 e Legge 133/2008 di n° 2 Elettrotreni bidirezionali a tre casse ALSTOM	Realizzato	€ 8.423.382		SANGRITANA S.P.A.	GIA' ACQUISTATI
<b>TOTALE</b>		<b>19.785.433,78</b>			

Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

Tabella 23. Quadro generale investimenti FAS (compresi interventi sull'infrastruttura)

CL. PROV. P.R.I.T.	DENOMINAZIONE INTERVENTO	PREVISIONE PIANO PROGRAMMATICO (STIMA COSTI)					SOGGETTO ATTUATORE	LIVELLO PROGETTAZIONE
		P.R.I.T. [Regione Abruzzo]	PAR-FAS 2007-2013 [Ml. S.E.]	Progetti F.A.S. s.p.a. DA FINANZIARE	A.P.Q. DEL 12-12-2002	A.P.Q. INTEGRATIVO DEL 12-12-2002 [Ml. L.]		
	COMPLETAMENTO LAVORI GIA' APPROVATI. Completamento lavori già avviati e finanziati con legge 910/1986 tratte Val di Sangro - Saletti - Archi - Bomba - Villa Santa Maria.				€ 4.957.024		SANGRITANA S.P.A.	ESECUTIVO
AQ 24	UNIFICAZIONI DELLE STAZIONI F.S. E F.A.S. NEL TERRITORIO DI CASTEL DI SANGRO (AQ)	SI			€ 11.225.016		SANGRITANA S.P.A.	DEFINITIVO
	LAVORI DI COMPLETAMENTO ARCHI- CASTEL DI SANGRO E REALIZZAZIONE BRETELLA VIARIA TRA LA NUOVA STAZIONE DI LANCIANO E LA S.S. 84				€ 4.546.768		SANGRITANA S.P.A.	ESECUTIVO
	FORNITURA NUOVI ROTABILI				€ 11.362.052		SANGRITANA S.P.A.	ESECUTIVO
	COMPLETAMENTO LINEA SAN VITO - LANCIANO E LINEA NUCLEO INDUSTRIALE VAL DI SANGRO AD USO CIVILE.				€ 10.845.595		SANGRITANA S.P.A.	ESECUTIVO
	AMMODERNAMENTO LINEA SAN VITO - LANCIANO E ARCHI - CASTEL DI SANGRO.			€ 6.500.000			SANGRITANA S.P.A.	ESECUTIVO
	Tratta stazione RFI/Torino di Sangro Archi. Stazione Viaggiatori Sevel			€ 6.600.000			SANGRITANA S.P.A.	ESECUTIVO
	Tratta stazione RFI/Torino di Sangro Archi. Innesto Stazione RFI lato Sud (collo d'oca)						SANGRITANA S.P.A.	PROGETTAZIONE IN CORSO
	Segnalamento tratta Fossacesia/Torino di Sangro- Archi. Intera tratta Compreso SCMT			€ 6.600.000			SANGRITANA S.P.A.	CANTIERABILE
	Tratta Stazione F.A.S. Lanciano- RFI San Vito Lanciano. Costruzione sottostazione elettrica in LANCIANO località Torre della Madonna (deposito della Ferrovia Sangritana s.p.a.)			€ 2.300.000			SANGRITANA S.P.A.	
	Tratta Stazione F.A.S. Lanciano- RFI San Vito Lanciano. Segnalamento intera tratta: Segnalamento, Sistema di controllo Marcia Treno (SCMT), Posto di comando centrale (Intera ferrovia), Telecomando da posto centrale.			€ 7.654.000			SANGRITANA S.P.A.	CANTIERABILE
	Investimento su materiale rotabile. Acquisto con finanziamento D.M. 4137 del 18/05/2009 e Legge 133/2008 di n° 2 Elettrotreni bidirezionali a tre casse ALSTOM	€ 8.423.382					SANGRITANA S.P.A.	GIA' ACQUISTATI
CH 37	Lavori di rinnovamento della sede, opere d'arte ed armamento (ARCHI - VILLA S.MARIA - LOTTI n.1° e 3°)	SI	III.2.2.a € 5.325.346				SANGRITANA S.P.A.	ESECUTIVO
CH 37	Lavori di rinnovamento della sede, opere d'arte ed armamento (VILLA S.MARIA - QUADRI LOTTO n.2°)	SI	III.2.2.a € 6.807.654				SANGRITANA S.P.A.	ESECUTIVO
CH 36	Lotto 4° (Quadri - Castel di Sangro)	SI		€ 8.372.000			SANGRITANA S.P.A.	PRELIMINARE
CH 34	Lotto 6° (S. Vito - Lanciano)	SI		€ 6.231.680			SANGRITANA S.P.A.	SCHEDA FATTIBILITA'
CH 39	Lotto 7° (Lanciano - Archi)	SI		€ 416.000			SANGRITANA S.P.A.	SCHEDA FATTIBILITA'
CH 38	Lotto 8° (raccordo sud Fossacesia)	SI		€ 7.280.000		€ 4.900.000	SANGRITANA S.P.A.	SCHEDA FATTIBILITA'
CH	Potenziamento Torino di Sangro - Piazzano di Atesa						SANGRITANA S.P.A.	PRELIMINARE
CH	Bretila ferroviaria Saletti - Nuova stazione antistante SEVEL (stralcio funzionale)	NO				€ 3.000.000	SANGRITANA S.P.A.	ESECUTIVO
CH	Sottostazioni elettriche per alimentazione linea di trazione elettrica (Saletti)	NO				€ 3.100.000	SANGRITANA S.P.A.	ESECUTIVO
CH	Tram Treno sulla tratta S.Vito Marina - Castel di Sangro (linea storica)	NO				€ 3.000.000	SANGRITANA S.P.A.	PRELIMINARE
CH 34	LINEA Ferroviaria F.A.S. Realizzazione "direttissima" Lanciano - San Vito	SI					SANGRITANA S.P.A.	
CH 35	LINEA Ferroviaria F.A.S. Realizzazione tratta Piazzano di Atesa - Archi	SI					SANGRITANA S.P.A.	
SUB TOTALE		€ 9.723.382	€ 12.133.000	€ 51.933.680	€ 42.936.455	€ 14.000.000		



## Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

### 2.2.5 INVESTIMENTI IMPRESE AUTOTRASPORTO

Anche a causa della interruzione dei finanziamenti statali (l'ultima linea di finanziamento è stata la L.133/08), alcune aziende di trasporto pubblico locale per fronteggiare il progressivo invecchiamento del proprio parco rotabile, che in qualche caso aveva raggiunto limiti di età veramente eccessivi, hanno provveduto ad acquistare autobus utilizzando fondi propri.

Nel dettaglio sono stati acquistati i seguenti mezzi:

Azienda	Investimenti per anno
Gestione Trasporti Metropolitani S.p.A.	n.12 urbani a metano per € 2.700.585,48 (mezzi acquistati nel 2013);
Autoservizi Cerella s.r.l.	n.5 interurbani corti per € 362.000 (anni 2011 e 2012);
Di Fonzo s.p.a.	n.6 interurbani per € 1,235.350 (anno 2011);
A.R.P.A. S.p.A	2011: n.65 interurbani per € 11.492.800
Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A.	n.15 interurbani per € 2.940.000 (immatricolati 2010/2011).

## 2.3 Punti di forza e punti di debolezza del sistema territoriale e dei trasporti

### 2.3.1 APPROCCIO PROPOSTO PER LA DEFINIZIONE DELL'ANALISI SWOT

L'analisi SWOT è finalizzata ad individuare le strategie operative da porre a base del piano di riprogrammazione per raggiungere gli obiettivi di efficientamento generali e particolari (criteri del DPCM marzo 2013), sia sul versante dell'organizzazione dei servizi, sia sul versante della sostenibilità economica del settore. L'analisi è stata condotta assumendo quale ambito di riferimento l'intero comparto dei servizi di TPL, sistema sul quale il piano di riprogrammazione è chiamato ad intervenire direttamente e le cui variabili interne — domanda e offerta di trasporto pubblico, ma anche fattori economici, organizzativi e gestionali di competenza della politica regionale e intrinseci al settore — dovranno rappresentare gli oggetti veri e propri dell'azione di efficientamento. Tutti i fattori che caratterizzano il comparto, dalle dotazioni strumentali (ad eccezione del materiale rotabile per quanto si dirà sotto), alle politiche di orientamento della domanda, alla capacità di attrazione dell'utenza o, in breve, tutti i risultati da cui l'esercizio attuale parte, sono stati analizzati per riconoscere in ciascuno di essi un punto di forza o di debolezza che il Piano dovrà valorizzare o, al contrario, modificare per cercare di rimuoverlo.

Le variabili esterne che potranno influenzare positivamente (opportunità) o negativamente (minacce) il comparto dei servizi del TPL e che l'analisi ha derivato direttamente dal quadro conoscitivo su domanda e offerta di trasporto riguardano prima di tutto l'assetto di prospettiva di infrastrutture e materiale rotabile; questi fattori, considerati "di contesto" perché non direttamente controllabili dal piano di riprogrammazione dei servizi ma, di fatto, contigui ad esso nei processi ordinari di pianificazione dei trasporti, avranno un ruolo decisivo sulla capacità di efficientamento



**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

del sistema; il Piano dovrà definire chiaramente le strategie da implementare sia di fronte a possibili scenari di miglioramento dell'offerta per sfruttare al meglio gli assetti potenziati, sia di fronte a scenari che al contrario potranno condizionare negativamente il funzionamento del sistema complessivo a causa di dinamiche peggiorative di interazione domanda-offerta non risolte, per approntare soluzioni temporanee o strutturali basate su una diversa organizzazione dei servizi. Altre variabili esterne prese in considerazioni dall'analisi derivano dal contesto socio-economico, dall'interazione tra assetto insediativo e sistema dei trasporti, dalle condizioni dal quadro normativo-istituzionale definite a livello nazionale.

L'analisi è stata infine condotta cercando di mantenere una lettura sinottica dei diversi settori (ferroviario, automobilistico extraurbano e urbano) pur individuando potenzialità e criticità specifiche di ciascuno.



PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<p><b>Sistema complessivo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quadro normativo regionale favorevole all’instaurarsi di procedure/standard informatici (protocolli) per la trasmissione di dati per la rendicontazione (LR 9/2012) (1).</li> <li>• Dotazione di strumenti di analisi dei dati di interazione domanda-offerta (2).</li> <li>• Portale web dedicato al settore Trasporti per l’accesso e la comunicazione istituzionale e di servizio. Attraverso un collegamento del portale è stato avviato – in via sperimentale - il progetto diretto a consentire l’organizzazione del viaggio attraverso l’individuazione del percorso e dei gestori di TPL che lo effettuano. (<a href="http://www.trasporti.regione.abruzzo.it/">http://www.trasporti.regione.abruzzo.it/</a>)</li> <li>• Riordino dell’archivio degli atti di concessione e dei programmi di esercizio; aggiornamento dei disciplinari allegati alle concessioni e informatizzazione dei dati.</li> <li>• Integrazione tariffaria dal 2004 nell’area con il maggior indice di densità abitativa regionale (Chieti/Pescara) con accordo fra quattro aziende del TPL (3).</li> <li>• Possibile recupero chilometrico attraverso la riprogrammazione dei servizi nei giorni festivi, con conseguente possibile recupero di turni di lavoro e riduzione del monte ferie.</li> <li>• Puntualità nei pagamenti e rispetto della tempistica stabilita dalla L.R. 9/2012.</li> <li>• Individuazione della Regione come organo di governo dei Bacini C e D (4).</li> <li>• Contenimento costi di esercizio in alcune zone delle aree interne per la presenza di vettori locali. (5)</li> <li>• Rafforzamento del ruolo della Regione di Ente programmatore del TPL (6).</li> </ul>	<p><b>Sistema complessivo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Quadro normativo regionale che, per alcuni temi del settore trasporti, risulta stratificato con conseguente perdita di certezza e chiarezza regolatoria (14).</li> <li>• Mancata istituzione di un’Agenzia regionale della mobilità. (15).</li> <li>• Ritardo nella piena operatività delle funzionalità web del Portale Trasporti e assenza di sistemi centralizzati di informazione all’utenza.</li> <li>• Assenza di integrazione tariffaria (16).</li> <li>• Mancato passaggio dal regime delle concessioni a quello dei contratti di servizio (17).</li> <li>• Mancata costruzione di un modello di costi standard dei servizi al quale parametrare il costo dei diversi servizi regionali così da stabilire il fabbisogno regionale e il costo oggetto dell’affidamento.</li> <li>• Eccessiva frammentazione della produzione dell’offerta di TPL (debolezza per organizzazione dei servizi) (18).</li> <li>• Sensibile flessione della domanda di trasporto, specie automobilistico, nei giorni festivi.</li> <li>• Sovrapposizioni funzionali tra modalità (ferroviario-automobilistico) e competenze (urbano-extraurbano) (19).</li> <li>• Rigidità e non rinegoziabilità degli affidamenti vigenti (20).</li> <li>• Scarsa attitudine alla co-pianificazione da parte degli EE.LL. (21).</li> </ul>

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<p><b>Settore ferroviario</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accordi di cooperazione con Regioni limitrofe (es:Lazio per cadenzamento linea su Roma) (7).</li> <li>• Affidabilità e puntualità dei servizi (8).</li> <li>• Buona percezione e buon grado di soddisfazione dell'utenza per il confort a bordo del vettore regionale.</li> </ul>	<p><b>Settore ferroviario</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bassa percezione e grado di soddisfazione dell'utenza dei servizi ferroviari (Fonte Istat) (22).</li> <li>• Elevato grado di saturazione dei posti offerti nelle direttrici ad alta frequentazione.</li> <li>• Alta percentuale di evasione del pagamento del titolo di viaggio (23).</li> <li>• Criticità nella definizione e gestioni di accordi commerciali tra i vettori dei servizi regionali per le tratte comuni, non sempre in perfetta comunanza di prospettive.</li> <li>• Condivisione del materiale rotabile con regioni limitrofe (24).</li> <li>• Condizionamento derivante da programmi di esercizio condivisi con regioni limitrofe (25).</li> </ul>
<p><b>Settore automobilistico extraurbano</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presenza di una rete di servizi capillare (9).</li> <li>• Affidabilità e puntualità dei servizi (10).</li> <li>• Presenza di un elevato traffico consolidato per quanto riguarda i collegamenti dall'interno verso la costa e, nelle zone interne, verso i grandi poli attrattori (11).</li> <li>• Buona percezione e grado di soddisfazione dell'utenza dei servizi automobilistici extraurbani (12).</li> </ul>	<p><b>Settore automobilistico extraurbano</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Programmazione non sempre improntata alla efficienza e funzionalità (troppe fermate che nel centro urbano si sovrappongono ai servizi urbani) (26).</li> <li>• Mancata definizione delle partite debitorie pregresse (27).</li> <li>• Concorrenza dei servizi sostitutivi/integrativi dei servizi ferroviari.</li> <li>• Possibile incongruenza dei programmi di esercizio delle linee a servizio dei poli industriali (cd linee operaie) in relazione ai diversi scenari occupazionali e alla domanda effettiva.</li> </ul>

**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<p><b>Settore automobilistico urbano</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presenza di un programma di esercizio capillare.</li> <li>• Affidabilità e puntualità dei servizi (13).</li> <li>• Presenza di un elevato traffico consolidato.</li> <li>• Buona dotazione, nell'area Chieti Pescara (area integrata Unico), di mezzi a basso impatto ambientale (Euro 5): i veicoli circolanti con queste caratteristiche sono circa 70 e muniti di emettitrici a bordo.</li> </ul>	<p><b>Settore automobilistico urbano</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Programmazione non sempre improntata alla efficienza e funzionalità (eccessivo numero di fermate e sovrapposizione con i servizi extraurbani) (28).</li> <li>• Sperequazione nella dotazione di servizi e nel riconoscimento dei corrispettivi.</li> <li>• Significativa evasione del pagamento del titolo di viaggio (29).</li> <li>• Livello di indebitamento delle Amministrazioni locali nei confronti degli operatori. (ritardo nei pagamenti da parte dei Comuni capoluogo di Provincia a cui sono state trasferite le risorse nel corso del 2011) (30).</li> </ul>



## Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

### **Note alla tabella “Punti di Forza/Punti di Debolezza”:**

<sup>1)</sup> La legge regionale 22 febbraio 2012, n. 9 recante “*Semplificazione delle procedure in materia di trasporto pubblico locale*” rappresenta, per un verso, l'immediato e concreto tentativo – rivelatosi peraltro efficace – di semplificare le procedure dirette al pagamento dei contributi di esercizio alle aziende di TPL e, dall'altro, un primo passo verso la progressiva introduzione di tecnologie informatiche nelle comunicazioni, nelle procedure di verifica, controllo e pagamento tra l'ente concedente e il concessionario, in modo da sostituire i documenti cartacei con quelli elettronici.

<sup>2)</sup> La Direzione regionale Trasporti, nel corso del 2012, ha aggiornato il proprio programma VISUM per l'elaborazione dei dati e dei modelli necessari alla configurazione della rete regionale di TPL funzionale alla riprogrammazione dei servizi di TPL. (DET.DIR.10/2012/DE7).

<sup>3)</sup> A partire dal 1° settembre 2004 nell'area compresa tra i Comuni di Pescara, Chieti, Francavilla al Mare, Montesilvano, Cepagatti, San Giovanni Teatino, Spoltore, Torrevicchia Teatina e porzioni di territorio dei Comuni di Silvi, Ripa Teatina, Cappelletti, Città Sant'Angelo, Manoppello e Miglianico, (per una popolazione complessiva di circa 350 mila abitanti) si è dato vita ad un sistema di integrazione tra vettori e linee diverse del Trasporto pubblico. La naturale vocazione dell'area a diventare un'area compatta, dal punto di vista dei trasporti, risulta, del resto, dagli stessi studi condotti nell'ambito della definizione del Piano regionale dei Trasporti. In essi è emerso che l'area geografica che insiste tra Chieti e Pescara detiene almeno il 30% della demografia abruzzese e una quota altrettanto rilevante del trasporto delle merci, peraltro fortemente aggravata dall'allocatione nella zona considerata di un numero elevatissimo di strutture di grande distribuzione. Solo per fare qualche esempio i dati degli spostamenti nell'area compatta che include i Comuni di Città S. Angelo, Cappelletti sul Tavo, Montesilvano, Pescara, Spoltore, Moscufo, Pianella, Cepagatti, Chieti, S. Giovanni Teatino, Torrevicchia, Francavilla a Mare, evidenziano che, all'interno di un'area con una popolazione complessiva di 297.003 abitanti, vengono generati 49.385 spostamenti sistematici non intracomunali, di cui 40.042 con destinazione interna alla stessa area (auto contenimento pari all'81%) e una densità lineare media di questi spostamenti, consistente nella media dei rapporti tra numero di spostamenti e distanza percorsa è pari a 254 spostamenti/km.

<sup>4)</sup> Con D.G.R. n. 486 del 30 luglio 2012, successivamente sottoposta all'esame del Consiglio delle Autonomie locali (che, con Deliberazione n. 4 del 26 settembre 2012, ha espresso parere favorevole) sono stati individuati i bacini di traffico ai sensi dell'art. 3 bis del D.L. 138/2011 convertito con modificazione nella L. 148/2011 e s.m.i. In particolare per i due bacini (C e D) che superano i confini delle attuali circoscrizioni provinciali -giacché concepiti secondo logiche funzionali alla mobilità dei territori interessati -la proposta relativa all'individuazione dell'ente di governo prevede la Regione quale soggetto deputato all'organizzazione del sistema di trasporto interno al bacino di riferimento, ferma restando l'individuazione di forme di coordinamento con gli enti locali: sia di quelli titolari di una rete urbana finanziata con risorse a carico del bilancio regionale, sia di quelli che, pur non essendo titolari di rete urbana finanziata con risorse regionali, avranno riconosciuta una quota di servizi che, sebbene asservite alla rete del bacino di competenza, manterranno le caratteristiche dei servizi di area integrati. Nella proposta dei bacini si è, così, ritenuto che un'unica cabina di regia, con forme di coordinamento con le istanze locali, possa favorire una semplificazione nella gestione delle reti di bacino in linea con la logica sottostante all'art.3 bis del D.L. 138/2011 e s.m.i.

<sup>5)</sup> L'attuale organizzazione del TPL regionale presenta una frammentazione organizzativa dovuta alla presenza di un numero considerevole di gestori. Se questo è vero è altrettanto vero che vi sono studi che attestano come la dimensione ottimale della produzione si attesti indicativamente intorno agli 8-10 milioni di vetture-km annue, superati i quali il costo chilometrico comincia a crescere.

<sup>6)</sup> L'individuazione della Regione, quale ente di governo dei bacini di traffico più grandi, rafforza il ruolo di ente programmatore, e consente di collegare i programmi e contenuti del servizio di trasporto con la responsabilità della spesa prevista per farvi fronte, salvo naturalmente garantire forme di partecipazione degli enti locali destinatari dei servizi di ambito urbano finanziati con le risorse del Fondo unico regionale.



#### Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

<sup>7)</sup> Il 20 settembre 2011 è stato stipulato con la Regione Lazio un protocollo di intesa avente ad oggetto “*Il miglioramento della mobilità interregionale*”. In particolare è stata prevista la riorganizzazione del servizio sulla tratta Avezzano-Roma al fine di rendere il servizio più attrattivo e fruibile e, a tale scopo, è stato concordato di richiedere a Trenitalia la possibilità che il materiale rotabile destinato alla linea in questione sia condiviso fra l’una e l’altra regione. Per la stessa finalità, la Regione Abruzzo si è altresì resa disponibile ad adoperarsi per l’utilizzo anche dei convogli dell’Azienda ferroviaria Sangritana. Sono state inoltre preventivate modifiche all’offerta di trasporto anche sulle linee Terni – L’Aquila e Roccasecca – Avezzano (anche nell’ottica di integrazione/adduzione rispetto ai servizi su gomma). Obiettivi delle azioni comuni saranno, in relazione alle risorse disponibili: ingressi contemporanei nelle stazioni; riattivazione stazioni di incrocio dismesse; previsioni di punti di precedenza nelle tratte a doppio binario; implementazione di impianti di segnalamento e per la gestione della circolazione; generale ammodernamento tecnologico della linea.

<sup>8)</sup> Dalle risultanze dei verbali (2011-2013) del Comitato tecnico di gestione del contratto di servizio Trenitalia si evince il rispetto della puntualità e una buona frequentazione sui servizi soprattutto sulla costa.

<sup>9)</sup> Secondo la rilevazione ISTAT 2012 sul grado di soddisfazione, in Abruzzo, per alcuni aspetti del servizio di trasporto pubblico, il servizio effettuato con il pullman presenta quanto a comodità di orari, collegamenti fra zone buone percentuali di riscontro con valori superiori al 60%.

<sup>10)</sup> Sempre secondo la rilevazione ISTAT 2012 con riguardo alle voci informazioni sugli orari e sui servizi, possibilità di trovare posti a sedere, pulizia, puntualità, frequenza e velocità delle corse, le percentuali di riscontro della soddisfazione da parte degli utenti sono tutte piuttosto alte sopra al 60% con punte di 80% per quanto riguarda la puntualità.

<sup>11)</sup> Dalla rilevazione quotidiana resa dalle aziende concessionarie sul numero di corse bis effettuate emerge che, per alcune tratte quali Avezzano/L’Aquila, Teramo/L’Aquila e, verso l’area Unico, i collegamenti effettuati da Cepagatti e Città Sant’Angelo l’intervento aggiuntivo (in alcuni casi anche fino a 4 coppie in più di corse al giorno) è pressoché sistematico.

<sup>12)</sup> Vedi supra note 9 e 10.

<sup>13)</sup> Dalla rilevazione ISTAT 2012 il grado di soddisfazione per l’utilizzo dell’autobus (ove per esso si intende il servizio urbano) si attesta, con riguardo alla puntualità al 65,4% in lieve aumento rispetto ai dati dell’ultimo triennio.

<sup>14)</sup> La legge regionale di attuazione del D.lgs. 422/97, L.R. 152/98, è stata per gran parte sospesa in attesa del dimensionamento dei bacini. Nel frattempo il sistema ha continuato ad essere regolato dalla precedente L.R. 62/83, a sua volta di attuazione della L.151/81. Il sistema regionale è in questo modo ancora basato sui provvedimenti di concessione e finanziato attraverso i contributi di esercizio, la cui metodologia di calcolo si basa su costi economici standardizzati (art. 49 L.R. 62/83).

<sup>15)</sup> Prevista dall’art. 25 della L.R. 152/98 l’agenzia, che avrebbe dovuto monitorare l’offerta e la domanda di trasporto, le reti, la qualità e il livello dei servizi prodotti, non ha mai visto la luce, sospesa, al pari degli altri istituti giuridici ivi previsti, dalla L.R.59/99.

<sup>16)</sup> Ad eccezione del sistema “Unico” (sub nota3), i tentativi di organizzare un sistema di integrazione (che a differenza di Unico includesse anche i servizi ferroviari) hanno incontrato ostacoli che di fatto hanno impedito qualsiasi sperimentazione, lasciando i progetti e gli studi effettuati ad un livello meramente teorico, per quanto dettagliato. Le difficoltà più evidenti hanno riguardato la composizione (numericamente elevata) dei vettori coinvolti (con conseguente complessità relativamente al regime di riparto degli introiti) nonché la sensibile differenza fra tariffe ferroviarie e automobilistiche che, nell’ipotesi dell’integrazione, avrebbe comportato un significativo aumento dei prezzi dei titoli di viaggio.

<sup>17)</sup> La lentezza nel portare a termine i piani e i progetti di *governance* così come prospettati nella L.R.158/98e, al contrario, il vivace dinamismo normativo che, a livello nazionale, ha interessato negli ultimi anni il settore dei servizi pubblici hanno determinato un irrigidimento della gestione del sistema dei trasporti regionali, che, di fatto, ha continuato a replicare vecchi schemi procedurali, con il proseguimento dei rapporti concessori che, rinnova-



### Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

ti *ope legis* di anno in anno, hanno indebolito il potere impositivo (o anche larvamente contrattuale) dell'ente concedente, il quale ha pertanto incontrato non poche difficoltà ogni qual volta ha inteso proporre miglioramenti o cambiamenti ai concessionari.

<sup>18)</sup> La parcellizzazione degli affidamenti con oltre 40 diversi vettori e al contempo la gestione centralizzata in capo alla Regione di circa il 90% dell'intera rete rende difficoltosa l'organizzazione di alcuni aspetti del sistema dei trasporti pubblici specie con riguardo all'implementazione di sistemi informatici, alla integrazione modale e tariffaria e in genere a tutte le iniziative che necessitano di una condivisione. Inoltre, la sproporzione numerica, per quanto differenti siano i ruoli delle parti, può determinare, a volte, un ribaltamento delle posizioni di forza.

<sup>19)</sup> Per quanto sia stata portata a termine (in applicazione della L.R.1/2011) una efficace operazione di riduzione dei chilometri ammessi a contributo, il disegno della rete urbana ed extraurbana risente della rigidità di una disposizione che, originariamente, doveva essere una norma transitoria ma che poi nei fatti regola il sistema da oltre un decennio. Si tratta della norma che definisce il monte chilometrico (ora decurtato di una percentuale stabilita dalla L.R. 1/2010) dei servizi finanziabili; limite numerico che, tuttavia, è finito con il diventare un limite all'attività di pianificazione, all'elaborazione "ad ampio e complessivo raggio" dell'offerta di trasporto. Questa stasi programmatica ha cristallizzato, in qualche caso, anche situazioni di squilibrio dell'offerta rispetto alla domanda, con sovrapposizioni di servizi e dispendio di risorse finanziarie e talvolta ambientali.

<sup>20)</sup> Il quadro normativo in materia di relazioni fra Regione e attuali gestori dei servizi ferroviari non ha sinora permesso alle Regioni di esercitare un vero e proprio potere contrattuale. Si ricorda in questo senso, la vicenda dell'ultimo contratto Trenitalia e del catalogo dei servizi di fatto "imposto" alle Regioni.

<sup>21)</sup> Per le considerazioni già esplicitate nelle note dedicate al quadro normativo regionale e riguardanti la mancata attuazione della riforma del 1997, gli enti locali non hanno sufficientemente maturato una cultura della mobilità collettiva incentivata e sostenuta da politiche in materia di viabilità e di urbanistica disposte, se è necessario anche, a limitare e scoraggiare la mobilità privata.

<sup>22)</sup> Dalla rilevazione ISTAT sul grado di soddisfazione degli utenti in relazione all'utilizzo del treno, quasi tutti gli indici presi in considerazione, si attestano nel 2012 su una percentuale al di sotto del 50%. Salvo infatti l'indice relativo alla disponibilità dei posti a sedere, pari al 66%, gli altri indicatori quali informazioni sui servizi e sugli orari, costo del biglietto, comodità degli orari, pulizia delle vetture e puntualità registrano gradi di soddisfazione che rivelano margini di miglioramento consistenti.

<sup>23)</sup> Su alcune tratte, specie costiere (come ad esempio la Pescara-Termoli) si registra quasi sistematicamente una domanda superiore all'offerta con disagi dell'utenza, costretta a viaggiare in piedi e su treni affollati.

<sup>24)</sup> La gestione condivisa del parco rotabile con le Regioni limitrofe, per quanto essenziale e non superabile, almeno non nel breve periodo, comporta tuttavia più di una difficoltà organizzativa. Possono, tuttavia, esserci margini di miglioramento al momento delle intese e degli accordi di utilizzo con le altre Regioni.

<sup>25)</sup> Le osservazioni del punto precedente valgono, *mutatis mutandi*, anche per quanto riguarda i programmi di esercizio di servizi interregionali.

<sup>26)</sup> Il mancato coordinamento tra pianificazione dei servizi regionali e urbani, una cattiva ma ormai consolidata abitudine, sia dei vettori che dell'utenza del servizio extraurbano, di servirsi delle fermate dei servizi urbani ha completamente snaturato, in alcuni casi, la funzione e la tipologia dei vari servizi di trasporto. Il che ha portato ad un rallentamento della velocità commerciale dei servizi extraurbani con conseguente percezione dell'utenza di un trasporto poco conveniente e, d'altra parte, ad una congestione del traffico nei centri urbani.

<sup>27)</sup> Per quanto in via di definizione, sono ancora aperte alcune questioni (anche sul piano giudiziario) che riguardano la determinazione dei saldi relativi ai contributi di esercizio riferiti agli anni 2004- 2012.

<sup>28)</sup> Valgono le considerazioni già espresse in ordine alla non sempre matura capacità di programmazione degli enti locali.

<sup>29)</sup> In linea con il dato nazionale, anche in Abruzzo sono alte le percentuali di evasione del pagamento del titolo di viaggio.



**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

<sup>30)</sup> Il trasferimento delle risorse ai Comuni capoluogo di Provincia è avvenuto soltanto con la L.R.1/2011. In precedenza, la partita finanziaria anche dei servizi urbani di questi comuni era gestita dalla Regione. I Comuni hanno pertanto assunto questa nuova responsabilità non senza difficoltà. Per alcuni di essi, questa evidenza ha comportato qualche volta un ritardo nel corrispondere alle aziende i contributi di esercizio.

OPPORTUNITÀ	MINACCE
<p><b>Sistema complessivo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Istituzione del Fondo unico regionale per il trasporto pubblico, alimentato anche dalle risorse finanziarie derivanti dalle dismissioni dei beni trasferiti dallo Stato alla Regione (LR 20/2013).</li> <li>• Dotazione di nodi di scambio intermodale (1).</li> <li>• Quadro normativo regionale che incentiva l'attuazione di politiche a favore del TPL (2).</li> <li>• Presenza di comprensori con caratteristiche metropolitane (3).</li> <li>• Presenza di assi di continuità insediativa.</li> <li>• Presenza di area a forte connotazione industriale.</li> <li>• Situazione generale economica di crisi che costringe all'utilizzo della mobilità pubblica (4).</li> <li>• Maggiore attenzione ai temi relativi al rispetto dell'ambiente e alla preoccupazione di ridurre gli agenti inquinanti (6).</li> </ul>	<p><b>Sistema complessivo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Riaccentramento delle sedi operative e lavorative di servizi e uffici P.A. sul territorio (5).</li> <li>• Instabilità dell'attuale quadro normativo a tutti i livelli.</li> <li>• Incertezza sul percorso di riassetto istituzionale specie con riguardo al ruolo dell'ente di governo e al riconoscimento in capo ai Comuni della funzione fondamentale del trasporto pubblico in ambito urbano e in capo alle Province delle funzioni di organizzazione della rete del trasporto in ambito provinciale (7).</li> <li>• Incertezza delle risorse future (dopo il 2015) trasferite alla Regione dal Fondo Nazionale TPL .</li> <li>• Meccanismo della premialità che rischia di mettere in difficoltà il bilancio degli enti concedenti, costringendo a considerevoli anticipazione dei corrispettivi (legati alla percentuale della premialità) al fine di onorare gli impegni con gli affidatari dei servizi.</li> <li>• Assenza di politiche a favore del TPL attuate dagli EELL.</li> <li>• Scarsa propensione alla rottura di carico.</li> <li>• Presenza di aree a forte dispersione insediativa/aree a domanda debole (8).</li> <li>• Alta percentuale di popolazione che risiede in zone montane (9).</li> </ul>



OPPORTUNITÀ	MINACCE
<b>Settore ferroviario</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Alta percentuale di popolazione direttamente servita dalla rete ferroviaria (aree costiere).</li> <li>Centralità delle stazioni ferroviarie in ambito urbano.</li> <li>Presenza di linee in aree a forte vocazione turistica.</li> <li>Caratteristiche prestazionali della dorsale ferroviaria principale (elevata capacità e velocità di fiancata).</li> <li>Interventi in atto potenziamento/ ammodernamento dell'infrastruttura.</li> <li>Interventi in atto di potenziamento/ ammodernamento del materiale rotabile.</li> <li>Prossimo rinnovo dei contratti/gara per l'affidamento.</li> </ul>	<b>Settore ferroviario</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Caratteristiche prestazionali della rete ferroviaria interna (bassa capacità e velocità di fiancata).</li> <li>Stato di manutenzione della rete ferroviaria.</li> <li>Anzianità del materiale rotabile.</li> <li>Ritardo nella realizzazione degli interventi infrastrutturali programmati.</li> </ul>
<b>Settore automobilistico extraurbano</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Prossimo rinnovo dei contratti/gara per l'affidamento.</li> <li>Programma di sostituzione di circa n.76 autobus interurbani (PAR FAS Abruzzo 2007 – 2013 Linea di Azione III.2.3.a Intervento n.2 sub.1).</li> <li>Programma di potenziamento di autobus di dimensione corta e media da inserire nell'area del c.d. "cratere" per € 3.627.000,00 (PAR FAS Abruzzo 2007 – 2013 Linea di Azione III.2.3.a Intervento n.2 sub.2).</li> </ul>	<b>Settore automobilistico extraurbano</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Congestione della rete stradale.</li> <li>Stato di manutenzione della rete stradale.</li> <li>Livello di tortuosità della rete stradale.</li> <li>Assenza di corsie riservate o di sistemi di preferenziazione per il TPL nella penetrazione in campo urbano.</li> </ul>
<b>Settore automobilistico urbano</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Prossimo rinnovo dei contratti/gara per l'affidamento.</li> <li>Programma di sostituzione di circa n.22 autobus urbani (PAR FAS Abruzzo 2007 – 2013 Linea di Azione III.2.3.a Intervento n.2 sub.1).</li> </ul>	<b>Settore automobilistico urbano</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Congestione della rete stradale urbana.</li> <li>Stato di manutenzione della rete stradale urbana.</li> <li>Caratteristiche geometrico-funzionali della rete stradale urbana.</li> <li>Assenza di corsie riservate o di sistemi di preferenziazione per il TPL in campo urbano.</li> </ul>



**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

**Note alla tabella “Opportunità e minacce”:**

- 1) Per quanto non del tutto operativi ed alcuni bisognosi di opere di manutenzione, i nodi logistici maggiori presenti in Abruzzo sono rappresentati dal Centro di smistamento merci della Marsica, dagli Autoporti di Castellalto, Roseto degli Abruzzi e San Salvo nonché dall'Interporto Val Pescara di Manoppello, servito dalla linea ferroviaria.
- 2) L'art. 62 comma 1 della L.R.1/2011 stabilisce che *«I Comuni, quali misure di efficientamento, prevedono, nell'ambito della propria rete viaria, la creazione di corsie preferenziali ad esclusivo uso dei mezzi pubblici, limitazioni al traffico privato all'interno delle proprie aree urbane ovvero altre misure di incentivazione dirette al miglioramento della mobilità pubblica. L'adozione delle predette misure costituisce elemento premiale nell'assegnazione di risorse a seguito del trasferimento delle funzioni, secondo i criteri specificati con apposito atto emanato dalla Giunta regionale»*.
- 3) Il dimensionamento in bacini adottato in applicazione dell'art. 3 bis del D.L.138/2011 prende in considerazione l'esistenza di un'area che per continuità insediativa, incidenza abitativa e gli alti livelli di autocontenimento può rappresentare un'area con caratteristiche metropolitane. Peraltro l'esperienza di integrazione tariffaria (UNICO) sperimentata in parte di questa zona potrebbe essere valorizzata e perfezionata comprendendo aree che ora non lo sono.
- 4) Questa situazione di crisi congiunturale può rappresentare per il trasporto pubblico l'opportunità di “agganciare” anche l'utenza “new entry”, purché il sistema sia capace di dimostrare efficienza, comodità e convenienza tali da consentire una fidelizzazione dei nuovi clienti che potranno quindi pensare al trasporto pubblico come scelta e non come necessità.
- 5) Le recenti politiche di spending review specie quelle dispongono la chiusura di uffici e servizi periferici (tribunali, ospedali ecc.) producono conseguenze anche immediate nelle abitudini e nelle esigenze di spostamento dei cittadini, con un presumibile aumento di domanda di trasporto verso i poli accentratori delle funzioni non più delocalizzate. Le politiche sulla mobilità pubblica dovrebbero quindi trovarsi nelle condizioni di poter ricevere subito e in maniera adeguata questa maggior richiesta di trasporto. Nella misura in cui saprà essere comodo e efficiente il servizio pubblico potrà anche in futuro mantenere la sua attrattività.
- 6) Unitamente a quanto evidenziato nella precedente nota anche la maggiore sensibilità che si sta diffondendo con riguardo ai temi ambientali potrebbe essere un'opportunità per incoraggiare, da una parte, l'utenza e, dall'altra, gli enti locali così da favorire nelle decisioni relative alla viabilità dei propri comprensori, scelte che privilegino il mezzo pubblico (zona ZTL, corsie preferenziali, sistema di parcheggi efficiente, incentivo alla mobilità collettiva ecc.)
- 7) Nel luglio 2012 mentre le Regioni erano impegnate nella definizione dei bacini di cui all'art. 3 bis del D.L. 138/2011 e s.m.i e la Corte costituzionale si pronunciava dichiarando l'illegittimità dell'art. 4 del medesimo D.L. 138/2011 (che disegnava un sistema del TPL collegato all'art. 3 bis), il legislatore statale - che aveva stabilito qualche mese prima che l'ente di governo del bacino doveva essere sovrano nell'organizzazione, gestione e controllo del Tpl - confermava, al contrario, in capo ai Comuni, l'organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale, ivi compresi i servizi di trasporto pubblico comunale (art. 19 comma 1, lett. B D.L. 95/2012) e in capo alle Province, in attesa del loro riordino, l'attività di pianificazione dei trasporti in ambito provinciale (art. 17 comma 10 D.L. 95/2012). Un disegno istituzionale, questo, che non sembra propriamente ispirato a criteri di chiarezza e di certezza giuridica. Il “*chi deve fare cosa*” nel sistema dei trasporti pubblici locali è al momento una domanda che legittima troppe e diverse risposte.
- 8) Incrociando il dato relativo alla percentuale dei comuni cd. Montagna interna (54%, rispetto al 22% di collina interne e 24% di collina litoranea) con quello relativo all'indice di densità demografica - la cui media è sensibil-



**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

mente inferiore a quella del dato nazionale (120,69 Km<sup>2</sup> rispetto a 196,75 ab/km<sup>2</sup>) – emerge un territorio caratterizzato da ampie zone con una elevata componente di domanda di mobilità debole e debolissima, dovuta alla presenza di realtà comunali caratterizzate da un basso e bassissimo livello demografico. Al contrario parti della regione, concentrate sulla costa e nell'area che va da Silvi a Francavilla al Mare (comprendendo l'interno con i Comuni di Spoltore, San Giovanni Teatino e Chieti) rappresentano un dato opposto con un indice assolutamente significativo. Questa caratteristica costituisce, per l'azione di programmazione del TPL, un elemento di debolezza e di complessità giacché rende difficoltosa la pianificazione e, soprattutto, il raggiungimento dell'obiettivo di incremento dei trasportati previsto dalla normativa vigente.

9)Valgono le considerazioni di cui alla nota precedente.

\*\*\*\*\*



### 3 Strategia di riprogrammazione della Rete dei Servizi di Trasporto

#### 3.1 Il fabbisogno di mobilità della Regione: un'analisi generale

La popolazione della Regione Abruzzo è passata da 1.338.898 dell'anno 2010 a 1.307.309 nell'anno 2011 (ultimo censimento ISTAT 9 ottobre 2011).

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Popolazione al 1° gennaio</b>										
<b>Totale Regione</b>	1.262.379	1.273.284	1.285.896	1.299.272	1.305.307	1.309.797	1.323.987	1.334.675	1.338.898	1.307.309
<b>L'Aquila</b>	297.592	298.082	302.256	304.068	305.101	305.400	307.643	309.131	309.264	298.343
<b>Teramo</b>	287.331	289.161	293.517	296.063	298.789	301.188	306.067	309.838	311.590	306.349
<b>Pescara</b>	295.463	302.983	305.725	307.974	309.947	311.896	315.825	319.209	321.192	314.661
<b>Chieti</b>	381.993	383.058	384.398	391.167	391.470	391.313	394.452	396.497	396.852	387.956

**Tabella 24. Bilancio demografico della popolazione residente totale per provincia (Fonte: ISTAT)**

Il dato è emblematico perché mentre nell'ultimo decennio il trend è stato sempre di crescita, nel 2011 si è registrata una battuta di arresto con riduzione significativa della popolazione soprattutto in provincia di L'Aquila. E' ovvio che il dato sopra riportato ha avuto ed avrà riflessi sulla domanda di mobilità.

Altri elementi di rilievo che hanno influito e continueranno ad influire l'evoluzione dei fabbisogni di mobilità nel bacino abruzzese sono:

- la distribuzione dei flussi di traffico, che risulta fortemente polarizzata nell'area metropolitana Chieti-Pescara.
- il perdurare della crisi economica che continuerà ad avere riflessi sugli spostamenti casa-lavoro a causa della chiusura delle aziende; va in questa sede evidenziato che la scelta da parte della Regione di non aumentare oltre il 10% la leva tariffaria è stata legata al fattore crisi per non gravare i cittadini utenti di ulteriori spese ;
- le misure di spending review che hanno determinato gli spostamenti degli uffici pubblici con conseguente chiusura delle sedi periferiche;
- l'evento sismico che ha colpito la città di L'Aquila ed i comuni limitrofi nell'aprile 2009 che ha trasformato in maniera radicale non solo lo scenario socio economico ma soprattutto la domanda di mobilità dell'intera regione;



### 3.2 La politica regionale per la mobilità

La Regione Abruzzo ancor prima che venisse fissato l'obbligo di effettuare una riprogrammazione dei servizi ai sensi D.L. 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla Legge 17 dicembre 2012, n. 221 e del successivo DPCM dell'11 marzo 2013, ha operato una prima ristrutturazione dei servizi di TPL in relazione alle riduzioni di trasferimenti statali sul comparto.

Il capo VI «Interventi urgenti e indifferibili in materia di trasporto pubblico regionale e locale» della Legge regionale 10 gennaio 2011, n. 1 (Finanziaria regionale) ha dettato le prime disposizioni di riordino della materia del trasporto pubblico regionale e locale.

Nel dettaglio la Regione Abruzzo, ai sensi del combinato disposto di cui agli artt. 61 e 63 della citata legge regionale, di concerto con le aziende concessionarie di servizi di trasporto pubblico regionale e locale, ha approvato i piani di ristrutturazione dei servizi di trasporto pubblico in grado di determinare una riduzione del 10% del monte chilometrico ammesso alla contribuzione regionale.

La nuova offerta di trasporto contenuta nei piani di ristrutturazione è stata elaborata, ai sensi del terzo comma dell'art. 61 della L.R.1/2011, nel rispetto delle priorità connesse alla salvaguardia del pendolarismo lavorativo e scolastico, dei servizi a domanda debole e della tutela delle zone montane ed interne maggiormente disagiate.

La ristrutturazione dei servizi è stata altresì formulata, a norma del quarto comma del citato art. 61» della Legge regionale 10 gennaio 2011, n. 1, tenendo conto dei seguenti criteri:

- eliminazione delle sovrapposizioni, ove per tali si intendono le linee con relazioni di traffico coincidenti o similari;
- riduzione delle corse nei giorni festivi o nelle fasce orarie di «morbida»;
- coordinamento fra i servizi ferroviari, le autolinee regionali e urbane.

La Direzione, pertanto, ha provveduto a riordinare i n.297 atti di concessione che si erano stratificati nel corso del tempo riorganizzandoli in un unico atto per ciascuna azienda di T.P.L.. Inoltre, a norma del secondo comma dell'art. 63 della L.R.1/2011 che prevedeva la sottoscrizione degli atti amministrativi necessari e conseguenti alla ristrutturazione dei servizi, è stato approvato con Determinazione n. 101/DE10 del 20.12.2012 lo schema tipo di Convenzione che ha sostituito integralmente gli allegati sotto le voci «Convenzione» e «Capitolato generale» delle Concessioni così come modificate per effetto dei provvedimenti direttoriali adottati in conformità del comma 4 dell'art. 61 della L.R.1/2011. Sono stati di seguito sottoscritti con le aziende di t.p.l. in concessione regionale n.31 disciplinari per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale oggetto dei provvedimenti di ristrutturazione di cui agli artt. 61 e 63 della L.R. 10 gennaio 2011, n.1. Detto disciplinare regola in maniera più moderna e attenta i rapporti tra l'ente concedente e la Regione Abruzzo riformulando gli «obblighi» e i «diritti» in capo ai sottoscrittori.



## Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

La ristrutturazione sopra descritta ha, in qualche caso, reso necessari atti di rettifica dei provvedimenti approvati. In particolare la eliminazione della sovrapposizione sulla fascia costiera regionale più densamente abitata (Chieti – Pescara – Giulianova – Teramo) tra i servizi su gomma di A.R.P.A. S.p.A. e quelli svolti su rotaia da Trenitalia S.p.A. si è rivelata controproducente per l'utenza; infatti i servizi su gomma e su ferro seppur sovrapposti evidenziano entrambi ottimi livelli di frequentazione e di riempimento tali da non consentire la soppressione di una delle due modalità. Ciò si spiega con la circostanza che le due modalità di trasporto hanno caratteristiche tra loro diverse e in qualche caso complementari, (la gomma più capillare, il ferro più adatto per le percorrenze maggiori) e vengono utilizzate dall'utenza in base alle proprie diverse esigenze. Le corse su gomma sovrapposte al ferro, inizialmente sopprese ai sensi della Legge regionale 10 gennaio 2011, n. 1, sono state in parte reintrodotte in quanto tutte sostenibili dal sistema.

Di seguito si illustrano per punti i principali interventi sulla mobilità.

### Interventi sulla rete:

- L.R. 10 gennaio 2011 n. 1 art. 59 e ss.: prima serie di misure dirette all'efficientamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e comunale. Razionalizzazione e taglio del 10% ;
- N.34 Determine Direttoriali aventi ad oggetto l'approvazione delle ristrutturazioni dei programmi di esercizio delle aziende;
- D.G.R. 485 del 18 luglio 2011 Attuazione dell'art.63 della L.R.1/2011 con cui è stata approvata la ristrutturazione nel suo complesso;
- D.G.R.486 del 30 luglio 2012 ATTUAZIONE art. 3 bis L. 148/2011 e s.m.i.: *"Individuazione bacini territoriali ottimali ed omogenei servizio di trasporto pubblico locale e definizione di criteri e indirizzi.*
- Deliberazione n. 4 del 26 settembre 2012 del CAL: parere favorevole al dimensionamento;

### Interventi riferiti al sisma 2009

A seguito del sisma del 6 aprile 2009, sul piano dell'organizzazione dei trasporti è stato necessario adottare numerosi provvedimenti, alcuni legati più immediatamente all'emergenza del primo periodo post sisma alcuni più strutturali.

Nel dettaglio gli interventi realizzati sono stati:

- **GRATUITA' DEL TRASPORTO A FAVORE DELLE POPOLAZIONI COLPITE DAL SISMA:** all'indomani del sisma e fino al 31 luglio 2011, è stata assicurata la gratuità del servizio urbano del Comune di L'Aquila gestito dall'Azienda mobilità aquilana S.p.A e, attraverso un sistema di accreditamento, la gratuità degli spostamenti extraurbani **per la popolazione residente nei Comuni facenti parte del cratere e, dal agosto 2010, soltanto per coloro che** non avessero ancora fatto rientro nei comuni di residenza.  
Il progetto ha comportato una serie di attività, tra cui l'elaborazione di articolati di legge (LL.RR. 6/2009, 15/2009, 18/2009, 33/2010 e 1/2011), l'organizzazione di strumenti e procedure di controllo, la redazione di relazioni, circolari, prospetti, grafici e modelli nonché la attività di rendicontazione e verifica incrociata di dati.  
Il bacino di utenza interessata ha riguardato 57 Comuni per un totale di 143.878 potenziali beneficiari.  
Le tessere per la circolazione gratuita distribuite sono state circa a circa 27.000.



### Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

- **PROGETTO SPECIFICO DI TRASPORTO SCOLASTICO DEGLI STUDENTI AQUILANI DELLA SCUOLA DELL'OBBLIGO:** in occasione della riapertura dell'anno scolastico 2009-2010, il Dipartimento della Protezione Civile in collaborazione con la Direzione Regionale Trasporti e Viabilità, Demanio e Catasto Stradale, Sicurezza Stradale, sulla base di quanto statuito dall'art.11 della O.P.C.M. 3813 del 29.9.2009, ha messo a punto un progetto inerente il trasporto scolastico dedicato agli studenti aquilani temporaneamente dimoranti in strutture alberghiere della costa abruzzese e di altre località site in provincia di L'Aquila e Teramo. Il servizio di trasporto degli studenti è stato effettuato con mezzi reperiti a noleggio con servizio di accompagnamento.  
*Il servizio è stato attivato in occasione della riapertura delle scuole e nel corso dei primi due mesi ha trasportato mediamente circa 300 studenti die.* Successivamente a seguito delle consegne delle abitazioni del Progetto C.A.S.E. e dei primi MAP e il conseguente rientro di parte degli "sfollati" i numeri sono scesi. *A partire dal 7 gennaio 2010 sono rimaste attive n.6 corse per un numero di circa 100 trasportati giornalieri.*
- **SERVIZIO DI TRASPORTO DEDICATO PER GLI STUDENTI ISCRITTI ALL'UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI L'AQUILA:** a partire dall'Anno Accademico 2009- 2010 e per i due anni successivi, la Direzione Trasporti ha elaborato e definito il progetto di trasporto dedicato e gratuito per gli studenti iscritti a detta Università con il preciso obiettivo di fornire un servizio utile a evitare la diminuzione delle iscrizioni in un frangente in cui gli studenti "fuori-sede" non potevano trovare facilmente sistemazione nella città colpita dal sisma. I servizi sono stati organizzati sulla base di O.P.C.M. (n.3820 del 12.11.2009, n. 3898 del 17 settembre 2010 e n.3978 dell'8.11.2011) e hanno previsto *l'istituzione di oltre n.20 linee dedicate effettuate da imprese di trasporto al costo sociale di euro 1,10 a chilometro per i primi due anni e 1,20 per il terzo. Mediamente i trasportati sono stati 150.000-170.000 per ciascun anno accademico.*
- **SERVIZI DI T.P.L. ISTITUITI AI SENSI DEI COMMI 1, 2 E 3 DELL'ART.10 DELLA ORDINANZA DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI DEL 6 MAGGIO 2009 N.3763:** a seguito del sisma si è resa necessaria la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale nei territori colpiti dal sisma per assicurare i servizi di mobilità in favore della popolazione più rispondenti alle necessità emerse. *In virtù della citata normativa norma sono state adottate n.27 determinazioni dirigenziali di cui n.19 riguardanti il principale vettore regionale ovvero l'A.R.P.A. S.p.A.* I servizi così istituiti sono stati oggetto di monitoraggio annuale e progressivamente ridotti a parte quelli che per la loro valenza sono diventati parte stabile della rete regionale dei servizi minimi essenziali. Infatti a seguito della ristrutturazione operata ai sensi della L.R. 1/2011, i servizi c.d. "sisma" residuali hanno perso la connotazione di servizi aggiuntivi per entrare a far parte definitivamente della rete dei servizi ordinari di TPL.
- **PROGETTO PER LA DEFINIZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELLA CITTÀ DI L'AQUILA:** gli effetti devastanti causati dal sisma del 2009 hanno determinato notevoli stravolgimenti dell'intera mobilità della città di L'Aquila. Di conseguenza l'assetto infrastrutturale ed organizzativo dell'intero sistema trasportistico è ancora del tutto instabile e in continua evoluzione. La nuova struttura insediativa, spiccatamente multipolare, ha comportato maggiori oneri sia per i singoli cittadini, in termini di costi generalizzati di trasporto, sia per la collettività, in termini di esigenze di potenziamento di elementi della rete che nel passato rivestivano un ruolo di media/scarsa importanza e di gestione di una estesa rete di trasporto pubblico in grado di garantire la reciproca coesione tra parti della città e di salvaguardare l'identità urbana del nuovo assetto della città. La necessità di riorganizzare il sistema del trasporto pubblico locale urbano si è posta, sin da subito, come una priorità, considerata la nuova e diversa dislocazione della popolazione sul territorio. Dopo una serie di interventi di carattere parziale, a seguito di uno studio condotto dal Dipartimento di Informatica dell'Università degli studi



#### **Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

di L'Aquila, è stato predisposto ed in parte attuato nel corso del 2013 un nuovo programma dei servizi di t.p.l. urbano da parte della concessionaria A.M.A. S.p.A. attualmente in fase di sperimentazione.

#### **Interventi sulle tariffe:**

- Adeguamento al tasso d'inflazione periodo 2009-2011 con aumento delle tariffe pari al 5,3% (salvo l'Area Metropolitana Integrata c.d. "Unico" che è aumentata del 3,1%) - **D.G.R. 24 agosto 2011, n. 590.**

- Aumento del 10,0% per le tutte le tipologie di tariffe dei servizi urbani, suburbani ed interurbani ai sensi dell'art.60 della L.R.1/2011. Intervento temperato a fini sociali dall'introduzione del "*titolo di viaggio a tariffa agevolata*" (abbonamento mensile per gli utenti in possesso di ISEE non superiore a 10.000,00 euro), nonché dal blocco degli aumenti degli over 65 per gli abbonamenti annuali nominativi relativamente alle linee urbane e all'Area metropolitana UNICO. **D.G.R. 26 marzo 2012, n. 194.**

- Misure dirette ad incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico con ampliamento dell'offerta dei titoli di viaggio inteso ad intercettare il più possibile le differenti esigenze di mobilità dei lavoratori pendolari senza tuttavia creare disequilibri del sistema e onerosi costi aggiuntivi per le aziende. In particolare si segnala l'introduzione del titolo di viaggio nominativo extraurbano denominato "abbonamento mensile lunedì – venerdì" valido sulle tratte tra 50 km. e 150 km. e il titolo di viaggio nominativo extraurbano semestrale. **D.G.R. 18 marzo 2013 n. 200.**

Con riguardo al trasporto su ferro sono stati adottati i seguenti provvedimenti:

- MANOVRA 2011:** Aumento delle tariffe dell'8% (percentuale risultante dal recupero del tasso inflazionistico del 5,3% a cui è stato aggiunto un ulteriore 2,7%) al fine di avvicinare le tariffe del ferro a quelle della gomma. - **D.G.R. 21 febbraio 2011 n.123/P.**
- **MANOVRA 2012:** Adeguamento al tasso di inflazione con aumento delle tariffe del 4,3% - **D.G.R. 30 luglio 2012 n.487.**
- **MANOVRA 2013:** Adeguamento al tasso di inflazione con aumento delle tariffe del 3,0%. **D.G.R. 22 luglio 2013 n 527.**

-----oooOOOooo-----





## Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

Le azioni finalizzate alla razionalizzazione della spesa, il continuo monitoraggio dei servizi e la qualità dei risultati raggiunti nel triennio 2010-2012, dimostrano come già da tempo la Regione Abruzzo stia perseguendo gli obiettivi indicati nel Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95 (convertito con modificazioni dalla Legge 7 agosto 2012, n. 135, così come sostituito dall'art. 1, comma 301 della legge 24 dicembre 2012, n. 228) e dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2013, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n.148 del 26 giugno 2013.

*In linea generale e con riferimento alle azioni da intraprendere si evidenzia che le riduzioni dei servizi improduttivi, la rivisitazioni dei percorsi e la eliminazione di sovrapposizioni consentiranno di recuperare risorse da destinare al potenziamento dell'offerta in aree su cui si registra un costante aumento della domanda espressa ed una accertata domanda potenziale.*

### **LE AZIONI DI RIPROGRAMMAZIONE POSTE IN ESSERE NELL'ANNO 2013**

Nel corso del 2013 sono state poste in essere ulteriori azioni mirate alla razionalizzazione dei servizi a scarsa utenza.

- Ristrutturazione dei servizi di TPL Società Autoservizi Cerella s.r.l. e relativo monitoraggio.  
**DGR n.915 del 27.12.2012-** avente ad oggetto la soppressione di due linee con 2/3 viaggiatori in media per corsa e la contestuale istituzione di nuova linea operaia esercita nelle aree interne; il successivo monitoraggio ha rilevato una discreta frequentazione sulla nuova linea ;  
**DGR n.339 del 6.5.2013-** relativa alla soppressione di corse programmate in fasce di morbida o di sabato con contestuale istituzione di un nuovo collegamento tra le aree interne e la Fondovalle Sangro; il successivo monitoraggio ha rilevato una buona frequentazione.
- Ristrutturazione dei servizi di TPL Società ARPA s.r.l. **DGR n.916 del 27.12.2012** avente ad oggetto la razionalizzazione dei servizi nella Valle Subequana al fine di eliminare le sovrapposizioni nelle corse a scarsa frequentazione.
- Ristrutturazione dei servizi sulle modalità ferro e gomma a seguito della chiusura della tratta ferroviaria Avezzano-Roccasecca.  
A seguito della chiusura da parte di RFI della tratta ferroviaria di cui sopra, sono stati istituiti i servizi sostitutivi previsti dal Contratto di Servizio con Trenitalia. Detti servizi, causa i vincoli di percorso tipici delle corse sostitutive (ovvero la maggiore aderenza possibile con il percorso ferroviario), inevitabilmente hanno determinato disagi per l'utenza (tempi di percorrenza dilatati e viaggi poco confortevoli). Per tali motivi la Regione da un lato ha incrementato i servizi sostitutivi, dall'altro è intervenuta sui servizi di TPL ordinari su gomma implementando dove necessario le corse nell'area di riferimento senza oneri aggiuntivi per il bilancio regionale. **Determina dirigenziale n. 47 DE10 del 24.9.2013 Ditta Di Passio Armando –**  
Ovviamente la sostituzione della modalità ferro con i servizi sostitutivi ha comportato per l'anno 2013 una riduzione del corrispettivo del contratto di servizio con Trenitalia .



**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

- Modifica di esercizio dei servizi GTM Spa facenti parte del Contratto di servizio e/o delle Concessioni Regionali  
**Determine Dirigenziali DE10 n. 33 del 16 giugno 2013 e n. 46 del 12 settembre 2013** Tale razionalizzazione ha determinato un incremento delle percorrenze a carico del contratto di servizio ad invarianza di corrispettivo;
- Modifica di esercizio dei servizi ARPA Spa facenti parte delle Concessioni Regionali **Determine Dirigenziali DE10 n.28 del 5 giugno 2013-Linea L'Aquila Roma e n.49 del 27 settembre 2013 Giulianova-Teramo-L'Aquila-Roma.**
- Politiche tariffarie  
Misure dirette ad incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico con ampliamento dell'offerta dei titoli di viaggio inteso ad intercettare il più possibile le differenti esigenze di mobilità dei lavoratori pendolari senza tuttavia creare disequilibri del sistema e onerosi costi aggiuntivi per le aziende. In particolare si segnala l'introduzione del titolo di viaggio nominativo extraurbano denominato "abbonamento mensile lunedì – venerdì" valido sulle tratte tra 50 km. e 150 km. e il titolo di viaggio nominativo extraurbano semestrale. **D.G.R. 18 marzo 2013 n. 200:**  
**MANOVRA TARIFFARIA 2013:** Adeguamento al tasso di inflazione con aumento delle tariffe del 3,0%.  
**D.G.R. 22 luglio 2013 n 527.**
- Attività connessa alla raccolta informazioni e relativa creazione di una banca dati
  1. Invio circolari alle aziende del TPL gomma e ferro (Prot.n. 101109- 101114 e 101112 del 16 aprile 2013 – Prot.n.167929 del 2 luglio 2013-)
  2. Riunione operativa con tutte le aziende 17 luglio 2013 (convocata con nota Prot.n 176779 del 10 luglio 2013);
  3. Trasmissione modelli di rilevazione titoli di viaggio 2012 e parco autobus ( in data 23 luglio 2013 e 3 settembre 2013)
- Attività connessa alle politiche di contenimento della spesa del personale delle Società Pubbliche di Trasporto  
La Direzione Trasporti anche nel 2013, ha assicurato una costante attività di indirizzo e vigilanza nei confronti delle società partecipate, che ha dato risultati significativi e che si è rilevata efficace per la riduzione di alcune voci di spesa. L'esigenza, infatti, di perseguire una rigorosa azione di contenimento della spesa pubblica, volta ad assicurare un intervento organico diretto a conseguire gli obiettivi di finanza pubblica, coinvolge innegabilmente anche le Società partecipate. Sono state, pertanto, inviate alle società di trasporto partecipate dalla Regione delle circolari esplicative, contenenti anche indicazioni e chiarimenti in materia di contenimento e riduzione di specifiche tipologie di spesa (; spese per collaborazioni e consulenze; spese per organi collegiali ed altri organismi; spese relazioni pubbliche, convegni, mostre; spese per sponsorizzazioni; spese per missioni; spese per attività di formazione, compensi collegi arbitrali; riduzione costi personale, taglia carta; risparmio energetico; sistema degli acquisti e dei beni; piani triennali; immobili, autovetture ecc.), nonché sono state inoltrate, a seguito di segnalazioni ed esposti da parte delle Organizzazioni sindacali, richieste di chiarimenti e notizie in ordine alle suddette spese. **CIRCOLARI INVIAE:** (nota prot. n. RA/22358 in data 25.01.2013; nota prot. n. RA/65341 in data 6.03.2013; nota prot. n. RA/76079 in data 19.03.2013; nota prot. n. RA/77179 in data 19.03.2013; nota prot. n. RA/82060 in data 25.03.2013; nota prot. n. RA/112541 in data 30.04.2013; nota prot. n. RA/129796 in data 20.05.2013; nota prot. n. RA/135890 in data 27.05.2013; nota prot. n. RA/166161 in data 28.06.2013; nota prot. n. RA/183101 in data 17.07.2013; nota



### **Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

prot. n. RA/190870 in data 25.07.2013; nota prot. RA/176472 in data 10.07.2013; nota prot. n. RA/213837 in data 29.08.2013; nota prot. n. RA/214505 in data 30.08.2013; nota prot. n. RA/216547 in data 3.09.2013; nota prot. n. RA/221433 in data 10.10.2013; nota prot. n. RA/223056 in data 11.09.2013; nota prot. n. RA/225681 in data 13.09.2013; nota prot. n. RA/242231 in data 1.10.2013; nota prot. n. RA/249156 in data 09.10.2013; nota prot. n. RA/249081 in data 9.10.2013).

### **LE AZIONI DI RIPROGRAMMAZIONE DA ATTUARE ENTRO L'ANNO 2013 (con valutazione a consuntivo entro il 15 giugno 2014)**

- Rimodulazione e sostituzione entro 180 giorni dall'adozione del piano dei servizi diseconomici in relazione al mancato raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio al netto dell'infrastruttura con quelle più idonee a garantire il servizio (ovviamente l'azione è a cavallo degli anni 2013 e 2014)
- Coordinamento degli orari a partire dall'integrazione ferro-ferro, ferro-gomma e gomma-gomma: azione SMR3.1;
- Contrasto al fenomeno dell'evasione tariffaria: azione SMR 7.1;
- Riduzione dei servizi nei mesi estivi periodo 15 giugno-15 settembre esclusi quelli che non suscitano interesse turistico: azione AE2.1;
- Riorganizzazione dei collegamenti operai in relazione al calo dei viaggiatori a causa della crisi del comparto industriale: azione AE3.1
- Aggiornamento della banca dati: azione SMR 10
- Ristrutturazione dei servizi a seguito della chiusura della tratta ferroviaria Avezzano-Roccasecca. Implementazione dei servizi Società ARPA SpA di Chieti attraverso eliminazione di corse a scarsa frequentazione ed istituzione di nuove corse nella Valle Roveto.

#### **3.2.1 LE SOCIETÀ DI TRASPORTO PUBBLICO DELLA REGIONE ABRUZZO**

Circa il 75/80% dell'intero servizio di trasporto pubblico locale effettuato nella regione viene assicurato da società regionali. Si tratta della società Autolinee Regionali Pubbliche Abruzzesi (ARPA spa), costituitasi in attuazione dell'art. 19 della L.R. 3 ottobre 1978, n. 64, di cui la Regione detiene il 95,4% del capitale; della società Gestione Trasporti Metropolitan (G.T.M. S.p.a) e della Ferrovia Adriatico Sangritana (FAS Spa) – entrambe ex Gestioni Commissariali Governative - delle quali è invece socio unico, essendone state trasferita la proprietà dallo Stato alla Regione ai sensi dell'art. 8 del D.lgs. 19 novembre 1997, n. 422, dei successivi Accordi di Programma stipulati tra il Ministero dei Trasporti e la Regione e in attuazione del D.P.C.M. del 16 novembre 2000, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 224 del 30 dicembre 2000.

In particolare, la Gestione governativa Ferrovia Adriatico - Sangritana si è trasformata nell'aprile del 2000, (con atto rep. n. 132053, racc. n. 20081) in società a responsabilità limitata e successivamente, il 14 maggio 2004 (con atto rep. n. 47498, racc. n. 8414), in società per azioni. Egualmente, la gestione governativa Ferrovia Penne – Pescara si è trasformata l'11.4.2000, (atto rep. n. 132055, racc. n. 20083) in società a responsabilità limitata, successivamente in



### **Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

Gestione Trasporti Metropolitani s.r.l. (con atto rep. n. 68570, racc. n. 19148), e infine, il 19.4.2004 in società per azioni (atto rep. n. 73185, racc. n. 21642).

Inoltre, le quote sociali e i beni strumentali delle allora società a responsabilità limitata Gestione Trasporti Metropolitani e Ferrovia Adriatico Sangritana sono state cedute a titolo gratuito dal Ministero dei Trasporti alla Regione Abruzzo, con atto del 31 gennaio 2001 (n. rep. 44744 raccolta n. 17790).

Infine, la Regione ha una partecipazione indiretta nella società Sistema s.p.a (partecipata in maggioranza dall'Arpa) che si occupa dei servizi ausiliari e strumentali al servizio di trasporto pubblico, quali la pulizia veicoli, la gestione degli impianti di rifornimento carburanti, la vendita dei titoli di viaggio, la gestione delle biglietterie e la movimentazione del materiale rotabile.

Con la finanziaria regionale del 2012 (L.R. 10.01.2012, n. 1) è stata approvata la procedura di riordino delle partecipate regionali in materia di trasporto pubblico con lo scopo di dar vita ad un nuovo soggetto imprenditoriale che operi nel settore del trasporto pubblico locale ed, in tal modo, di attuare politiche di contenimento della spesa pubblica attraverso una riduzione dei costi ed economie di scala (art. 18 L.R.1/2012).

La procedura, ancora in atto, corre, peraltro, parallela all'applicazione delle misure di riduzioni delle spese (cd. *spending review*) come disposte dalla normativa statale e regionale nei confronti degli enti pubblici ed estese anche alle società loro partecipate.

In questo modo le predette società sono state interessate dalle seguenti azioni:

1. tagli ai compensi dei componenti dei Comitati di assistenza tecnica dei contratti servizio G.T.M. S.p.a. e F.A.S. S.p.a. per circa 300 mila euro annui.

2. riduzione spese per consulenze, sponsorizzazioni e pubblicità (Sul punto si osserva peraltro che dalle comunicazioni inviate dalle aziende rileva come sia per la società Arpa che per la società GTM, l'applicazione di queste misure ha complessivamente portato ad un sensibile risparmio di risorse).

3. riduzione dei costi del personale. Dall'anno 2011 all'anno 2012 la spesa è diminuita di circa € 2.500.000,00.

Inoltre, per la società Sistema spa, la composizione del Consiglio di Amministrazione è in linea con le attuali normative che stabiliscono la presenza nell'organo di amministrazione di dipendenti dell'amministrazione titolare della partecipazione, con obbligo di riversamento dei compensi assembleari.

### **3.2.2 COSTI STANDARD**

Si ritiene utile affrontare l'argomento in oggetto in quanto l'art. 16- bis del Decreto Legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito con modificazioni dalla Legge n. 135/2012 nell'introdurre criteri di premialità nel contempo sottolinea come questi non possono essere separati dall'inserimento di meccanismi di perequazione.

L'art.23 comma 12 undices della L.n.135/2012 di conversione del D.L. n. 95/2012 ha ripreso in considerazione il sistema dei costi standard già a suo tempo contemplato dalla legge quadro nazionale 10 aprile 1981 n.151. L'applicazione del sistema ,opportunamente adeguato alle peculiarità del settore, unitamente alla rilevazione degli in-



#### **Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

troiti tariffari e di quelli derivanti dalla eventuale gestione di servizi complementari alla mobilità dovrà condurre alla determinazione delle compensazioni da corrispondere alle aziende esercenti i servizi di TPL.

La Regione Abruzzo, in attesa delle risultanze dei lavori dell'apposito gruppo - costituito presso la Commissione Trasporti, nell'ambito della Conferenza Stato Regioni- sta dando corso alla conclusione dei procedimenti inerenti la definizione delle partite finanziarie pregresse nei confronti delle aziende che ad oggi gestiscono i servizi in argomento, secondo i dettati della richiamata L.151/1981, della L.R. 62/1983, nonché alla luce dei principi indicati dalla normativa comunitaria (Reg CE 1370/2007).

#### **3.2.3 AFFIDAMENTO DEI SERVIZI – PARERE AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA**

Con nota prot. n. RA/207433/DE in data 20 agosto 2013 la Direzione Trasporti ha posto diversi quesiti all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, al fine di verificare la possibilità di prorogare gli attuali affidamenti diretti fino al 2019, nonché per assodare se ricorrano o meno le condizioni per qualificare attualmente le società di trasporto partecipate dalla Regione in house, e in caso contrario per accertare le condizioni, le modalità e i limiti per iniziare, in alternativa, la procedura di affidamento in house, fermo la contestuale procedura ad evidenza pubblica per l'aggiudicazione di almeno il 10% dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali la Regione eserciterebbe il controllo analogo. Ciò risulta essenziale anche per definire la questione relativa al progetto di fusione delle società di trasporto partecipate dalla Regione Abruzzo e al suo futuro in relazione alle possibilità giuridiche attualmente consentite. In altre parole, occorre poter rispondere alla domanda della convenienza, sostenibilità della società unica, ma altresì della sua concreta e futura azione come operatore del servizio di trasporto pubblico regionale, sul quale dato l'attuale quadro normativo non sembra così automatica l'operazione di affidamento diretto del servizio. Da notizie apprese per le vie brevi, le complesse e controverse questioni poste dalla scrivente Direzione sono oggetto di reiterata interlocuzione tra la Direzione Generale Servizi Pubblici Locali e Promozione della Concorrenza dell'AGCM e la stessa Autorità.



## 4 Misurazione dell'efficientamento e razionalizzazione dei Servizi (Conseguimento degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione)

### 4.1 Breve riepilogo delle prescrizioni normative

Gli obiettivi di efficientamento e i criteri di verifica del loro raggiungimento sono stabiliti rispettivamente dal Decreto-Legge 6 luglio 2012, n. 95 (convertito con modificazioni dalla Legge 7 agosto 2012, n. 135, così come sostituito dall'art. 1, comma 301 della legge 24 dicembre 2012, n. 228) e dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 marzo 2013, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n.148 del 26 giugno 2013.

La tabella che segue riporta gli elementi dettati dalle suindicate norme e finalizzati alla definizione degli indicatori da elaborare e dei target che la Regione deve proporsi di perseguire ai fini dell'assegnazione delle risorse stanziare sul Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, a partire dal 2014.

**Tabella 25. Obiettivi di efficientamento e razionalizzazione, criteri di verifica e quote di riparto.**

Comma 3, art. 16-bis DL 95/2012	Art. 1 DPCM 11/3/2013	Art. 3 DPCM 11/3/2013
OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE	CRITERI DI VERIFICA DEL SODDISFACIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE	RIPARTO DELLA QUOTA DI RISORSE STANZIATE SUL FONDO SUBORDINATA AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI (10%)
a) un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico; c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata;	Incremento annuale del "loadfactor" calcolato su base regionale nella misura che sarà determinata in sede di revisione triennale del D.P.C.M. <b>Nel primo triennio di applicazione: incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio.*</b>	<b>30%</b>



Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

Comma 3, art. 16-bis DL 95/2012	Art. 1 DPCM 11/3/2013	Art. 3 DPCM 11/3/2013
OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE	CRITERI DI VERIFICA DEL SODDISFACIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE	RIPARTO DELLA QUOTA DI RISORSE STANZIATE SUL FONDO SUBORDINATA AL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI (10%)
b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi;	<b>Incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori.</b> Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del presente DPCM.*	<b>60%</b>
d) la definizione di livelli occupazionali appropriati;	Mantenimento o incremento dei livelli occupazionali di settore, ovvero, se necessario, riduzione degli stessi attuata con il blocco del <i>turn over</i> per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite.	<b>10%</b>
e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.”	Trasmissione all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle Regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche ai fini delle verifiche di cui ai punti precedenti.	<b>Qualora la Regione non trasmetta all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale i dati richiesti dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini delle verifiche di cui all'art. 1, la quota non viene assegnata.</b>
* Gli obiettivi si considerano raggiunti anche mediando il risultato annuale con i risultati del biennio precedente.		

Il raggiungimento degli obiettivi non è solo rivolto all'attribuzione del 10% delle risorse stanziato a valere sul Fondo, ma anche all'ottenimento di ulteriori eventuali risorse rivenienti dall'accantonamento delle quote non assegnate a quelle regioni che non hanno raggiunto, parzialmente o integralmente, gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione; l'articolo 4 del DPCM 11/3/2012 stabilisce, infatti, che le risorse che a seguito delle verifiche del raggiungimento degli obiettivi non possono essere ripartite verranno destinate *“ad investimenti diretti a migliorare la qualità e la sicurezza dei servizi di TPL e ferroviari regionali, ovvero ad ammortizzatori sociali per i lavoratori del settore”* e che il riparto tra le regioni verrà stabilito — con decreto del MIIT di concerto con il MEF previo intesa con la Conferenza Unificata — *“in relazione al grado di raggiungimento degli obiettivi da parte di ciascuna regione, nel medesimo biennio.”*

La capacità di misurazione dell'efficientamento e dei dati di base che concorrono a definire sia gli indicatori del DPCM che il fabbisogno della regione, risulta fondamentale non solo ai fini dell'assegnazione *tout court* della quota del 10% delle risorse stanziato per la regione a valere sul Fondo, ma anche per assicurare l'adeguatezza dell'entità complessiva del trasferimento (a partire dal 2016), posto che il DPCM 11/3/2013 stabilisce che le percentuali di ripartizio-



#### Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

ne tra le regioni dell'intero ammontare del Fondo (stabilite per l'anno 2013 come riporta la Tabella 1 allegata al DPCM) saranno rideterminate con cadenza triennale *“sulla base dei dati trasportistici ed economici acquisiti ed elaborati dall'Osservatorio per il TPL”*.

## 4.2 Metodologie di elaborazione degli indicatori principali e sussidiari

In sintesi gli indicatori che saranno utilizzati per verificare il raggiungimento degli obiettivi negli anni 2014, 2015 e 2016 saranno:

- **Indicatore 1: NUMERO di PASSEGGERI**, per gli obiettivi di cui ai punti a) e c) dell'articolo 16-bis del DL 95/2012.
- **Indicatore 2: RAPPORTO tra RICAVI da TRAFFICO (R) e somma di RICAVI da TRAFFICO (R) e CORRISPETTIVI di SERVIZIO (C)**, per l'obiettivo di cui al punto c) dell'articolo 16-bis del DL 95/2012.
- **Indicatore 3: Livelli occupazionali (LO)**, per l'obiettivo di cui al punto d) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012.

### 4.2.1 OBIETTIVI DI CUI AI PUNTI A) E C) DELL'ART. 16-BIS DEL DL 95/2012

**Indicatore1 = NUMERODIPASSEGGERITRASPORTATISUBASEREGIONALE**

Nel primo triennio di osservazione gli obiettivi di cui ai punti a) e c) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012 saranno soddisfatti se si verifica un:

**incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale**

Il numero dei passeggeri 2012 è stato determinato a partire dai dati sul venduto (proventi dalla vendita dei titoli di viaggio) forniti dalle aziende di trasporto per quanto concerne il trasporto automobilistico extraurbano e urbano e per i sostitutivi/integrativi di FAS e sulla base di stime a partire dalle frequentazioni per quanto riguarda i servizi ferroviari FAS e i servizi ferroviari e sostitutivi Trenitalia. L'eventuale quota di proventi ascrivibile ai servizi aggiuntivi contribuiti dagli Enti Locali è stata scorporata al fine di determinare il numero di passeggeri effettivamente corrispondente allo sforzo contributivo regionale e nazionale.

Corre l'obbligo di evidenziare come il dato sui passeggeri su servizi ferroviari FAS è con ogni probabilità sotto-stimato a motivo dell'accordo commerciale vigente con Trenitalia che, per l'attuale fase di start-up, ha previsto il riconoscimento di un controvalore forfettariamente determinato a fronte della fornitura di servizi di biglietteria da parte di Trenitalia.





#### Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

La procedura di conversione dai dati sul venduto al numero di passeggeri che è stata adottata è la stessa indicata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ambito del Programma Statistico Nazionale per l'Indagine sul Trasporto Pubblico Locale, in particolare per la compilazione del Modello D "Dati relativi alla domanda soddisfatta in servizio extraurbano", che prevede di calcolare il numero di *viaggiatori* come segue:

- nel caso di biglietti di corsa semplice, uguale al numero dei biglietti emessi;
- nel caso di abbonamento a numero di corse (biglietto multicorse), uguale al numero di corse;
- nel caso di abbonamenti settimanali, uguale ad un numero virtuale di 2 viaggi per ciascun giorno di validità;
- nel caso di abbonamenti a vista mensili, uguale ad un numero virtuale di 2 viaggi per ciascun giorno di validità, per un coefficiente di utilizzazione dell'abbonamento, stabilito in 0,85.

Non essendo disponibili dati sul venduto in riferimento alle distanze percorse, non è stato possibile calcolare l'ammontare di Passeggeri\*Km.

#### 4.2.2 OBIETTIVO DI CUI AL PUNTO c) DELL'ART. 16-BIS DEL DL 95/2012

$$\text{Indicatore 2} = \frac{\text{RICAVI da TRAFFICO (R)}}{\text{RICAVI da TRAFFICO (R) + CORRISPETTIVI di SERVIZIO (C)}}$$

Nel 2014 l'obiettivo di cui al punto c) dell'Art. 16-bis del DL 95/2012 sarà soddisfatto se:

$$\text{se } \left\lfloor \frac{(R)}{(R) + (C)} \right\rfloor_{(2012)} \leq 0,20 \rightarrow \left\lfloor \frac{(R)}{(R) + (C)} \right\rfloor_{(2013)} \geq 0,03 + \left\lfloor \frac{(R)}{(R) + (C)} \right\rfloor_{(2012)}$$

$$\text{se } 0,20 < \left\lfloor \frac{(R)}{(R) + (C)} \right\rfloor_{(2012)} \leq 0,35 \rightarrow \left\lfloor \frac{(R)}{(R) + (C)} \right\rfloor_{(2013)} \geq 0,02 + \left\lfloor \frac{(R)}{(R) + (C)} \right\rfloor_{(2012)}$$

$$\text{se } \left\lfloor \frac{(R)}{(R) + (C)} \right\rfloor_{(2012)} > 0,35 \rightarrow \left\lfloor \frac{(R)}{(R) + (C)} \right\rfloor_{(2013)} \geq \left\lfloor \frac{(R)}{(R) + (C)} \right\rfloor_{(2012)}$$

L'indicatore al 2012 è stato calcolato come segue:

- **R, ricavi da traffico:** l'indicatore è stato determinato a partire dai dati relativi al 2012 sui ricavi dal venduto (proventi dalla vendita dei titoli di viaggio) riportati nei bilanci aziendali depositati presso la Regione (per le imprese automobilistiche) e da comunicazioni ufficiali delle imprese ferroviarie, differenziati per i servizi ferroviari e quelli automobilistici sostitutivi. Anche in questo caso, i proventi ascrivibili alla quota di "servizi aggiuntivi" contribuiti dagli Enti Locali sono stati scorporati. Ai ricavi "da tariffa" sono stati sommati gli importi



#### Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

erogati alle aziende dalla Regione e dai Comuni a compensazione degli oneri per il rilascio di agevolazioni o gratuità di viaggio sui servizi di trasporto pubblico regionale e locale. I valori utilizzati sono al netto dell'IVA.

- **C, corrispettivo:** l'indicatore rappresenta la sommatoria degli importi erogati per l'anno 2012 dalla Regione per l'esercizio dei servizi automobilistici e ferroviari sulla base degli oneri relativi ai servizi minimi definiti dai contratti di servizio e dalle concessioni vigenti. Gli importi sono al netto dei costi per la manutenzione dell'infrastruttura (nel caso di FAS), ma comprensivi della quota di pedaggio dovuto per l'accesso e l'uso della rete. Anche per i servizi Trenitalia il corrispettivo è stato considerato al lordo del pedaggio, sia per omogeneità rispetto a FAS che in virtù del vigente accordo commerciale di integrazione tariffaria i cui ricavi sono calcolati in maniera forfettaria. I valori utilizzati sono al netto dell'IVA.

### 4.3 Quantificazione degli indicatori principali e sussidiari e dei relativi target da raggiungere per il 2014 ai fini del raggiungimento degli obiettivi di efficientamento

#### 4.3.1 INDICATORE 1 (OBIETTIVI DI CUI AI PUNTI A) E C) DELL'ART. 16-BIS DEL DL 95/2012)

Nel 2012 i passeggeri trasportati (intesi come numero di viaggi complessivamente effettuati) dai diversi vettori di trasporto su base regionale (servizi ferroviari e automobilistici extraurbani e urbani) sono stati circa 41,3 milioni. Nella tabella seguente vengono riportati i valori assunti dall'Indicatore 1 calcolato per ciascuna tipologia di servizio che è stato possibile riconoscere. In aggiunta all'indicatore obiettivo evidenziato in azzurro, sono riportati anche alcuni indicatori sussidiari, per agevolare alcune valutazioni di sintesi.

**Tabella 26. Indicatore 1: Pax trasportati. Anno 2012.**

	Indicatore 1	Indicatori sussidiari				
	Passeggeri	Incidenza passeggeri su tot. regionale	Percorrenze da contratto tribuite SSMM [Veic*Km]	Passeggeri /percorrenze [Pax/veic*km]	Corrispettivo* [€]	Corrispettivo /passeggeri [€/pax]
Bus Comunali	9.631.170	23,3%	12.550.200	0,77	25.584.527	2,66
Bus Regionali	24.179.930	58,5%	32.205.946	0,75	70.929.205	2,93
Bus Sostitutivi/Integrativi FAS	447.916	1,1%	844.519	0,53	1.722.819	3,85
Ferroviario FAS	756.429	1,8%	664.170	1,14	12.777.995	16,89
Bus Sostitutivi TRENITALIA	41.672	0,1%	409.958	0,10	906.007	21,74
Ferroviario TRENITALIA	6.262.323	15,2%	3.933.340	1,59	43.515.633	6,95
<b>Totale regionale</b>	<b>41.319.439</b>	<b>100%</b>	<b>50.608.133</b>	<b>0,82</b>	<b>155.436.185</b>	<b>3,76</b>

*\*Per le imprese ferroviarie, i valori del corrispettivo sono comprensivi del pedaggio per l'uso della rete ferroviaria; per FAS il valore del corrispettivo è al netto della quota per la gestione e manutenzione della rete aziendale*



### **Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

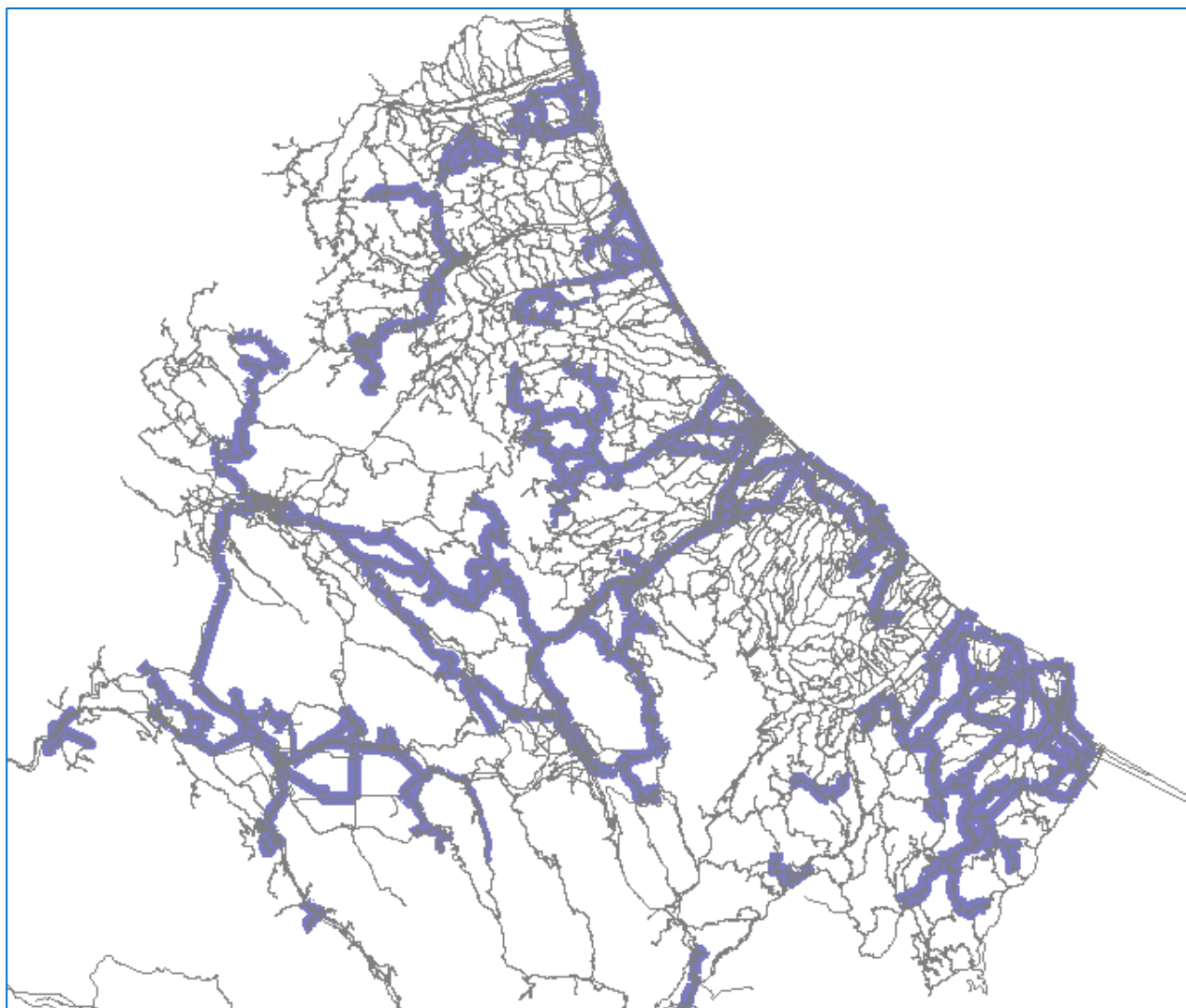
Al fine di soddisfare l'obiettivo prefissato per il primo triennio (+2,5%), i passeggeri dovranno crescere di 1.033.000 rispetto al 2012.

Vale la pena osservare come nel primo triennio di applicazione del DPCM 11/3/2013 l'indicatore scelto per verificare il raggiungimento degli obiettivi di *"un'offerta più idonea, più efficiente ed economica"* e della *"progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda"* con *"il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata"* non tiene conto dell'interazione domanda/offerta (non esprime infatti né il coefficiente di occupazione, né i passeggeri per Veicolo\*Km prodotto) né delle differenze tra modalità e tra operatori (il valore richiesto è univoco e su base regionale), ma solo della domanda dal punto di vista del numero di viaggi effettuati. Al fine di orientare correttamente le strategie del piano di riprogrammazione focalizzando le azioni sugli ambiti che possono effettivamente produrre dei risultati significativi, sono stati calcolati valori distinti dell'indicatore principale per settore e modalità e degli indicatori sussidiari che ne supportano l'interpretazione. Questo anche per non penalizzare operatori e settori che, pur essendo più efficienti di altri, si troverebbero a dover incrementare i passeggeri trasportati delle stesse percentuali di chi, partendo da una situazione meno virtuosa, presentano margini di miglioramento molto più elevati.

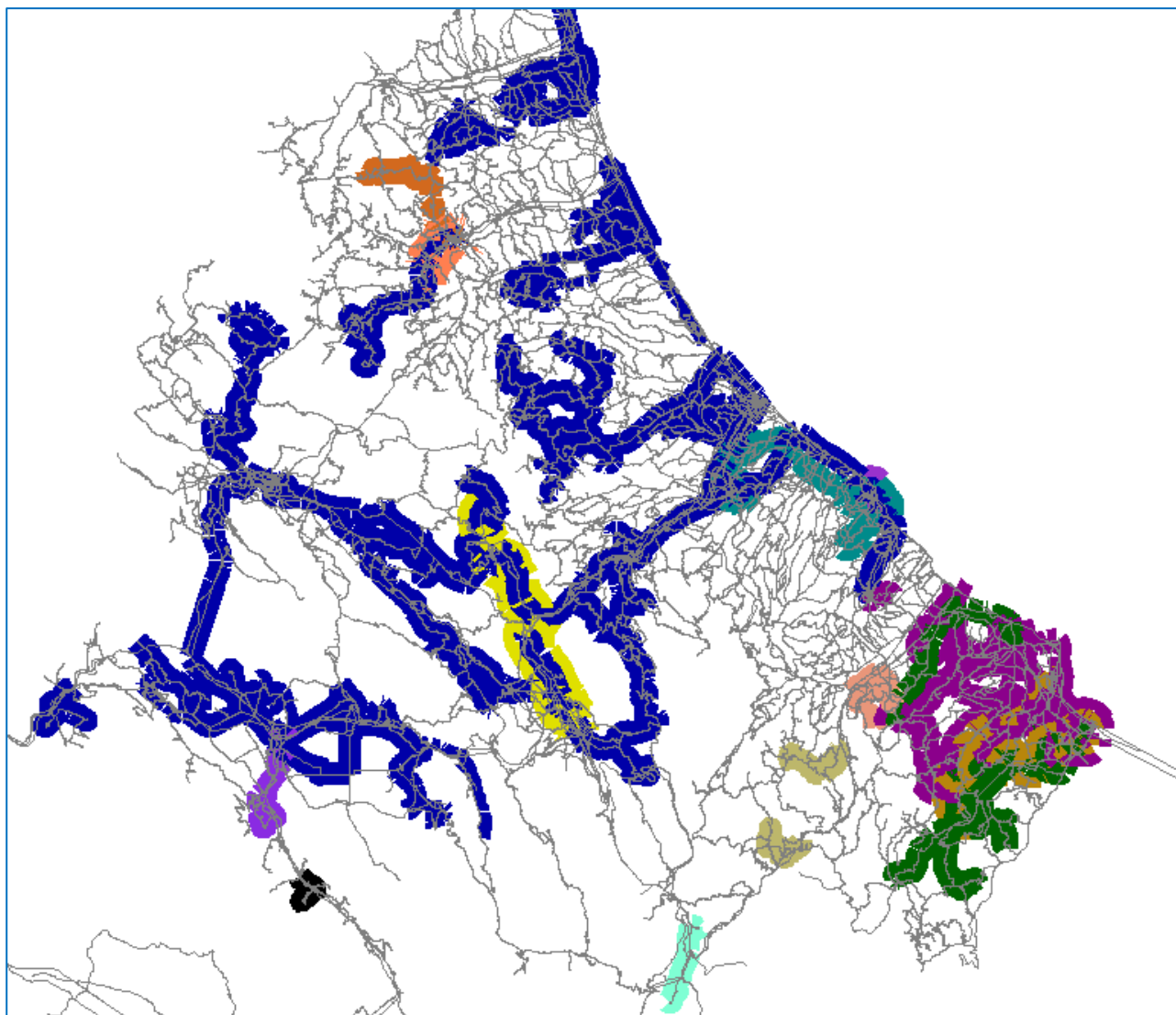
Dall'analisi degli indicatori derivano le seguenti considerazioni:

- Quasi il 60% della domanda soddisfatta su base regionale è attribuibile al trasporto extraurbano, e aggiungendo il settore del trasporto urbano l'incidenza dell'intero settore automobilistico supera l'80% dei passeggeri trasportati su base regionale;
- il comparto automobilistico in generale è meno efficiente dal punto di vista del rapporto domanda/offerta di trasporto (indicatore passeggeri/percorrenze pari a 0,75 Pax/Veic\*Km) dell'intero comparto ferroviario regionale (1,12 Pax/Veic\*Km), e presenta di conseguenza un "costo operativo" relativamente elevato.

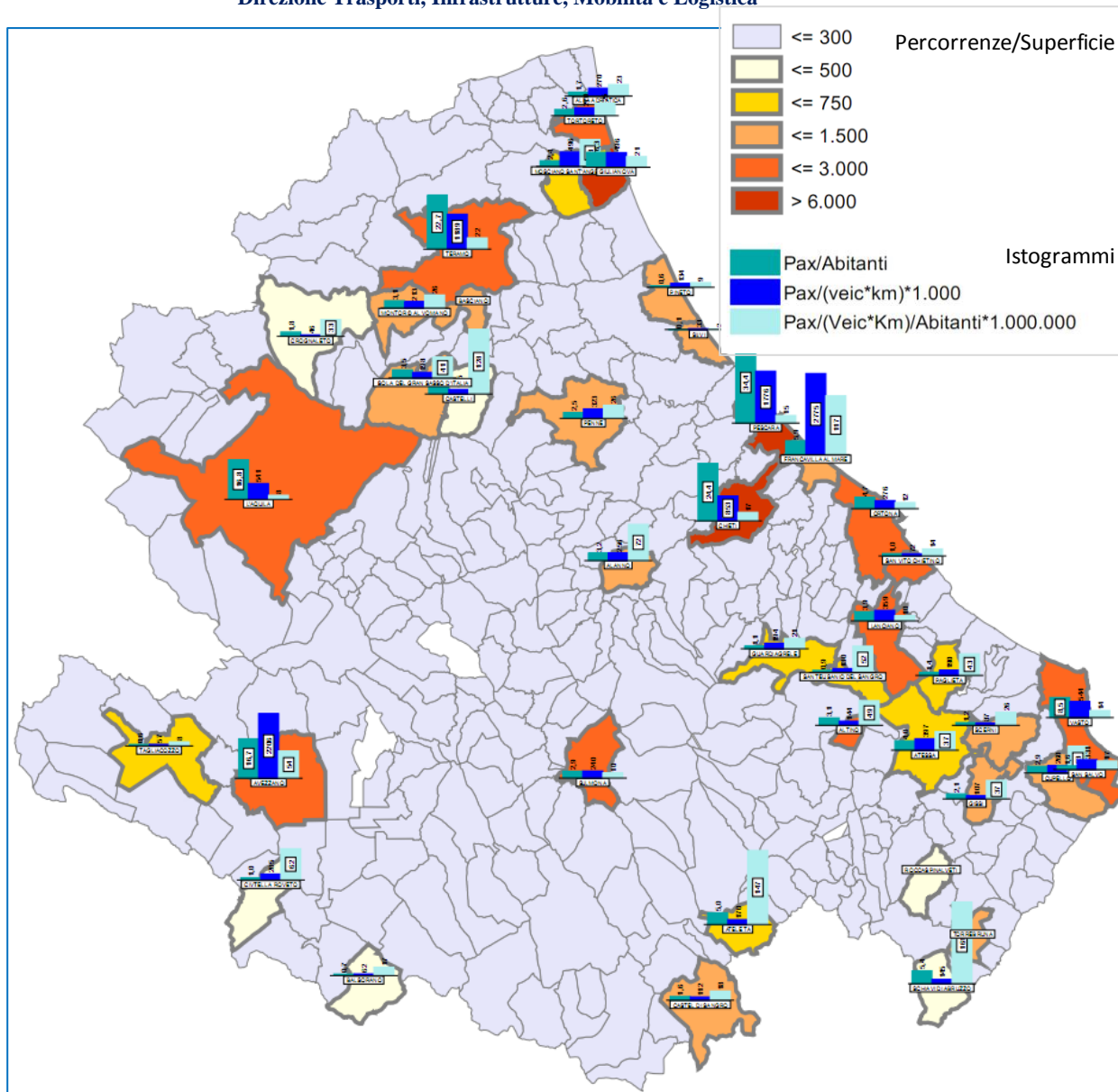
A seguire si riportano alcune elaborazioni cartografiche relative alle linee automobilistiche che presentano (a livello di intera linea) una domanda complessiva media inferiore a 5 Pax/corsa, che potranno essere oggetto di potenziale efficientamento.



- Figura 9 Linee con media di Pax/corsa < 5



- Figura 10 Linee con media di Pax/corsa < 5 (colore=operatore)



- Figura 11 Indicatori sintetici sulla dotazione di servizi urbani nei comuni abruzzesi

Un'analisi aggregata per inquadrare più nel dettaglio i problemi sul TPL extraurbano riguarda l'entità di servizi offerti in rapporto al loro uso effettivo, per stimare complessivamente la percentuale di servizi scarsamente efficaci. A tal fine sono stati pertanto presi in considerazione due "indicatori aggregati di efficacia" che mettono in relazione la domanda soddisfatta all'offerta di servizi, e in particolare:

- passeggeri trasportati per Veic\*Km offerto [Pax/VeicKm] a livello di intera linea;
- passeggeri trasportati per corsa offerta [Pax/Corsa] a livello di intera linea.

Si sottolinea che entrambi gli indicatori sono stati calcolati come valori medi a livello di intera linea, ovvero rapportando i passeggeri trasportati dall'intera linea al servizio (VeicKm e Corse) offerta dall'intera linea e questo per fa emergere le situazioni tendenzialmente macroscopicamente critiche: un basso rapporto di pax/corsa così calcolato non è, pertanto, rappresentativo di situazioni critiche puntuali (singole corse con pochi passeggeri), ma di situazioni diffuse, per lo meno a livello di linea.

L'analisi del rapporto domanda/offerta del servizio attuale viene offerta calcolando le percorrenze (a livello di intera linea) complessivamente ricadenti in ciascuna classe di indicatore aggregato di efficacia, come da grafici seguenti. I dati elementari a livello di linea verranno utilizzati in sede di riprogrammazione/ottimizzazione dei servizi negli anni a seguire, ovviamente tenendo conto di eventuali casi particolari dovuti a "combinazioni di linee" (come ad es. quando la domanda di un'intera relazione O/D viene attribuita ad una sola linea tra le diverse che servono quella relazione).

Percorrenze per classe di Pax/VeicKm

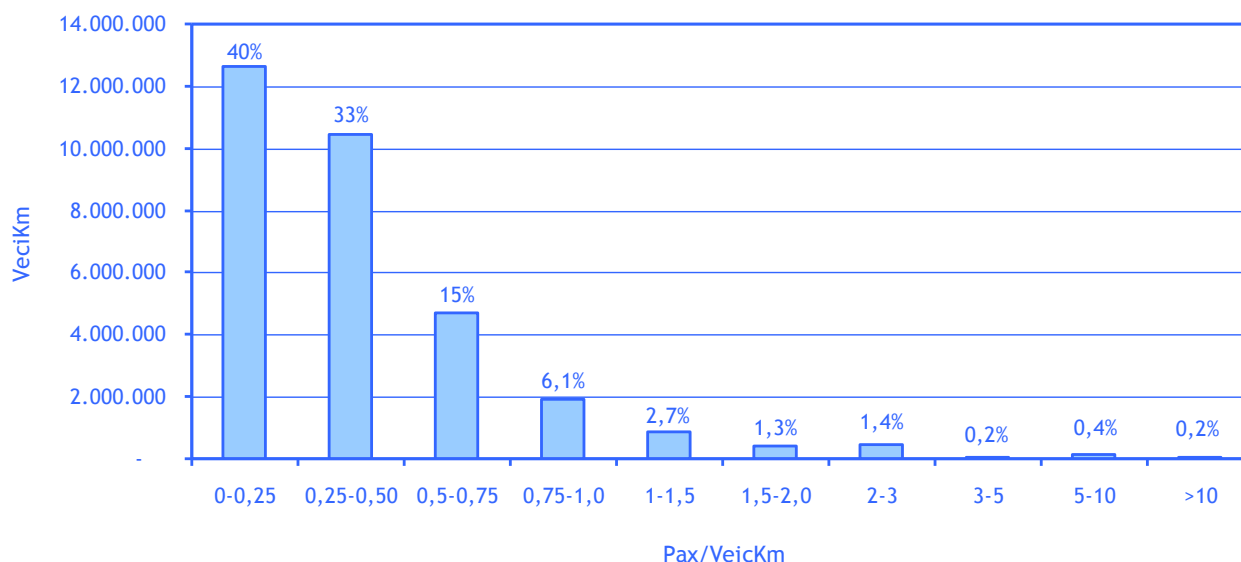
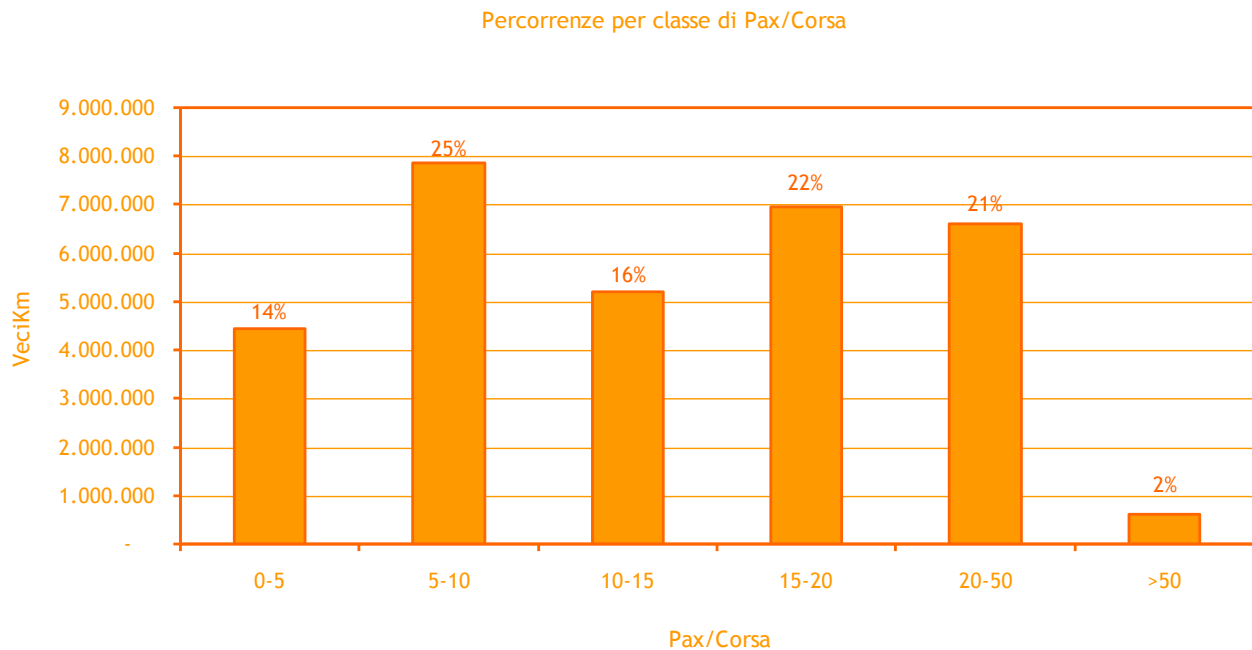


Figura 12. Percorrenze per classe di Passeggeri/VeicKm (media a livello di linea)

**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

Dall'analisi dell'indicatore Passeggeri/Veic\*Km emerge che una parte preponderante di percorrenze è offerta su linee con basso livello di domanda per km offerto. Tale dato è indicativo a livello di intera rete ma va necessariamente integrato con il dato a livello di domanda trasportata per corsa, riportato nel grafico seguente.



**Figura 13. Percorrenze per classe di Passeggeri/Corsa (media a livello di linea)**

Il dato di rilievo è nell'ammontare non trascurabile di percorrenze di TPL extraurbano offerte (pari a 4.437.000 Veic\*Km, ovvero il 14% del totale) su linee che presentano una media inferiore a 5 Pax/Corsa. È del tutto evidente che su questo pacchetto di linee, che ovviamente andrà epurato dagli eventuali casi particolari di cui sopra, dovrà concentrarsi in via prioritaria la prossima riprogrammazione dei servizi.

#### **4.3.2 INDICATORE 2 (OBIETTIVO DI CUI AL PUNTO B) DELL'ART. 16-BIS DEL DL 95/2012)**

Nella tabella seguente vengono riportati i valori assunti dall'Indicatore2 calcolato per ciascuna tipologia di servizio che è stato possibile riconoscere. In aggiunta all'indicatore obiettivo evidenziato in azzurro, sono riportati anche alcuni indicatori sussidiari, per agevolare alcune valutazioni di sintesi.



**Tabella 27. Indicatore 2: “Coefficiente di esercizio”. Anno 2012.**

	Indicatore 2	Indicatori sussidiari					
	Ricavi / (ricavi + corrispettivo)	Ricavi da traffico 2012 [€]	Incidenza dei ricavi sul ricavo regionale	Corrispettivo* [€]	Incidenza del corrispettivo sul corrispettivo regionale	Ricavi/Percorrenze [€/veic*km]	Corrispettivo/Percorrenze [€/veic*km]
Bus Comunali	0,43	19.427.315	33,7%	25.584.527	16,5%	1,55	2,04
Bus Regionali	0,26	24.485.445	42,4%	70.929.205	45,6%	0,76	2,20
Bus Sostitutivi/Integrativi FAS	0,15	303.768	0,5%	1.722.819	1,1%	0,36	2,04
Ferroviario FAS	0,03	422.286	0,7%	12.777.995	8,2%	0,64	19,24
Bus Sostitutivi TRENITALIA	0,09	86.546	0,1%	906.007	0,6%	0,21	2,21
Ferroviario TRENITALIA	0,23	13.005.952	22,5%	43.515.633	28,0%	3,31	11,06
<b>Totale regionale</b>	<b>0,271</b>	<b>57.731.312</b>	<b>100%</b>	<b>155.436.185</b>	<b>100%</b>	<b>1,14</b>	<b>3,07</b>

*\*Per le imprese ferroviarie, i valori del corrispettivo sono comprensivi del pedaggio per l'uso della rete ferroviaria; per FAS il valore del corrispettivo è al netto della quota per la gestione e manutenzione della rete aziendale*

Nel 2012 il rapporto ottenuto su base regionale tra ricavi da traffico e somma tra ricavi da traffico e corrispettivi è pari a 0,27.

Essendo l'indicatore compreso tra 0.20 e 0.35, l'obiettivo sarà verificato con un incremento minimo di due centesimi, arrivando nel 2014 a valere almeno 0.29.

Dall'analisi dell'indicatore 2 emerge in particolare una buona condizione dei servizi urbani, che è sostanzialmente imputabile all'area UNICO (si consideri che la sola rete dei comuni di Chieti e Pescara rappresenta il 10% delle percorrenze contro il 24% dei ricavi da traffico a scala regionale).

#### 4.3.3 INDICATORE 3 (OBIETTIVO DI CUI AL PUNTO D) DELL'ART. 16-BIS DEL DL 95/2012)

I livelli occupazionali (LO) sono dichiarati dai gestori con cadenza annuale in appositi report ove vengono anche specificate le aree di appartenenza. A seguito delle azioni di razionalizzazione ed efficientamento messe in campo dalla Regione Abruzzo, la Direzione Trasporti a partire dall'anno 2010 ha avviato un'azione di controllo incrociato con i dati dichiarati dalle aziende per la corresponsione dei CCNL. Tali azioni hanno determinato un recupero di risorse pari ad € 427.000,00 circa per l'anno 2011.

Addetti aziende di TPL extraurbano regionale o urbano			
ANNO 2011			
Guida	Officina	amministrazione	Totale
1743	206	223	2.172
ANNO 2012 *			
Guida	Officina	amministrazione	Totale
1.643	207	228	2.078

\* Il numero degli addetti relativo all'anno 2012 è indicativo in quanto la scadenza per la trasmissione dei dati è il 31 ottobre 2013.



#### **Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

Dall'analisi dei dati emerge che il numero degli addetti del personale di guida è diminuito di circa 100 unità. Tale dato fa esclusivo riferimento alle aziende pubbliche principalmente ARPA SpA che ha registrato un calo degli addetti alla guida di circa 80 unità, 786 nel 2011 contro le 706 del 2012 (tale decremento è dovuto sia alle politiche di contenimento della spesa attuate dalla Regione nei confronti delle Società pubbliche sia all'aumento dei lavoratori posti in quiescenza).

In linea generale l'obiettivo che si prefigge la Regione Abruzzo per il futuro è quello di mantenere o eventualmente di incrementare il totale degli addetti nel settore del TPL. Le scelte occupazionali saranno naturalmente collegate all'atteso aumento dell'utenza.

Relativamente alle società pubbliche di trasporto, fermo il divieto assoluto di assunzioni e di turn-over del personale amministrativo di terra (che risulta già sovradimensionato), particolari esigenze di assunzioni di personale viaggiante, nel rispetto comunque dei limiti imposti dalla norma, saranno esaminate e valutate previa redazione da parte della Società di programmi tecnico/operativi/economici annuali, nei quali tra l'altro, siano contenuti elementi di analisi del fabbisogno delle risorse umane necessarie ad assicurare *in primis* l'erogazione del servizio nonché il funzionamento aziendale nel rispetto degli obiettivi stabiliti dal contratto di servizio/concessione e dell'equilibrio economico della Società.



## 5 Piano di riprogrammazione

Per ciascun settore sono elencate le possibili azioni da implementare ai fini del raggiungimento degli obiettivi di efficientamento nel primo triennio di monitoraggio (2014-2016). Ogni azione è codificata, brevemente descritta ed eventualmente proposta con riferimento a specifici Ambiti di applicazione. L'ultima casella di ciascun "settore" riporta un elenco di "innovazioni possibili" strumentali all'attuazione delle azioni proposte, riprese e brevemente dettagliate nel Capitolo 6. Se le innovazioni elencate riportano tra parentesi il codice di un'un'azione specifica si riferiscono a questa soltanto. In caso contrario sono da intendersi come trasversali all'intero settore considerato.

### (SMR) SISTEMA MULTIMODALE REGIONALE

**SMR.1** Rimodulazione e sostituzione, entro 180 giorni dall'adozione del piano, dei servizi diseconomici in relazione al mancato raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio al netto dell'infrastruttura con quelle più idonee a garantire il servizio

**SMR.2** Potenziamento delle direttrici multimodali a più alta frequentazione per garantire sulle stesse maggiore efficienza e qualità

**SMR.3** Coordinamento degli orari a partire dall'integrazione ferro-ferro, ferro-gomma e gomma-gomma

1. Istituzione di una cabina di regia regionale tecnica deputata al coordinamento degli orari dei principali vettori;
2. creazione di un programma di esercizio a livello regionale che preveda il rendez-vous strutturato sulla "C Rovescia" Teramo-Giulianova-Pescara-Chieti e sue estensioni;
3. rendez-vous ferro gomma in corrispondenza di un numero limitato di stazioni in cui i programmi di esercizio realizzano dei punti di simmetria (arrivi e ripartenze simultanei dei treni nelle due direzioni);

**SMR.4** Eliminazioni delle sovrapposizioni tra servizi extraurbani e urbani e tra gli stessi servizi extraurbani, inclusi quelli ferroviari.

*Le suddette sovrapposizioni determinano un eccesso di offerta ingiustificato*

**Ambiti prioritari di applicazione:**



**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

- Area metropolitana Chieti-Pescara;
- Direttrice Lanciano-Pescara
- Direttrice Ortona-Pescara
- Direttrice Sulmona-Pescara
- Direttrice Montesilvano-Cappelle
- Comuni

**SMR.5** Potenziamento dell'offerta attraverso la ricollocazione delle percorrenze dei servizi improduttivi e delle sovrapposizioni

**Ambiti prioritari di applicazione:**

- Direttrice Chieti-Pescara no stop
- Direttrice Teramo-Giulianova-Pescara-Chieti
- Direttrice Vasto-Pescara

**SMR.6** Applicazione di adeguamenti tariffari in maniera coordinata e proporzionale agli adeguamenti dei corrispettivi (C) all'inflazione in modo da neutralizzare l'effetto di questi ultimi sull'indicatore R/ (R+C).

**SMR.7** Contrasto al fenomeno dell'evasione tariffaria

1. Istituzione di un tavolo tecnico deputato alla definizione delle azioni concrete per la lotta all'evasione tariffaria;
2. Esecuzione azioni per la lotta all'evasione tariffaria

**SMR.8** Estensione dell'integrazione tariffaria multimodale (ferro-ferro, ferro-gomma e gomma-gomma)

**SMR.9** Elaborazione di un Testo Unico sul Trasporto Pubblico Locale Regionale

**SMR.10** Monitoraggio banca dati su tpl ferro e gomma

**Ambiti prioritari di applicazione:**

- Integrazione Ferro-Gomma urbana sulla "C Rovescia" Teramo-Giulianova-Pescara-Chieti con progressive estensioni rispettivamente verso Sulmona-L'Aquila e Vasto
- Comune di L'Aquila
- Direttrice Teramo-Giulianova (urbano-extraurbano-ferro)

**Innovazioni**

- ➔ Attivazione di politiche di gestione del personale mirate all'incremento dei controlli anti-evasione, incentivate dalla creazione di una Task-Force regionale per il monitoraggio (SMR.6)
- ➔ Coordinamento dei programmi di esercizio. (SMR.2)
- ➔ Monitoraggio della frequentazione per corsa/linea attraverso verifiche da parte della Regione e delle aziende;



### Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

- ➔ Infomobilità (implementazione nel portale regionale trasporti di una sezione dedicata alla ricerca di percorsi e orari a partire dalle principali aziende di trasporto regionale)
- ➔ Verifica e controllo del rispetto dei programmi di esercizio da contratto/concessione e del regolare svolgimento dei servizi
- ➔ Definizione di protocolli e procedure periodiche per l'implementazione della Banca Dati regionale sul TPL (monitoraggio della domanda soddisfatta, titoli, tariffe, investimenti, ecc.)
- ➔ Definizione di protocolli e procedure periodiche per la stima della domanda potenziale da servire. (SMR.2)
- ➔ Verifica della funzionalità e del livello di sicurezza delle fermate ai fini dell'individuazione delle priorità d'intervento

#### (SF) SERVIZI FERROVIARI

**SF.1** Integrazione tariffaria effettiva tra Trenitalia e FAS e promozione del ricorso all'integrazione con gli operatori urbani lungo la "C Rovescia"

##### **Ambiti prioritari di applicazione**

- a. a livello di singolo operatore ferroviario, mediante l'istituzione di abbonamenti che prevedono l'uso, ove disponibili, di servizi ferroviari, in alternativa sull'intero percorso o in prosecuzione su tratte parziali, a quelli automobilistici sostitutivi/integrativi; [= SI.1]
- b. tra imprese ferroviarie, circoscritta ad aree o relazioni comuni;
- c. tra imprese ferroviarie e aziende di trasporto urbano.[=AU.1]

**SF.2** Creazione di un modello di esercizio ferroviario integrato Trenitalia-FAS

**SF.3** Trasferimento delle percorrenze ferroviarie di servizi a scarsa frequentazione alle tratte della rete RFI caratterizzate da una più elevata domanda potenziale e che presentano margini di capacità residua sufficiente. Sostituzione dei servizi ferroviari eliminati con servizi automobilistici convenzionali su percorsi più confacenti alla distribuzione territoriale della domanda da servire

**SF.4** Attivazione di servizi regionali veloci di collegamento tra i principali centri regionali cd. "Frecce regionali"

##### **Ambiti prioritari di applicazione:**

- Direttrice adriatica: Teramo-Pescara-Vasto-Termoli
- Direttrice interna: L'Aquila-Sulmona-Chieti-Pescara



## Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

### Innovazioni

- ➔ Sistemi di bigliettazione e tariffazione integrati per impresa ferroviaria
- ➔ Monitoraggio dei dati di frequentazione per corsa/linea ferroviaria
- ➔ Definizione di un sistema di clearing tariffario “certificato” e trasparente che garantisce reciprocità tra gli operatori ferroviari e verso la Regione
- ➔ Separazione tra gestione dell’infrastruttura e gestione dei servizi nell’ambito di Ferrovia Adriatico-Sangritana

### (SI) SERVIZI AUTOMOBILISTICI SOSTITUTIVI/INTEGRATIVI DEI SERVIZI FERROVIARI

L’intervento mira ad una radicale razionalizzazione e riorganizzazione dei servizi sostitutivi, superando il concetto di “storico” e guardando alla contemporaneità (situazione attuale e programmata)

#### SI.1 Integrazione tariffaria

##### Ambiti prioritari di applicazione:

- a livello di singolo operatore ferroviario, mediante l’istituzione di abbonamenti che prevedono l’uso, ove disponibili, di servizi ferroviari, in alternativa sull’intero percorso o in prosecuzione su tratte parziali, a quelli automobilistici sostitutivi/integrativi.[=SF.1]

**SI.2** Progressiva rimodulazione e successiva eliminazione dei servizi sostitutivi a favore di servizi ferroviari e/o servizi automobilistici convenzionali (Piano di riclassificazione regionale entro il 2014 tenendo conto degli interventi di potenziamento della rete ferroviaria FAS e Trenitalia)

##### Ambiti prioritari di applicazione:

- linee FAS a partire dal 2014:
  - San Vito Marina-Lanciano
  - Lanciano-Castel di Sangro
  - Lanciano-Orsogna-Ortona Marina
  - Lanciano-L'Aquila
- Linee Trenitalia a partire dal 2014:
  - Avezzano - Roccasecca
  - Sulmona - Castel di Sangro

**SI.3** Coordinamento degli orari e accordo commerciale (per la circolazione con un unico titolo di viaggio) negli ambiti servizi da linee automobilistiche convenzionali e collegamenti integrativi/sostitutivi.



**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

**Ambiti prioritari di applicazione:**

- *tratte su cui esiste una totale sovrapposizione dei percorsi delle due tipologie di servizi automobilistici*

**Innovazioni**

➔ *Istituzione di titoli di viaggio con supplemento rispetto alla tariffa regionale per l'utilizzazione indifferenziata di servizi convenzionali e sostitutivi sulla medesima relazione.*

➔ *Monitoraggio della frequentazione.*

**(AE) SETTORE AUTOMOBILISTICO EXTRAURBANO**

**AE.1** Riorganizzazione del servizio automobilistico extraurbano sulle antenne e gli ambiti territoriali interconnessi alla dorsale ferroviaria della "C Rovescia" e sue estensioni

**AE.2** Riduzione dei servizi nei mesi estivi periodo 15 giugno-15 settembre esclusi quelli che non suscitano interesse turistico, attraverso

1. Concertazione con gli stakeholder e definizione dei contenuti del provvedimento amministrativo
2. Azioni concrete di eliminazione dei servizi estivi di scarso interesse

**AE.3** Riorganizzazione dei collegamenti operai in relazione al calo dei viaggiatori a causa della crisi del comparto industriale

1. Concertazione con gli stakeholder e definizione dei contenuti del provvedimento amministrativo
2. Azioni concrete di riorganizzazione dei collegamenti operai

**AE.4** Trasferimento di percorrenze da tratte a scarsa e scarsissima frequentazione verso relazioni a domanda forte nel rispetto dei limiti massimi imposti dalla regolazione regione-aziende ferma restando la garanzia dei servizi minimi locali;

1. Rilevazione della domanda soddisfatta
2. individuazione delle tratte a scarsa e scarsissima frequentazione
3. Definizione e adozione del provvedimento amministrativo di trasferimento delle percorrenze

**AE.5** Riorganizzazione dei Servizi Automobilistici convenzionali FAS nell'ambito operativo aziendale, tenuto conto dei lavori di ammodernamento della rete ferroviaria.

**AE.6** Razionalizzazione, entro il 2016, delle linee extraurbane convenzionali che su tutte le corse effettuate presentano un numero di passeggeri inferiore a 10, mediante:

1. il mantenimento del programma di esercizio, fatta eccezione per eventuali tagli limitati a corse inutilizzate, e sostituzione degli autobus ordinari con mezzi più piccoli in funzione del contenimento dei costi operativi;



### Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

2. la trasformazione del servizio tradizionale in servizio a chiamata ad orario e/o a percorso flessibile per i servizi che presentano il 100% delle corse con meno di 5 pax trasportati

**AE.7** Riorganizzazione del modello di esercizio dei servizi extraurbani in aree in cui è presente una dorsale principale, prevedendo l'interscambio in corrispondenza di un numero limitato di fermate attrezzate tra linea principale e linee secondarie a scarsa frequentazione, eventualmente anche a chiamata, in modo da ridurre le percorrenze in sovrapposizione lungo le tratte comuni.

**AE.8** Intensificazione dei servizi di adduzione ai nodi di interscambio sulla rete portante a fronte della eliminazione delle tratte in competizione con il ferro nel rispetto dei limiti massimi imposti dalla regolazione regione-aziende

**AE.9** Potenziamento dell'offerta attraverso la ricollocazione delle percorrenze dei servizi improduttivi e delle sovrapposizioni

**Ambiti prioritari di applicazione:**

- Direttrice Pescara-L'Aquila
- Direttrice Avezzano-Pescara
- Direttrice Nocciano-Cepagatti-Chieti
- Direttrice Giulianova-Teramo-L'Aquila-Roma

**Innovazioni**

➔ *Monitoraggio periodico della frequentazione ai fini di una rimodulazione dei programmi di esercizio, già a partire dal 2014*

➔ *Definizione di strumenti e procedure per il calcolo della domanda soddisfatta da dati di bigliettazione e frequentazione*

➔ *Sistema di gestione e informazione dei servizi "non convenzionali" a chiamata. (AE.4)*

➔ *Sistemi informativi, incluse paline intelligenti.*

➔ *Arredo funzionale e infrastrutturazione leggera (sistemi di preferenziazione e fermate) nelle aree ad alta intensità di traffico privato*

### **(AU) SETTORE AUTOMOBILISTICO URBANO**

#### **AU.1** Integrazione tariffaria

**Ambiti prioritari di applicazione:**

- *tra imprese ferroviarie e aziende di trasporto urbano delle città servite dalla dorsale ferroviaria della "C Rovescia".[SF.1]*





**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

**AU.2 Adeguamento dell'offerta ai livelli di domanda soddisfatta mediante la determinazione dei servizi minimi**

***principi di attuazione:***

- *riallineamento delle dotazioni/corrispettivi considerando anche indicatori di performance attuale*
- *in ottemperanza alle previsioni formulate dalla norma nazionale e a seconda dei risultati dell'efficientamento effettuato dai comuni*

**AU.3 Integrazione tra servizi urbani ed extraurbani su direttrici prive di continuità insediativa eliminando le sovrapposizioni**

***Ambiti prioritari di applicazione:***

- *Area Metropolitana Chieti-Pescara (area UNICO)*
- *Aree urbane/interurbane di Teramo e L'Aquila*
- *Altre aree urbane principali: Avezzano, Vasto, Lanciano*

**AU.4 Riconversione di servizi a bassa frequentazione in "servizi a chiamata", con tipologia ed estensione variabile (a percorso flessibile, a orario ecc.) a seconda delle caratteristiche specifiche della domanda dell'ambito servito.**

Il provvedimento deve costituire un obbligo se i risultati di traffico sulle linee/reti a scarsissima frequentazione non migliorano dopo il secondo anno di osservazione (2014).

***Innovazioni***

- ➔ *Monitoraggio periodico della frequentazione ai fini di una rimodulazione dei programmi di esercizio, già a partire dal 2014*
- ➔ *Sistema di gestione e informazione dei servizi "non convenzionali" a chiamata.*
- ➔ *Sistemi informativi, incluse paline intelligenti.*
- ➔ *Arredo funzionale e infrastrutturazione leggera (sistemi di preferenziazione e fermate).*

## 5.2 Cronoprogramma delle attività

A seguire si riporta un cronoprogramma sintetico relativo alla fasatura temporale delle attività previste dal Piano, di cui vengono riportati i soli codici identificativi (per la descrizione delle attività si rimanda al capitolo 5).

	2013 (con valutazione a consuntivo entro 15 giugno 2014)	2014 (con valutazione a consuntivo entro 15 giugno 2015)	2015 (con valutazione a consuntivo entro 15 giugno 2016)	2016 (con valutazione a consuntivo entro 15 giugno 2017)
<b>SMR SISTEMA MULTIMODALE REGIONALE</b>	SMR.1 SMR.3.1 SMR.7.1 SMR.10	SMR.1 SMR.2 SMR.4 SMR.5 SMR.6 SMR.7.2 SMR.9	SMR.1 SMR.8 SMR.3.2 SMR.3.3	
<b>SF. SERVIZI FERROVIARI</b>		SF.4	SF.1 SF.2 SF.3	
<b>SI. SERVIZI AUTOMOBILI- STICI INTEGRATI- VI/SOSTITUTIVI</b>		SI.2	SI.1 SI.2 SI.3	
<b>AE. SETTORE AUTOMOBILI- STICO EXTRAURBANO</b>	AE.2.1 AE.3.1	AE.2.2 AE.3.2 AE.4.1 AE.9	AE.1 AE.4.2 AE.4.3 AE.5 AE.7 AE.8	AE.6
<b>AU. SETTORE AUTOMOBILI- STICO URBANO</b>		AU.2 AU.3	AU.1 AU.4	



## 6 Le innovazioni necessarie e i relativi fabbisogni

Nel precedente capitolo 5 sono state elencate le innovazioni per ambiti. Si ritiene utile in questa sede esporre le azioni di innovazione ritenute strategiche e funzionali alla riprogrammazione del TPL regionale e che sicuramente potranno avere ricadute nel prossimo triennio.

### 6.1 Innovazioni per il monitoraggio e trattamento dei dati

La Regione Abruzzo è già dotata di sistemi informativi per la pianificazione e simulazione dei trasporti<sup>3</sup>, periodicamente integrati ed aggiornati, che vengono utilizzati nell'attività ordinaria di pianificazione e programmazione.

Per la redazione del presente documento di Riprogrammazione è stata realizzata una base dati che ha apportato un significativo contributo in termini di capacità di analisi (per qualità, livello di dettaglio e sintesi, ecc.) relativa a diverse tipologie di dati:

- Aspetti amministrativi e finanziari (contribuzioni, saldi, ecc.)
- Bilanci aziendali (ricavi da traffico, altri ricavi, costi aziendali, ecc.)
- Investimenti (su materiale rotabile, infrastruttura, tecnologie, ecc.)
- Livelli Occupazionali (pianta organica)
- Programmi di esercizio e riepilogo percorrenze
- Titoli di viaggio venduti e domanda soddisfatta (passeggeri trasportati) per relazione/linea/corsa
- Parco mezzi

In alcuni casi l'acquisizione di tali dati è stata richiesta direttamente alle aziende di trasporto che, considerato l'elevato numero di operatori e l'elevata incidenza di quelli di piccole o piccolissime dimensioni, hanno creato difficoltà in termini di coerenza, omogeneità e leggibilità dei dati.

---

<sup>3</sup> Modello di gestione/simulazione del TPL regionale in ambiente Visum



**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

Ciò premesso, considerato che gli impegni previsti dal Piano di Riprogrammazione nei prossimi anni in termini di rilevazione e analisi dei dati determinano dei carichi aggiuntivi rispetto all'attività ordinaria, è obiettivo della Regione attivare un processo di razionalizzazione e sistematizzazione di tutti i flussi dati interni e da/per le aziende di trasporto che garantisca di massimizzare l'efficacia delle analisi potenziali.

A tale scopo sarà definito un **Protocollo per lo scambio dati e la costruzione della banca dati regionale sul TPL**.

L'attività prevede un'attuazione per fasi prioritarie delle diverse macro-attività ed ambiti di applicazione, come da schema seguente.

Priorità	Macro-Attività per Anno		
	2014	2015	2016
1	<ul style="list-style-type: none"><li>• Protocollo per la definizione univoca del Codice identificativo di linea</li><li>• Revisione generale dei codici identificativi di linea e nuove attribuzioni</li><li>• Protocollo e procedure per la rilevazione periodica (annuale o stagionale) della domanda soddisfatta e per lo scambio delle relative banche dati</li><li>• Protocollo per lo scambio dati sui programmi di esercizio</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rilevazione periodica della domanda soddisfatta</li><li>• Aggiornamento banca dati regionale sul TPL (dati su domanda e offerta)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rilevazione periodica della domanda soddisfatta</li><li>• Aggiornamento banca dati regionale sul TPL (dati su domanda e offerta)</li></ul>
2	<ul style="list-style-type: none"><li>• Avvio della rilevazione periodica della domanda soddisfatta sulle linee extraurbane</li><li>• Aggiornamento banche dati regionali su offerta TPL</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Procedure condivise per la determinazione dei passeggeri/anno e passeggeri*Km/anno integrando dati sul venduto e da rilevazione della domanda soddisfatta</li></ul>	
3	<ul style="list-style-type: none"><li>• Protocolli per lo scambio dati aziendali vari:<ul style="list-style-type: none"><li>○ parco mezzi</li><li>○ pianta organica</li><li>○ titoli di viaggio</li><li>○ investimenti</li><li>○ corse non effettuate</li><li>○ anagrafica fermate</li><li>○ ecc..</li></ul></li><li>• Avvio banca dati regionale sul TPL</li></ul>		



**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

Le procedure di cui sopra dovranno riguardare sia le Aziende titolari di concessione che quelle titolari di contratto di Servizio.

Nel caso in cui si rendessero disponibili finanziamenti nazionali per l'innovazione, la Regione Abruzzo intende beneficiarne per le attività sopra descritte, garantendo così una maggior trasparenza e omogeneità dei dati su domanda e offerta, sia nell'ambito del presente Piano che a beneficio dell'attività ordinaria di programmazione.

Il Direttore regionale  
*Trasporti, Infrastrutture  
Mobilità e Logistica*  
(Avv. Carla Mannetti)

f.to all'originale

L'Assessore  
*Trasporti, Infrastrutture  
Mobilità e Logistica*  
(Avv. Giandonato Morra)

f.to all'originale



## ALLEGATO 1. Bacini regionali indicati nella DGR n.486/2012

### BACINO "A"

#### Il Bacino del Comune di L'AQUILA

(delimitazione richiesta dal Comune)

MOTIVI: Gli effetti devastanti causati dal sisma del 2009 hanno determinato notevoli stravolgimenti dell'intera mobilità della città di L'Aquila. Di conseguenza l'assetto infrastrutturale ed organizzativo dell'intero sistema trasportistico è ancora del tutto instabile e in continua evoluzione.

Il processo di ricostruzione dovrà pertanto - e necessariamente - garantire l'adeguamento alle modifiche e alle esigenze di mobilità che si manifesteranno nei prossimi anni nel territorio del comune di L'Aquila.

La nuova struttura insediativa, spiccatamente multipolare, comporta maggiori oneri sia per i singoli cittadini, in termini di costi generalizzati di trasporto, sia per la collettività, in termini di esigenze di potenziamento di elementi della rete che nel passato rivestivano un ruolo di media/scarsa importanza e di gestione di una estesa rete di trasporto pubblico in grado di garantire la reciproca coesione tra parti della città e di salvaguardare l'identità urbana nel suo nuovo assetto.

Va tenuto presente, infatti, che la ricollocazione dei servizi e delle residenze è provvisoria ma, in un orizzonte temporale decisamente di lungo periodo, il patrimonio edilizio nato con il progetto C.A.S.E. avrà destinazioni d'uso future che sicuramente andranno tenute in debita considerazione nel disegno delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità.

Una prospettiva fortemente dinamica che richiede, pertanto, un approccio in grado di coniugare in particolare due esigenze:

- assicurare il raggiungimento degli obiettivi di riqualificazione e riorganizzazione del centro storico incentivando forme di mobilità sostenibile;

#### **BACINO GOMMA \* "A"**

ESTENSIONE: 467 KM<sup>2</sup>

POPOLAZIONE: 72.511

COMUNE INTERESSATO: 1

\* COMPRESIVO DEI SERVIZI FUNI-  
VIARI



#### **Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

- accompagnare il processo di ricostruzione e redistribuzione insediativa mediante uno schema di rete in grado di adattarsi alle progressive modifiche della domanda di trasporto.

Inoltre, il Comune di L'Aquila, nel marzo 2012, ha approvato un aggiornamento del Piano Urbano di Mobilità ove si elencano nel dettaglio i seguenti obiettivi generali da perseguire:

- assecondare il processo della ricostruzione garantendo una capacità di progressivo adattamento alle modifiche e alle esigenze della mobilità di persone e di merci per i prossimi 10 anni;
- costituire un fattore di coesione territoriale e inclusione sociale in una città in cui l'evento sismico ha esasperato la struttura multipolare di residenze e servizi;
- ridurre le esternalità di sistema (Congestione, Inquinamento, Incidentalità, Accelerazione del degrado del patrimonio infrastrutturale);
- promuovere lo sviluppo di modelli di mobilità sostenibile sotto il profilo ambientale;
- realizzare i presupposti per una valorizzazione commerciale e turistica del Centro Storico;
- sostenere la competitività delle aree industriali presenti in ambito comunale attraverso il miglioramento dell'accessibilità e la connessione alla grande rete.

Detti obiettivi paiono, di conseguenza, non solo in perfetta sintonia con le motivazioni che hanno indotto l'ente locale ad avanzare la richiesta di individuazione del bacino comunale, ma anche congrua giustificazione per accoglierla, sebbene calibrata su un dimensionamento limitato al territorio comunale, che – in ogni caso – per estensione è uno dei più grandi su scala nazionale.

Naturalmente questa perimetrazione speciale e in deroga, giacché collegata per lo più alla situazione conseguente al sisma, potrà, nel futuro, subire modifiche collegate alla progressiva normalizzazione della situazione connessa agli insediamenti e alla viabilità della città.

Una volta stabilizzato l'intero sistema trasportistico della città, le ragioni del dimensionamento "d'eccezione" verranno meno e la rete dei servizi collegata al Bacino "A" potrà, in questo modo e in prospettiva, essere assorbita all'interno del Bacino "D".

#### **Per quanto riguarda l'ente di governo <sup>(4)</sup> del bacino, si ritiene individuarlo nello stesso Comune di L'AQUILA.**

---

<sup>4)</sup> L'ente di governo del bacino, istituito o designato nell'ambito della perimetrazione di cui all'art. 3bis del D.L. 138/2011, svolge le attività di cui ai commi 1,2,3 e 4 (verifica di mercato, delibera quadro, suo inoltro all'Autoritàecc.), al comma 5 (definizione degli Obblighi di Servizio Pubblico) e le procedure di cui ai commi 8, 12 e 13 (affidamento dei



Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

### BACINO “B”

#### Sangro vastese

(delimitazione richiesta dalla Comunità Montana Montagna Sangro Vastese)

Le ragioni che presiedono alla scelta di perimetrare il bacino sui confini territoriali dei Comuni che ne hanno fatto richiesta, per il tramite della Comunità Montana Montagna Sangro Vastese sono collegate in particolare a due riflessioni, di tipo teorico ed esperienziale, entrambe presenti nel caso di specie.

Invero, come noto, in via generale può dirsi che le zone montane e le zone rurali scontano il maggiore svantaggio posizionale rispetto a territori più popolati e più industrializzati sia per motivi morfologici sia perché in genere scarsamente abitate.

Pertanto si rileva come uno degli obiettivi principali che andrebbe perseguito, in queste zone, consiste nell'assicurare una maggiore capacità di mobilità autonoma delle fasce più deboli così da ridurre l'esclusione sociale determinata dalle condizioni ambientali. Obiettivo raggiungibile anche attraverso sistemi di mobilità diversi da quelli convenzionali, dei quali la letteratura trasportistica ne riconosce la valenza e, il dato sperimentale, l'efficacia <sup>(5)</sup>.

In Abruzzo, nell'agosto del 2006, nell'area della Comunità montana medio Sangro (oggi parte integrante della “Comunità montana Montagna Sangro Vastese”) è stato organizzato un sistema di servizi a chiamata, ovvero sia un sistema di *«servizi di linea che soddisfano le esigenze di mobilità delle aree a domanda debole in tutto il territorio regionale e sono organizzati in base a programmi che consentano, con l'uso di opportune tecnologie, la piena conoscenza e fruibilità dei servizi da parte dell'utenza e la possibilità di un'alta flessibilità rispetto alla domanda di mobilità»* (L.R. 23 dicembre 1998, n. 152).

#### **BACINO GOMMA “B”**

ESTENSIONE: 331,43 km<sup>2</sup>

POPOLAZIONE: 13.060

COMUNI INTERESSATI: 19

Il progetto denominato “TWIST” (*Transport with a social target*) fu realizzato, con fondi UE, nell'ambito dell'Interreg IIB CADSES, con un vasto e qualificato partenariato ed era diretto a favorire la mobilità nelle aree svantaggiate attra-

---

servizi) ai sensi dell'art. 4 comma 35 bis del D.L. 138/2011 (comma aggiunto dall'art. 53, comma 1 lett. b) n. 6 del D.L. 22 giugno 2012, n. 83).

<sup>5)</sup> Cfr. **Report 3 Redazione Piano definito del bacino** - Relazione Provincia di Chieti (pagg. 18 e ss.). Nella relazione si legge anche che “L'erogazione di servizi di trasporto pubblico in aree a domanda debole presenta molteplici criticità che concorrono a rendere inefficiente e spesso anche scarsamente efficace il servizio convenzionale di linea impostato su un programma di esercizio prefissato e non modificabile (...). Molti dei piccoli nuclei storici più decentrati presentano invece un calo della popolazione ed un invecchiamento della popolazione che non fanno che incrementarne l'indice di dipendenza rispetto ai centri principali senza però avere i numeri per giustificare, sotto il profilo della mera efficienza trasportistica, servizi, di fatto, dedicati. La necessità di evitare il depauperamento del tessuto insediativo in queste aree svantaggiate e a rischio di marginalizzazione impone la necessità di garantire, da un lato i collegamenti con i poli di riferimento per i servizi di eccellenza e, dall'altro, la mobilità interna in modo da sostenere il funzionamento dei servizi di base ancora presenti sul territorio. Ciò richiede l'implementazione di un'offerta di TPL di tipo non convenzionale in grado di rispondere alle peculiari caratteristiche della domanda e di integrarsi pienamente con la rete complessiva di TPL.”





### **Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

verso la sperimentazione nella Comunità Montana Medio sangro Zona “R” di sistemi di trasporto innovativi a chiamata.

Contemporaneamente, le procedure in atto del PRIT e dei Piani di Bacini Provinciali del TPL hanno inteso validare lo schema di programmazione del TWIST e valutare insieme agli altri enti locali l’inserimento dei servizi a chiamata nelle aree montane dove questa tipologia di servizi può offrire le migliori performance. In questo modo il TWIST è diventato una componente stabile della programmazione della Regione Abruzzo con l’inserimento nei Piani di Bacino provinciali del TPL.

Il progetto, infatti, nel corso degli anni, ha registrato lusinghieri risultati in termini di trasportati, che solo nel biennio 2009-2011 sono cresciuti da circa 14.000 a circa 17.000.

Per tale ragione, la Giunta Regionale ha continuato a programmare la prosecuzione del progetto innovativo che ha riguardato, sino ad oggi i seguenti dieci comuni: Borrello, Civitaluparella, Fallo, Gamberale, Montenerodomo, Pizzoferrato, Quadri, Roio del Sangro, Rosello e Villa S. Maria, unico comune che, invero, non fa parte della Comunità Montana denominata “Montagna Sangro Vastese”.

Nel nuovo Bacino “B”, peraltro, entrerebbero a far parte, oltre a Villa S.Maria, altri comuni che, pur non appartenendo alla Comunità Montana, hanno egualmente fatto richiesta di rientrare nel Bacino, demandando espressamente alla Comunità Montana il compito di presentare richiesta per l’individuazione e il riconoscimento del bacino di traffico Sangro. E questo in ragione della contiguità di territorio e di equivalentidichiarate esigenze di trasporto tali da poter far parte di un medesimo bacino di traffico.

Per tal via, quindi, i Comuni che verrebbero compresi nell’area del BACINO “B” sono tutti comuni appartenenti alla Provincia di Chieti ma non tutti rientranti nella Comunità Montana “Montagna Sangro Vastese”, come, del resto, non tutti i Comuni della Comunità entrerebbero a far parte del bacino.

In particolare gli enti locali interessati sono: Archi, Bomba, Borrello, Civitaluparella, Colledimezzo, Fallo, Gamberale, Montazzoli, Montebello sul Sangro, Monteferrante, Montelapiano, Montenerodomo, Pietraferazzana, Pizzoferrato, Quadri, Roio del Sangro, Rosello, Tornareccio, Villa S.Maria.

**L’ente di governo del bacino** <sup>(6)</sup>è individuato nella stessa **Comunità montana** “Montagna Sangro Vastese”, salvo gli opportuni provvedimenti amministrativi resi dagli enti che non ricadono nella Comunità montana ma che, facendo parte del bacino, devono associarsi ad essa per la gestione dei servizi di trasporto pubblico.

---

<sup>6</sup>)vedi *supra* nota 13)



Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

### BACINO "C"

### Valorizzazione ed estensione dell'attuale area UNICO.

Un ulteriore bacino denominato "C" valorizza e amplia l'esperienza attualmente in atto del sistema di integrazione tariffario denominato UNICO.

A partire dal 1° settembre 2004 nell'area compresa tra i Comuni di Pescara, Chieti, Francavilla al Mare, Montesilvano, Cepagatti, San Giovanni Teatino, Spoltore, Torrecchia Teatina e porzioni di territorio dei Comuni di Silvi, Ripa Teatina, Cappelletti, Città Sant'Angelo, Manoppello e Miglianico, (per una popolazione complessiva di circa 350 mila abitanti) si è dato vita ad un sistema di integrazione tra vettori e linee diverse del Trasporto pubblico ed è stato applicato un sistema di tariffazione differente rispetto a quello ordinario, che si fonda su un criterio di calcolo chilometrico.

L'operazione nacque con l'idea di creare all'interno dell'area Chieti Pescara un sistema tariffario che consentisse l'utilizzo di documenti di viaggio non aziendali ma solo di area, che dessero, cioè, diritto a utilizzare tutti i servizi di trasporto locale svolti da GTM, ARPA LA PANORAMICA e la SATAM nell'ambito della zona definita.

L'obiettivo finale era quello di incrementare la domanda di mobilità, disincentivando l'utilizzo del mezzo privato, in ragione delle migliori e vantaggiose condizioni che l'iniziativa offriva all'utente, favorendo, in special modo, gli spostamenti dai confini dell'area considerata.

Il sistema - a cui però non ha fatto seguito l'integrazione delle linee (che, al contrario, una volta individuato il bacino dovrebbe compiersi)- ha registrato, nel corso degli anni, un aumento complessivo del numero di viaggiatori <sup>(7)</sup>, specie della rete interurbana <sup>(8)</sup>, a dimostrazione del fatto che vi è stato un generale apprezzamento verso il sistema, reso ancor più evidente dalla circostanza che sono state molte le richieste dei Comuni confinanti con UNICO dirette a voler entrare nel sistema integrato (Moscufo, Pianella, Collecchio).

La naturale vocazione dell'area a diventare un'area compatta, dal punto di vista dei trasporti, risulta, del resto, dagli stessi studi condotti nell'ambito della definizione del Piano regionale dei Trasporti. In essi è emerso che l'area geografica che insiste tra Chieti e Pescara detiene almeno il 30% della demografia abruzzese e una quota altrettanto

#### **BACINO GOMMA (\*) "C"**

ESTENSIONE: KM<sup>2</sup> 1.184,92

POPOLAZIONE 527.506, COMUNI INTERESSATI :39

(\*) INCLUSI I SERVIZI FILOVIARI DI PESCARA E CHIETI

---

<sup>7)</sup> A fronte di 20.526.410 viaggiatori registrati nel 2003, si è passati nel corso degli anni a circa 22,5 milioni di viaggiatori.

<sup>8)</sup> Questo in ragione del fatto che è sensibilmente cresciuta, nel corso degli anni, la vendita di quei titoli di viaggio per i quali il rapporto viaggiatore/titolo è più alto, vale a dire abbonamenti mensili di area e annuali.



#### Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

rilevante del trasporto delle merci, peraltro fortemente aggravata dall'allocazione nella zona considerata di un numero elevatissimo di strutture di grande distribuzione <sup>(9)</sup>.

Solo per fare qualche esempio i dati <sup>(10)</sup> degli spostamenti nell'area compatta che include i Comuni di Città S. Angelo, Cappelle sul Tavo, Montesilvano, Pescara, Spoltore, Moscufo, Pianella, Cepagatti, Chieti, S. Giovanni Teatino, Torrecchia, Francavilla a Mare, evidenziano che, all'interno di un'area con una popolazione complessiva di 297.003 abitanti, vengono generati 49.385 spostamenti sistematici non intracomunali, di cui 40.042 con destinazione interna alla stessa area (autocontenimento <sup>(11)</sup> pari all'81%) e una densità lineare media di questi spostamenti, consistente nella media dei rapporti tra numero di spostamenti e distanza percorsa è pari a 254 spostamenti/km <sup>(12)</sup>.

Ciò indusse, negli studi già condotti, a pensare all'area in questione come ad un ambito ottimale per realizzare una rete di servizi (di tipo suburbano) "chiamata a rispondere ad una domanda di mobilità di medio raggio (da 5 a 15 km), capace di integrarsi da un lato con il servizio ferroviario metropolitano e dall'altro con i servizi urbani" <sup>(13)</sup>.

Il risultato degli studi e l'applicazione di otto anni di sistema integrato (per quanto solo tariffario) inducono a ritenere che l'area compresa fra le province di Chieti e Pescara e gravitante attorno ai due capoluoghi di Provincia (che tra loro distano mediamente solo 20 chilometri) presenti le caratteristiche proprie di un bacino omogeneo e ottimale. Piuttosto ciò che l'esperienza dimostra è la capacità interna all'area attualmente compresa in UNICO di espandersi e ricomprendere anche i territori di quei Comuni che attualmente sono esclusi, ma che egualmente sono attratti verso i due capoluoghi di Provincia.

Naturalmente l'estensione dell'attuale **area sarebbe funzionale** (e per disposto normativo non potrebbe essere altrimenti) alla **definizione di una rete integrata di servizi** <sup>(14)</sup> (potendo comprendere, in prospettiva, anche il ferro) e alla **ridefinizione della zonizzazione tariffaria** essendo antieconomico mantenere una sola zona tariffaria, come quella attuale.

Da quanto premesso il bacino "C" includerebbe lungo la fascia costiera settentrionale alcuni territori della provincia di Teramo, quali i Comuni di Giulianova, Roseto degli Abruzzi, Pineto e Atri (nell'entroterra), a sud il territorio di Ortona e all'interno, verso ovest, i Comuni di Penne, Loreto Aprutino.

---

<sup>9)</sup>Fonte PRIT Report 5 – Parte Infrastrutture.

<sup>10)</sup>Riferiti a studi nel periodo 2006-2008

<sup>11)</sup>**L'auto-contenimento** è il criterio per il riconoscimento dei bacini più utilizzato e universalmente riconosciuto. L'indice di auto contenimento rappresenta quindi in quale misura gli spostamenti tra i comuni appartenenti al bacino avvengono per lo più internamente al bacino stesso.

<sup>12)</sup>Fonte PRIT

<sup>13)</sup> Cfr **Piano dei bacini prov. di Chieti**. Nel piano di bacino si precisa peraltro che *"Gli itinerari dovrebbero essere caratterizzati dall'alternanza di tratte servite con poche fermate ed elevata velocità commerciale e tratte interne ai principali centri abitati in cui il servizio è assimilabile a quello urbano, sebbene con un minor numero di fermate, con percorsi di penetrazione che dovrebbero garantire l'accessibilità diretta alle principali polarità urbane. Sempre in ambito urbano è richiesta piena integrazione con i servizi urbani"*

<sup>14)</sup> Comprensiva dei servizi filoviari non appena entreranno in funzione (si rinvia al § 5)



#### **Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

Complessivamente al bacino “C” apparterrebbero, pertanto, i seguenti comuni Bucchianico, Casalincontrada, Chieti, Francavilla al Mare, Miglianico, Ortona, Ripa Teatina, San Giovanni Teatino, Tollo, Torrevicchia Teatina, Villamagna, Alanno, Cappelle sul Tavo, Catignano, Cepagatti, Città Sant'Angelo, Collecervino, Cugnoli, Elice, Lettomanoppello, Loreto Aprutino, Manoppello, Montesilvano, Moscufo, Nocciano, Penne, Pescara, Pianella, Picciano, Rosciano, Scafa, Spoltore, Torre de' Passeri, Turrivalignani, Atri, Giulianova, Pineto, Roseto degli Abruzzi, Silvi.

**L'Ente di governo del bacino è individuato nella Regione <sup>(15)</sup>**, fermo restando l'istituzione di un organismo di coordinamento e rappresentanza delle realtà locali dei comuni con popolazione superiore ai 12 mila abitanti.

---

<sup>15)</sup> Vedisupranota 13)



Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

### BACINO "D"

La delimitazione dell'ulteriore e ultimo bacino è per certi versi conseguenziale alle precedenti descritte perimetrazioni, pur presentando, al contempo, una sua autonoma sostenibilità, in considerazione dell'omogeneità della domanda di trasporto che il territorio esprime.

Il quarto e ultimo bacino comprende, infatti, porzioni di tutte e quattro le province.

Se, da una parte, questa particolarità evidenzia l'impossibilità di ritagliare, nel senso voluto dalla norma di legge, bacini di dimensione corrispondente a quella provinciale, dall'altra, conduce alla necessità di individuare una perimetrazione *ad hoc*, che, in base alle caratteristiche della rete, si ritiene possibile poter racchiudere in un unico bacino.

Ebbene dalle caratteristiche del territorio e della rete, come nel prosieguo descritte, la domanda di trasporto presenta, a nord come a sud, caratteri e specificità simili e si dividerebbe, in quanto a tipologia del servizio, fra rete di area urbana e rete extraurbana.

Diversamente dagli altri bacini, dove, per i motivi illustrati, la natura della rete è specifica in quanto collegata al-

le peculiarità dei medesimi e alle ragioni per le quali sono stati individuati, il bacino "D" presenta, pur nelle diversità dei territori, una rete dalle caratteristiche omogenee: di area urbana medio – piccola e di area extraurbana di collegamento ai poli attrattori, rappresentati da comuni medio - piccoli e da zone industriali concentrate in grandi aree.

#### **BACINO GOMMA "D"**

ESTENSIONE: KM<sup>2</sup> 8.819,78,  
POPOLAZIONE: 729.289, Co-  
MUNI INTERESSATI: 246

### LE CARATTERISTICHE DEL TERRITORIO E DEI SERVIZI ATTUALMENTE ESISTENTI NEL BACINO D

Con particolare riguardo alla tipologia e alle caratteristiche del territorio che dovrebbe farne parte può dirsi che esso è caratterizzato:

da territori a forte densità abitativa situati lungo la costa del teramano fino al territorio del Comune di Giulianova (da cui partirebbe il bacino dell'area "C") e lungo la costa teatina dai confini con il Molise (San Salvo) al comune di Ortona (primo Comune a sud del bacino dell'area "C");

dalla presenza di un capoluogo di provincia, quale il Comune di Teramo, con circa 55 mila abitanti, e da importanti centri urbani, quali Avezzano, Sulmona, Lanciano e Vasto che non superano in media i 36 mila abitanti;

da consistenti aree montane, che per la maggior parte appartengono alla provincia dell'Aquila con la presenza di quattro Parchi nazionali quali quello Parco Nazionale d'Abruzzo, Parco Regionale del Sirente-Velino, Parco Nazionale Gran Sasso-Monti della Lagae Parco Nazionale della Majella;

Dalla presenza di quattro importanti poli industriali: Val Vibrata (TE), polo tecnologico della Marsica (AQ); polo Val di Sangro (CH) e il polo Vasto / San Salvo (CH), quindi di tutti i servizi destinati alle attività produttive;



**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

Dalla presenza di consistenti assi di viabilità primaria (autostrade e superstrade): A 24, A 25, superstrada Teramo Mare, superstrada del Liri , fondovalle Val di Sangro;

Per quanto concerne, invece, la rete dei servizi di trasporto, essa è attualmente rappresentata dai servizi urbani dei Comuni di cui alla sotto riportata tabella e dai servizi di rete extraurbana.

comune	provincia	abitanti	Km
Tortoreto	TE	10.202	104.252
Teramo	TE	54.957	1.039.500
Mosciano S. Angelo	TE	9.230	45.000
Montorio al Vomano	TE	8.283	120.341
Isola del Gran Sasso	TE	4.970	84.783
Crognaleto	TE	1.451	55.337
Castelli	TE	1.256	30.596
Basciano	TE	2.449	40.237
Alba Adriatica	TE	12.522	72.093
Vasto	CH	40.381	611.526
Torrebruna	CH	956	27.000
Schiavi d'Abruzzo	CH	990	33.742
Scerni	CH	3.458	45.138
San Salvo	CH	19.401	93.164
S.Vito Chietino	CH	5.321	72.000
S.Eusanio del Sangro	CH	2.522	18.000
Roccaspinalveti	CH	1.465	17.392
Paglieta	CH	4.531	32.940
Lanciano	CH	36.304	388.360
Guardiagrele	CH	9.497	54.000
Gissi	CH	3.006	56.700
Cupello	CH	4.904	53.403
Atessa	CH	10.775	107.829
Altino	CH	2.879	63.000
Tagliacozzo	AQ	7.036	72.000



**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

Sulmona	AQ	25.159	291.600
Civitella Roveto	AQ	3.395	16.845
Castel di Sangro	AQ	6.125	87.582
Balsorano	AQ	3.722	40.219
Avezzano	AQ	42.029	312.687
Ateleta	AQ	1.174	34.043

**TAB1:** *Comuni attualmente serviti dal trasporto urbano. In rosso sono indicati i Comuni con pop. superiore a 12 mila abitanti che nel nuovo bacino manterrebbero i servizi di area urbana. A parte il Comune di Sulmona che svolge i servizi in economia, gli altri servizi risultano affidati in concessione direttamente dai comuni ad aziende di trasporto.*

In totale, al momento i chilometri in concessione comunale oggetto di contribuzione regionale insistenti in detto bacino, sono 4.121.308 che vanno ad aggiungersi a quelli extraurbani in concessione regionale ovvero:

- i servizi di linea a lunga percorrenza che includono i collegamenti tra i principali poli regionali e tra questi con le regioni limitrofe;
- le linee cd. dedicate, vale a dire le scolastiche (di collegamento con i centri e poli di studio) e operaie.

La Regione è l'ente concedente dei servizi extraurbani e li svolge attraverso le sue Società, Arpa spa e FAS spa e attraverso una pluralità di aziende private.

PROVINCIA	NUMERO AZIENDE CONCESSIONARI
L'AQUILA	CINQUE
TERAMO	NOVE
PESCARA	DUE
CHIETI	QUINDICI

**TAB 2:** *Numero di aziende concessionarie attualmente operanti nei territori del prospettato bacino.*

**LA VISIONE DEL BACINO**

La perimetrazione del bacino "D" dovrebbe costituire, in questo modo, il primo tassello per organizzare una rete di servizi integrata tra quelli di area urbana e quelli extraurbani su gomma.

Costituire un bacino a servizio di una rete, di fatto omogenea, consentirebbe di superare l'attuale frammentazione delle gestioni; di sviluppare una programmazione coordinata che determini l'eliminazione delle sovrapposizioni (urbano/extraurbano e/o extraurbano/extraurbano) e l'introduzione di un unico sistema di bigliettazione.



### Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica

L'ente di governo è individuato nella Regione <sup>(16)</sup>, salvo in ogni caso il mantenimento in capo ai Comuni con popolazione superiore a 12 mila abitanti della funzione di programmazione dei servizi minimi urbani e l'istituzione di un comitato di coordinamento all'interno del quale le specificità degli enti locali possano essere rappresentate e tenute in debita considerazione.

Resterebbe, naturalmente, fermata facoltà di tutti enti locali (indipendentemente dal numero degli abitanti) di garantire alle proprie rispettive collettività ulteriori servizi di trasporto pubblico locale aggiuntivi ai servizi minimi, con risorse proprie. In tal caso questi servizi aggiuntivi non dovrebbero interferire con i servizi minimi già in essere.

I chilometri di rete urbana attualmente assegnati ai Comuni con popolazione inferiore ai 12 mila abitanti verrebbero, invece, trasferiti alla rete extraurbana con mantenimento delle percorrenze effettuate nell'area interessata, salvo eliminazione delle sovrapposizioni che si dovessero evidenziare in sede di riprogrammazione.

Per garantire la coerenza del sistema delle reti tra i diversi bacini, anche al fine di armonizzare il traffico di confine, e il soddisfacimento delle esigenze di mobilità tra Comuni appartenenti a bacini diversi, dovrebbe essere preferito il criterio della prevalenza del percorso, con conseguente attrazione nella gestione della linea al bacino in cui si svolge il maggior numero dei chilometri, salvo, quando si tratti di linee dedicate (es. linee operaie). In tal caso andrebbe considerato, quale eccezione al precedente criterio, quello dell'interesse specifico della relazione. Sicché la linea in questione sarebbe attratta al bacino di origine anche se il suo percorso si sviluppa prevalentemente sul territorio di un altro <sup>(17)</sup>.

I Comuni appartenenti al **BACINO "D"**, divisi per Provincia, sono:

### PROVINCIA L'AQUILA

Acciano, Aielli, Alfedena, Anversa degli Abruzzi, Ateleta, Avezzano, Balsorano, Barete, Barisciano, Barrea, Bise-gna, Bugnara, Cagnano Amiterno, Calascio, Campo di Giove, Campotosto, Canistro, Cansano, Capestrano, Capistrello, Capitignano, Caporciano, Cappadocia, Carapelle Calvisio, Carsoli, Castel del Monte, Castel di Ieri, Castel di Sangro, Castellafiume, Castelvechio Calvisio, Castelvechio Subequo, Celano, Cerchio, Civita d'Antino, Civitella Alfedena, Civitella Roveto, Cocullo, Collarmele, Collelongo, Collepietro, Corfinio, Fagnano Alto, Fontecchio, Fossa, Gagliano Aterno, Gioia dei Marsi, Goriano Sicoli, Introdacqua, Lecce nei Marsi, Luco dei Marsi, Lucoli, Magliano de' Marsi, Massa d'Albe, Molina Aterno, Montereale, Morino, Navelli, Ocre, Ofena, Opi, Oricola, Ortona dei Marsi, Ortucchio, Ovindoli, Pacentro, Pereto, Pescasseroli, Pescina, Pescocostanzo, Pettorano sul Gizio, Pizzoli, Poggio Pienze, Prata d'Ansidoia, Pratola Peligna, Prezza, Raiano, Rivisondoli, Rocca di Botte, Rocca di Cambio, Rocca di Mezzo, Rocca Pia, Roccacasale, Rocca-raso, San Benedetto dei Marsi, San Benedetto in Perillis, San Demetrio ne' Vestini, San Pio delle Camere, San Vincenzo Valle Roveto, Sante Marie, Sant'Eusanio Forconese, Santo Stefano di Sessanio, Scanno, Scontrone, Scoppito, Scurcola Marsicana, Secinara, Sulmona, Tagliacozzo, Tione degli Abruzzi, Tornimparte, Trasacco, Villa Santa Lucia degli Abruzzi, Villa Sant'Angelo, Villalago, Villavallelonga, Villetta Barrea, Vittorito.

---

<sup>16)</sup> Vedi *supra* nota 13)

<sup>17)</sup> Criteri che naturalmente sarebbero comuni a tutto il sistema e quindi a tutti i bacini.





**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

## **PROVINCIA DI CHIETI**

Altino, Ari, Arielli, Atesa, Canosa Sannita, Carpineto Sinello, Carunchio, Casacanditella, Casalanguida, Casalbordino, Casoli, Castel Frentano, Castelguidone, Castiglione Messer Marino, Celenza sul Trigno, Civitella Messer Raimondo, Colledimacine, Crecchio, Cupello, Dogliola, Fara Filiorum Petri, Fara San Martino, Filetto, Fossacesia, Fraine, Fresagrandinaria, Frisa, Furci, Gessopalena, Gissi, Giuliano Teatino, Guardiaagrele, Guilmi, Lama dei Peligni, Lanciano, Lentella, Lettopalena, Liscia, Monteodorisio, Mozzagrogna, Orsogna, Paglieta, Palena, Palmoli, Palombaro, Pennadomo, Pennapedimonte, Perano, Poggiofiorito, Pollutri, Pretoro, Rapino, Rocca San Giovanni, Roccamontepiano, Roccascalegna, Roccaspinaveti, San Buono, San Giovanni Lipioni, San Martino sulla Marrucina, San Salvo, San Vito Chietino, Santa Maria Imbaro, Sant'Eusanio del Sangro, Scerni, Schiavi di Abruzzo, Taranta Peligna, Torino di Sangro, Torrebruna, Torricella Peligna, Treglio, Tuffillo, Vacri, Vasto, Villalfonsina.

## **PROVINCIA DI PESCARA**

Abbateggio, Bolognano, Brittolì, Bussi sul Tirino, Caramanico Terme, Carpineto della Nora, Castiglione a Casauria, Civitaquana, Civitella Casanova, Corvara, Farindola, Montebello di Bertona, Pescosansonesco, Pietranico, Popoli, Roccamorice, Salle, San Valentino in Abruzzo Citeriore, Sant'Eufemia a Maiella, Serramonacesca, Tocco da Casauria, Vicoli, Villa Celiera.

## **PROVINCIA DI TERAMO**

Alba Adriatica, Ancarano, Arsita, Basciano, Bellante, Bisenti, Campli, Canzano, Castel Castagna, Castellalto, Castelli, Castiglione Messer Raimondo, Castilenti, Cellino, Attanasio, Cermignano, Civitella del Tronto, Colledara, Colonnella, Controguerra, Corropoli, Cortino, Crognaleto, Fano Adriano, Isola del Gran Sasso d'Italia, Martinsicuro, Montefino, Montorio al Vomano, Morro d'Oro, Mosciano Sant'Angelo, Nereto, Notaresco, Penna Sant'Andrea, Pietracamela, Rocca Santa Maria, Sant'Egidio alla Vibrata Sant'Omero, Teramo, Torano Nuovo, Torricella Sicura, Tortoreto, Tossicia, Valle Castellana.



**Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica**

## **BACINO UNICO DEI SERVIZI FERROVIARI**

Il bacino unico per il TPL su ferro in Abruzzo appare una scelta obbligata, in quanto la distribuzione della domanda, in termini di volumi e di tipologia di relazioni richieste, porta ad individuare, da un punto di vista commerciale e di programmazione dell'offerta, un unico polo di aggregazione nell'area costiera, con estensione, nelle aree interne, fino a Sulmona.

Le restanti relazioni costituiscono delle appendici del grande bacino costiero. Peraltro gli esigui volumi di domanda e la necessità di stretta integrazione con i servizi principali non consentono di prefigurare una gestione autonoma di tali relazioni, sia in termini di efficienza, sia in termini di omogeneità dell'offerta.

Sulla rete, infatti, insistono servizi regionali che servono principalmente l'area costiera, con frequenza elevata e forte domanda di viaggio. Questi servizi si integrano con i servizi interregionali (verso le Marche a Nord, verso Termoli a Sud e verso Roma a Ovest) così da realizzare una rete integrata. All'interno della rete, pertanto, si alternano treni locali con treni a media percorrenza che, garantendo l'interscambio tra servizi regionali e interregionali, assicurano la mobilità interna e interregionale.

Le relazioni interne mostrano, al contrario, minori frequentazioni ma costituiscono di fatto linee di adduzione verso la direttrici principali per la mobilità regionale e interregionale.

Non solo ma verso la scelta di un solo bacino insistono anche valutazioni che mirano ad assicurare, oltre che la massima partecipazione degli operatori, anche una scala produttiva e organizzativa che consenta all'operatore di minimizzare i costi unitari di produzione e rispondere al meglio agli stimoli del mercato.

A questo proposito non si può prescindere dal rilevare che la dimensione della realtà abruzzese del TPL su ferro (inferiore a 5 Mln di treni\*km/anno), è tale per cui una ulteriore frammentazione della produzione comporterebbe sicuramente diseconomie di scala, ad esempio in relazione alla necessità di moltiplicare le infrastrutture logistiche e industriali per la manutenzione e gestione del materiale rotabile.

**L'ente di governo** del bacino unico per il ferro viene individuato nella Regione.

AAAAAAAAAA