

# Relazione della IV Commissione permanente

ASSETTO TERRITORIALE ED AMBIENTALE; URBANISTICA; ECOLOGIA;  
ACQUEDOTTI; LAVORI PUBBLICI; VIABILITA' E TRASPORTI; CAVE E TORBIERE

*(Seduta del 16 ottobre 2013)*

Relatore di maggioranza: ENZO GIANCARLI  
Relatore di minoranza: DANIELE SILVETTI

## sulla proposta di atto amministrativo n. 66/13

a iniziativa della Giunta regionale

*presentata in data 30 luglio 2013*

PROGRAMMA TRIENNALE REGIONALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO  
PUBBLICO REGIONALE E LOCALE 2013/2015.  
LEGGE REGIONALE 22 APRILE 2013, N. 6, ARTICOLO 2

**RELAZIONE ORALE**

**PARERE ESPRESSO DALLA II COMMISSIONE ASSEMBLEARE PERMANENTE  
AI SENSI DELL'ARTICOLO 22 DELLO STATUTO**

*(Seduta del 21 ottobre 2013)*

La seconda Commissione assembleare permanente nella seduta del 21 ottobre 2013 esaminato il testo della proposta di atto amministrativo n. 66/13 avente ad oggetto "Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale 2013/2015. Legge regionale 22 aprile 2013, n. 6, articolo 2" già esaminato in sede referente dalla quarta Commissione nella seduta del 16 ottobre 2013

**esprime parere favorevole**

Il Vice Presidente della Commissione  
Roberto Zaffini

**PARERE ESPRESSO DAL CONSIGLIO DELLE AUTONOMIE LOCALI  
AI SENSI DELL'ARTICOLO 11, COMMA 2, DELLA LEGGE REGIONALE 4/2007**

*(Seduta del 21 ottobre 2013)*

**IL CONSIGLIO DELLE AUTONOMIE LOCALI**

Vista la proposta di atto amministrativo n. 66/13 avente ad oggetto "Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale 2013/2015. Legge regionale 22 aprile 2013, n. 6, articolo 2", nel testo approvato dalla Commissione in sede referente;

Udito il relatore consigliere Enzo Monachesi (delegato da Maurizio Mangialardi) nella seduta odierna;

Condivisa la proposta di parere formulata dal relatore e sottoposta all'approvazione del Consiglio;

Visto l'articolo 11, comma 2, lettera c), della l.r. 4/2007;

Visti gli articoli 20 e 23 del Regolamento interno del CAL;

**DELIBERA**

- 1) di esprimere PARERE FAVOREVOLE A CONDIZIONE che:
  - le procedure di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale vengano espletate nel rispetto di quanto previsto dalla lettera a) del comma 1 dell'articolo 4 della l.r. 6/2013;
  - venga assicurato il rimborso del 50% dell'IVA a favore delle Province, precedentemente garantito dal Fondo Nazionale, attualmente azzerato;
- 2) di approvare e presentare all'Assemblea legislativa le seguenti raccomandazioni:
  - va data garanzia di continuità contrattuale ai lavoratori in servizio;
  - vanno individuate risorse da finalizzare al rinnovo dei parchi macchine del trasporto pubblico;
  - vanno potenziate le aree interne e più disagiate della regione, cosiddette aree deboli;
  - va sollecitato un intervento di modifica dei criteri di riparto nazionale.

Il Presidente  
Fabrizio Giuliani

**PARERE ESPRESSO**  
**DAL CONSIGLIO REGIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO**  
**AI SENSI DELL'ARTICOLO 4, COMMA 1, DELLA LEGGE REGIONALE 15/2008**

*(Seduta del 21 ottobre 2013)*

**IL CONSIGLIO REGIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO**

Vista la proposta di atto amministrativo n. 66/13 avente ad oggetto "Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale 2013/2015. Legge regionale 22 aprile 2013, n. 6, articolo 2" nel testo approvato dalla Commissione in sede referente;

Udito i relatori Paola Bichisecchi e Marco Manzotti nella seduta n. 30 del 21 ottobre 2013;

Condivisa la proposta di parere formulata dai relatori e sottoposta all'approvazione del Consiglio;

Condivisa la relazione di cui all'allegato A);

Visto l'articolo 4, comma 1, lettera b), punto 2, della l.r. 15/2008;

Visti gli articoli 14, 15 e 16 del Regolamento interno del Consiglio Regionale dell'Economia e del Lavoro;

**DELIBERA**

di esprimere parere FAVOREVOLE alle condizioni espressamente indicate nell'Allegato A, parte integrante e sostanziale del presente atto.

Il Presidente  
Nevio Lavagnoli

ALLEGATO A

**RELAZIONE**

In premessa, il CREL condivide la considerazione posta alla base del PTRS che riconosce al settore della mobilità un ruolo essenziale per la realizzazione degli obiettivi di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva della strategia Europa 2020 e la previsione delle azioni di sostegno del Trasporto Pubblico Locale per favorire l'utilizzo della mobilità pubblica, la sua efficienza e la sua integrazione modale e tariffaria.

Pertanto le osservazioni al Programma triennale regionale dei trasporti 2013/2015 si concentrano sugli aspetti che rappresentano le maggiori criticità e che riguardano essenzialmente l'organizzazione dei servizi automobilistici.

Tali criticità derivano in particolare dall'ulteriore taglio di risorse finanziarie previsto dal Programma, che fa seguito a quello di circa il 9% dei servizi (oltre 5,3 mln di euro) subito nell'ultimo biennio. A ciò si aggiunge che il servizio nelle Marche viene attualmente svolto ad un costo che è il più basso d'Italia, anche a causa dell'iniqua ripartizione regionale del Fondo nazionale per il trasporto pubblico locale su gomma in forza che assegna alle Marche la quota pro-capite più bassa del Paese.

Inoltre un'ulteriore riduzione delle risorse deriva dall'aver trasferito al bilancio regionale l'onere del costo dell'IVA (corrispondente a oltre 2 mln di euro) precedentemente a carico dei comuni che però ne recuperavano il 50% dallo Stato.

Si sottolinea quindi come l'ulteriore taglio delle risorse rischia inevitabilmente di compromettere la qualità dei servizi e la tenuta occupazionale nel settore.

Sulla base di tale premessa ed esaminata la proposta della Giunta Regionale di PTRS 2013-2015 così come riformulata dalla IV Commissione, il CREL esprime parere **favorevole CONDIZIONATAMENTE ALL'ACCOGLIMENTO dei seguenti punti:**

- che i corrispettivi per i servizi extraurbani vengano aumentati in considerazione di quanto espresso sopra al fine di annullare completamente il taglio delle risorse (circa 700 mila euro), pur attenuato dalle modifiche introdotte dalla IV Commissione, allo scopo di evitare le ricadute occupazionali conseguenti;
- considerato che la trasformazione dei servizi urbani in extraurbani per i comuni sotto i 30.000 abitanti - a fronte del permanere dei fabbisogni derivanti dalla tipologia di trasporto, orografia del territorio, socialità del servizio e capillarità delle fermate - comporterà evidenti costi derivanti dalla bassa velocità commerciale con corrispettivi inferiori a quelli previsti per i servizi urbani (pag. 9 del PTRS), si chiede di esplicitare, al fine della sua verifica, la metodologia di calcolo di tale costo. Si ritiene inoltre necessario prevedere in modo esplicito la possibilità che tali Comuni, i quali precedentemente finanziavano tali servizi, possano continuare a finanziarli a loro carico (pag. 10 del PTRS); oltre a chiarire meglio l'integrazione del TPL con il servizio scuolabus e gli altri servizi connessi alla mobilità;
- relativamente alle proposte di attribuzione alla Giunta Regionale di una serie di compiti, si chiede che il loro espletamento, secondo quanto disciplinato dalle l.r. 45/1998 e l.r. 6/2013, garantisca, ai sensi dell'articolo 4 della l.r. 15/2008, il pieno coinvolgimento del CREL;
- in ogni caso si chiede di precisare che il compito di rivedere - in materia di servizi minimi - il riparto delle produzioni chilometriche e dei corrispettivi (pagg. 14 e 17 del PTRS) potrà essere esercitato dalla Giunta esclusivamente per piccoli aggiustamenti percentuali, per l'intera durata dell'affidamento (es.: tra lo 0,1% e lo 0,3%);
- preso atto che il capitolo 7 della prima stesura della proposta del PTRS - relativa alle procedure di affidamento - è stato stralciato, richiediamo analogo stralcio di quelle parti che sono coerentemente connesse come ad esempio il riconoscimento dell'inflazione, che peraltro deve essere integrale per legge nei contratti periodici già dalla prima annualità.

Si raccomanda inoltre che al fine di agevolare il recupero delle risorse ancora mancanti derivanti dal predetto onere dell'Iva dei Comuni, si propone un coinvolgimento dei Comuni stessi in ordine al reinvestimento delle somme storicamente stanziato al TPL.

**Testo proposto**

## L'ASSEMBLEA LEGISLATIVA REGIONALE

Premesso che la Regione ha approvato di recente la legge regionale 22 aprile 2013, n. 6 “Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico regionale e locale”, che stabilisce nuove regole di governance del settore, sulla base anche di quanto previsto dalla legge di stabilità 2013;

Premesso che la l.r. 6/2013 è incentrata sulla necessità di efficientare il servizio di trasporto pubblico, in un periodo di risorse economiche decrescenti;

Premesso che l'articolo 2 della l.r. 6/2013 prevede che al fine di consentire il raggiungimento di economie di scala e massimizzarne l'efficienza, i servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono organizzati in un unico bacino regionale di programmazione articolato in ambiti territoriali di gestione coincidenti con il territorio di ciascuna Provincia e stabilisce che, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge suddetta, l'Assemblea legislativa, su proposta della Giunta regionale, approva il programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale;

Considerato che la procedura di condivisione dei contenuti del Programma triennale regionale dei servizi 2013/2015 è iniziata nel mese di luglio 2013 con la convocazione di appositi tavoli con gli enti locali, i sindacati e le associazioni di categoria e si è conclusa positivamente;

Vista la proposta della Giunta regionale;

Visto il parere favorevole di cui all'articolo 16, comma 1, lettera d), della l.r. 15 ottobre 2001, n. 20 in ordine alla regolarità tecnica e sotto il profilo di legittimità del Dirigente del servizio infrastrutture, trasporti ed energia, reso nella proposta della Giunta regionale;

Vista l'attestazione della copertura finanziaria di cui all'articolo 48 della l.r. 11 dicembre 2001, n. 31, resa nella proposta della Giunta regionale;

**Testo approvato dalla Commissione**

## L'ASSEMBLEA LEGISLATIVA REGIONALE

*Identico*

Preso atto che la predetta proposta è stata preventivamente esaminata, ai sensi del comma 1 dell'articolo 22 dello Statuto regionale, dalla Commissione assembleare permanente competente in materia;

Visto il parere obbligatorio, reso ai sensi del comma 3 dell'articolo 22 dello Statuto regionale dalla Commissione assembleare competente in materia finanziaria;

Visto il parere espresso, ai sensi dell'articolo 11, comma 2, della l.r. 10 aprile 2007, n. 4, dal Consiglio delle autonomie locali, nel termine ridotto dal Presidente dell'Assemblea legislativa

Visto l'articolo 21 dello Statuto regionale;

**D E L I B E R A**

di approvare il "Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale 2013/2015. Legge regionale 22 aprile 2013, n. 6, articolo 2" di cui all'allegato A, che costituisce parte integrante e sostanziale della presente deliberazione.

ai sensi dell'articolo 12, comma 3 della citata legge;

Visto il parere espresso, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, della l.r. 26 giugno 2008, n. 15, dal Consiglio regionale dell'economia e del lavoro, nel termine ridotto dal Presidente dell'Assemblea legislativa ai sensi dell'articolo 9, comma 2, lettera b) della citata legge;

*Identico*

**D E L I B E R A**

*Identico*

**ALLEGATO A**  
*(modificato dalla Commissione)*

# **Programma Triennale Regionale dei Servizi di trasporto pubblico regionale e locale**

## **PTRS 2013-2015**

### **LEGENDA**

- le parti barrate sono soppresse
- le parti evidenziate in grigio sono inserite



INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Lo Scenario di riferimento</b> .....	<b>2</b>
2.1	<i>Il Quadro Normativo</i> .....	2
2.2	<i>Il posizionamento delle Marche nel contesto nazionale</i> .....	4
<b>3</b>	<b>I Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale</b> .....	<b>5</b>
3.1	<i>Risorse per il finanziamento dei Servizi Minimi</i> .....	5
3.2	<i>I servizi automobilistici</i> .....	5
3.2.1	<i>Servizi Minimi relativi all'anno solare 2013</i> .....	6
3.2.2	<i>Corrispettivi chilometrici relativi agli anni solari 2014 e 2015</i> .....	8
3.2.3	<i>Servizi Minimi attribuiti ai Bacini ed alle Reti per gli anni 2014 e 2015: produzioni chilometriche e risorse</i> .....	9
3.3	<i>I Servizi Ferroviari</i> .....	17
3.3.1	<i>L'organizzazione dei servizi ferroviari</i> .....	17
3.3.2	<i>Gli interventi sulla rete dei servizi</i> .....	21
3.3.3	<i>Il Contratto di Servizio e gli impegni di Trenitalia</i> .....	22
3.3.4	<i>Produzioni chilometriche e risorse</i> .....	23
3.4	<i>Affidamento dei servizi di trasporto pubblico automobilistico locale</i> .....	23
<b>4</b>	<b>Azioni a sostegno del Trasporto Pubblico Locale</b> .....	<b>23</b>
4.1	<i>Materiale rotabile</i> .....	23
4.2	<i>Rinnovo del parco autobus</i> .....	24
4.3	<i>Sistema di Bigliettazione elettronica</i> .....	26
4.4	<i>Sistemi di monitoraggio</i> .....	28
4.5	<i>Sistema informativo del Trasporto Pubblico Locale</i> .....	30
<b>5</b>	<b>Altre azioni a sostegno della mobilità pubblica</b> .....	<b>31</b>
5.1	<i>Nodi di scambio ed altri interventi per lo sviluppo del Trasporto Integrato</i> .....	31
5.1.1	<i>Nodi di scambio</i> .....	31
5.1.2	<i>Impianti di risalita meccanizzati</i> .....	33
5.1.3	<i>Altri interventi per lo sviluppo del Trasporto Integrato</i> .....	35
5.2	<i>Parcheggi di scambio</i> .....	37
5.3	<i>Mobilità ciclistica</i> .....	40
5.4	<i>Interventi infrastrutturali a sostegno del trasporto ferroviario</i> .....	44
5.4.1	<i>Eliminazione Passaggi a Livello (P.L.)</i> .....	45
5.4.2	<i>Stazioni ferroviarie</i> .....	45
5.4.3	<i>Elettificazione della Linea Ascoli – Porto d'Ascoli</i> .....	48
<b>6</b>	<b>Sistema tariffario</b> .....	<b>49</b>
6.1	<i>L'attuale sistema tariffario</i> .....	49
6.2	<i>Il sistema tariffario che sarà implementato con i nuovi affidamenti dei servizi</i> .....	49
6.3	<i>Le agevolazioni tariffarie</i> .....	51
<del>7</del>	<del><b>Procedure di affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale</b> .....</del>	<del><b>55</b></del>
<del>7.1</del>	<del><i>Le gare per gli affidamenti dei servizi automobilistici</i> .....</del>	<del>55</del>
<del>7.2</del>	<del><i>L'affidamento dei servizi ferroviari</i>.....</del>	<del>60</del>
<b>8</b>	<b>Riepilogo del quadro economico della spesa programmata</b> .....	<b>64</b>

## 1 PREMESSA

Il Programma dei Servizi è il principale strumento operativo della politica della Regione e degli Enti Locali nei settori del trasporto pubblico locale e della mobilità urbana ed è volto a definire le azioni da intraprendere nel triennio, per promuoverne lo sviluppo, anche tenendo conto delle priorità evidenziate da documenti strategici di rilevanza comunitaria, nazionale e regionale.

E' di tutta evidenza che il settore del trasporto gioca un ruolo fondamentale nel raggiungimento degli obiettivi di crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva di un paese, come previsti dalla strategia Europa 2020; da parte sua, la Regione, attraverso la propria programmazione, favorisce l'utilizzo del trasporto pubblico e lo sviluppo della mobilità sostenibile.

La situazione di risorse economiche decrescenti di certo non agevola tale azione e pone ancora di più l'esigenza di razionalizzare i servizi di trasporto.

Il presente programma triennale è stato redatto con l'obiettivo di:

- razionalizzare i servizi di trasporto pubblico locale;
- promuovere interventi a sostegno del TPL e della mobilità pubblica;
- sostenere ed indirizzare gli EELL nelle azioni volte a migliorare i sistemi di mobilità urbana in chiave sostenibile.

## 2 LO SCENARIO DI RIFERIMENTO

### 2.1 Il Quadro Normativo

Lo strumento del "*Programma Triennale dei Servizi di Trasporto pubblico Locale*" è previsto dal comma 3 dell'articolo 14 del d.lgs. 422/1997, che ha conferito alle Regioni e agli Enti Locali, funzioni e compiti in materia di Trasporto Pubblico.

Detto comma prevede difatti che:

"Per la regolamentazione dei servizi di trasporto pubblico locale, con riferimento ai servizi minimi, le Regioni, sentite le organizzazioni sindacali confederali e le associazioni dei consumatori, approvano Programmi Triennali dei Servizi di trasporto pubblico locale, che individuano:

- a) la rete e l'organizzazione dei servizi;
- b) l'integrazione modale e tariffaria;
- c) le risorse da destinare all'esercizio e agli investimenti;
- d) le modalità di determinazione delle tariffe;
- e) le modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio pubblico;
- f) il sistema di monitoraggio dei servizi;
- g) i criteri per la riduzione della congestione e dell'inquinamento ambientale."

La Regione Marche ha recepito le indicazioni di cui al cosiddetto Decreto "Burlando", con legge regionale 24 dicembre 1998, n. 45 "Norme per il riordino del trasporto pubblico regionale e locale nelle Marche" ed in particolare ha previsto la redazione del Programma Triennale dei servizi all'articolo 13 che recita:

*"1. Al fine di promuovere il trasporto pubblico locale e coerentemente con la definizione del livello dei servizi minimi di cui all'articolo 18, il Consiglio regionale, su proposta della Giunta regionale, approva il programma triennale dei servizi.*

*2. Il programma è aggiornato annualmente dalla Giunta regionale in base agli adeguamenti dei contratti di servizio definiti nel corso dell'anno precedente e delle scelte effettuate tramite i piani di bacino."*

La recente **legge regionale 22 aprile 2013 n. 6 “Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico regionale e locale”**, incentrata sulla necessità di efficientare il servizio di trasporto pubblico, in un periodo di risorse economiche decrescenti, prevede, all’articolo 2 comma 2 che:

*“2. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, l’Assemblea legislativa, su proposta della Giunta regionale, approva il Programma triennale regionale dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale che comprende, in particolare:*

- a) le risorse, distinte per anno, da destinare all’esercizio dei servizi minimi ferroviari;*
- b) le risorse, distinte per anno, da destinare all’esercizio dei servizi minimi automobilistici, con la specificazione del riparto per ambiti territoriali di gestione e, per ogni ambito, per rete extraurbana e singola rete urbana;*
- c) gli interventi di programmazione dei servizi di trasporto pubblico ferroviario;*
- d) il piano dei servizi di trasporto pubblico automobilistico extraurbano a livello di ambiti territoriali di gestione;*
- e) le linee di indirizzo per la predisposizione dei Programmi triennali comunali di cui all’articolo 3, comma 1, e l’indicazione delle produzioni chilometriche da prevedersi, cui sono riferite le risorse per i servizi minimi di cui alla lettera b);*
- f) l’individuazione delle aree a domanda debole e delle tipologie di servizio più idonee per il soddisfacimento delle esigenze di mobilità per tali aree;*
- g) gli interventi finalizzati a favorire la mobilità delle persone con ridotta capacità motoria;*
- h) le risorse, distinte per anno, da destinare agli investimenti;*
- i) il sistema tariffario da applicare per l’esercizio dei servizi di trasporto pubblico;*
- j) le innovazioni nell’organizzazione del monitoraggio dei servizi;*
- k) gli obiettivi di riduzione della congestione del traffico e dell’inquinamento ambientale.”*

Sulla base di quanto disposto da questa recente normativa è stato redatto il presente Programma Triennale Regionale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale con riferimento all’arco temporale 2013/2015.

Con il Programma Triennale dei Servizi si intende affrontare la razionalizzazione e l’efficientamento dei servizi di trasporto pubblico facendo seguito alle azioni già messe in campo dalla Regione negli ultimi anni a seguito della riduzione delle risorse destinate al TPL.

Un primo obiettivo, per la razionalizzazione dei servizi del TPL, è stato raggiunto prevedendo, nella l.r. 6/2013, una programmazione unitaria a livello regionale, dei servizi integrati gomma-ferro; per quanto attiene alla gestione, la stessa legge individua come bacini ottimali quelli coincidenti con il territorio di ciascuna Provincia.

Ulteriore obiettivo cui tendere è quello di pervenire ad una maggiore efficienza ed efficacia del sistema del trasporto pubblico attraverso un più elevato livello di competitività del sistema e una più funzionale organizzazione dei servizi.

Con la Legge di Stabilità 2013 (legge 24 dicembre 2012, n. 228) è stato istituito, a decorrere dal 2013, il **Fondo Unico Nazionale** per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del Trasporto Pubblico Locale, anche ferroviario, nelle Regioni a Statuto ordinario.

Alla composizione del Fondo concorrono le risorse derivanti dalla compartecipazione all’accisa sul gasolio per autotrazione e quella sulla benzina, le risorse introdotte con la Legge Finanziaria per l’anno 2008, nonché le risorse per la gestione dei servizi ferroviari di interesse regionale.

Ad oggi i fondi statali vengono trasferiti alle Regioni sulla base del **criterio della spesa storica**. Tale criterio è indubbiamente di più semplice applicazione per lo Stato, ma contiene evidenti elementi di disequilibrio nelle erogazioni dei flussi di finanza, la perpetuazione nel tempo di iniquità di distribuzione dei trasferimenti e la possibilità di insostenibilità finanziaria nel lungo periodo.

**Il criterio dei fabbisogni standard**, elaborato per le 16 regioni a statuto ordinario, poggia invece sull'idea che le necessità finanziarie di una regione sono espressione delle caratteristiche territoriali e degli aspetti socio demografici della popolazione residente.

Inoltre il criterio dei fabbisogni standard si differenzia radicalmente dalla spesa storica in quanto ha la finalità di misurare le differenze tra le necessità finanziarie delle regioni attraverso l'utilizzo statistico ed economico, coniugando equità ed efficienza.

Anche lo Stato è ripetutamente intervenuto per assicurare una maggiore efficienza ed economicità nella gestione dei servizi; infatti con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (emanato l'11 marzo 2013, pubblicato in GU n. 148 del 26/06/2013), in conferenza unificata, lo Stato ha definito i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse del Fondo Nazionale Trasporti. I criteri sono definiti, in particolare, tenendo conto dei rapporti dei ricavi da traffico e costi dei servizi previsti dalla normativa nazionale vigente in materia di servizi di trasporto pubblico locale e di servizi ferroviari regionali, salvaguardando le esigenze della mobilità nei territori anche con differenziazione dei servizi e sono finalizzati a incentivare le regioni e gli enti locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione dei servizi medesimi mediante:

- a) un'offerta dei servizi più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico,
- b) il progressivo incremento del rapporto tra ricavo da traffico e costi operativi,
- c) la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda ed il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata,
- d) la definizione di livelli occupazionali appropriati,
- e) la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

In particolare per l'anno 2013 l'obiettivo imposto è quello della riprogrammazione dei servizi, secondo gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione. Per gli anni successivi invece le modalità di erogazione delle risorse sono legate al raggiungimento di una molteplicità di obiettivi, tra i quali:

- l'incremento annuale del "load factor" calcolato su base regionale che misura il grado di efficienza dell'offerta dei servizi in rapporto al soddisfacimento della domanda, in termini di incremento del 2.5% dei passeggeri trasportati;
- il raggiungimento di un livello minimo di incremento delle performance economico-finanziarie pari ad un +35% del rapporto ricavi da traffico/costi operativi;
- il mantenimento di un adeguato livello occupazionale delle imprese di trasporto.

L'applicazione coerente del criterio relativo al necessario incremento del rapporto tra ricavi e costi operativi porterà alla eliminazione di ogni riduzione di risorse nelle realtà dove notevoli sono i ricavi da traffico.

## **2.2 Il posizionamento delle Marche nel contesto nazionale**

Con la recente istituzione di un Fondo Unico Nazionale per il TPL, nel quale sono confluite tutte le risorse disponibili nel settore, comprese quelle in precedenza fiscalizzate, si è prodotta una consistente riduzione dei fondi rispetto ai trasferimenti storicamente attribuiti alle regioni per il trasporto ferroviario.

L'istituzione del fondo nazionale trasporti ha consentito inoltre di disporre di un raffronto complessivo sulle risorse assegnate annualmente alle singole regioni, dal quale si evince in modo inequivoco come alla nostra regione sia attribuita una quota per abitante che la colloca all'ultimo gradino tra le 16 regioni a statuto ordinario e che è circa la metà pro capite, sempre in riferimento alla quota per abitante, di quella destinata a regioni con caratteristiche demografiche analoghe a quelle delle Marche, come Basilicata, Liguria, Umbria e Molise; anche il raffronto tra le Marche e l'Emilia Romagna, collocata in questa graduatoria al

penultimo posto è significativa in quanto la quota pro-capite assegnata alla nostra regione è di circa il 10% inferiore a quella attribuita alla confinante regione.

Dall'analisi di questi dati emerge l'urgenza che venga avviata a livello governativo un confronto, oltre che sui costi standard, anche sui fabbisogni standard (legge 5 maggio 2009, n. 42, d.lgs. 26 novembre 2010, n. 216) in modo da riequilibrare profondamente i trasferimenti statali che si sono storicizzati senza un reale collegamento con parametri fondamentali come la popolazione, la dimensione territoriale e la dispersione demografica.

### 3 I SERVIZI MINIMI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

#### 3.1 Risorse per il finanziamento dei Servizi Minimi

Le risorse regionali da destinare al trasporto pubblico locale a partire dal 1° gennaio 2014, data dell'affidamento del servizio ai nuovi soggetti gestori per ambiti territoriali ottimali, sono individuate nel modo seguente:

- ~~€ 65 m~~ 66.580.345,00 di euro per la gestione di servizi di trasporto urbano ed extraurbano (Iva inclusa);
- 42.500.000,00 di euro destinati ai servizi ferroviari regionali (Iva inclusa);

Tali risorse vanno intese al lordo di IVA e da rivalutare annualmente secondo l'indice annuale di inflazione programmata. La Regione dovrà inoltre assicurare circa 12 M€ per coprire le quote relative al rinnovo dei contratti nazionali autoferrotranvieri.

Quanto sopra è previsto in sede programmatica, salvo eventuali variazioni che potranno intervenire in sede di Assestamento di Bilancio 2013 e Bilancio di previsione per gli anni 2014/2015.

*Servizi Minimi- programmazione della spesa per il periodo 2013/2015*

Anno di spesa	2013	2014	2015	Totali nel triennio
<b>Gestione Trasporto urbano ed extraurbano (Iva inclusa)</b>	€ 65.000.000,00	<del>€ 65.000.000,00</del> € 66.580.345,00	<del>€ 65.000.000,00</del> € 66.580.345,00	<del>€ 195.000.000,00</del> € 198.160.690,00
<b>Servizi ferroviari regionali (Iva inclusa)</b>	€ 42.500.000,00	€ 42.500.000,00	€ 42.500.000,00	€ 127.500.000,00
<b>Totali</b>	<b>€ 107.500.000,00</b>	<del>€ 107.500.000,00</del> <b>€ 109.080.345,00</b>	<del>€ 107.500.000,00</del> <b>€ 109.080.345,00</b>	<del>€ 322.500.000,00</del> <b>€ 325.660.690,00</b>

#### 3.2 I servizi automobilistici

Nell'imminente prospettiva dei nuovi affidamenti dei servizi di TPL è necessario riconsiderare le attuali attribuzioni di Servizi Minimi alle reti (extraurbane ed urbane), al fine di definire un assetto dei servizi maggiormente aderente all'attuale stato della mobilità.

L'obiettivo è stabilire le produzioni chilometriche e le corrispondenti risorse finanziarie da attribuire ad ogni Rete, tenuto conto:

- delle globali risorse disponibili per la contribuzione dei servizi,
- della domanda di mobilità,
- dei costi "standardizzati" di produzione del servizio e dei corrispondenti ricavi da traffico,

- dei valori storici di produzioni chilometriche e corrispettivi.

A tale fine:

- sono preliminarmente definiti nuovi valori di corrispettivo chilometrico per ogni Rete (paragrafo 3.2.2).
- quindi sono definiti i Servizi Minimi (produzioni chilometriche e risorse finanziarie per la loro contribuzione) attribuiti ai Bacini ed alle Reti (paragrafo 3.2.3).

I nuovi corrispettivi ed i nuovi valori di produzione chilometrica sono applicati ~~a decorrere dal 1° gennaio 2014.~~ a seguito della sottoscrizione dei nuovi contratti di servizio.

Per l'anno 2013 si confermano i correnti valori di produzioni chilometriche e di corrispettivi annuali specificati nel paragrafo 3.2.1.

Si precisa che:

- I corrispettivi chilometrici relativi agli anni 2014 e 2015 sono da considerarsi valori massimi modificabili in aumento solo a fronte di un tasso ISTAT FOI maggiore del 3%, calcolato rispetto all'anno precedente. L'eventuale aumento sarà calcolato applicando un tasso pari alla parte eccedente il 3% del tasso ISTAT FOI: ~~ad esempio, a fronte di un tasso FOI pari al 5%, i corrispettivi chilometrici saranno aumentati del 2%.~~
- per gli anni 2016 e seguenti i corrispettivi chilometrici verranno aggiornati a cadenza annuale in funzione dell'incremento dell'inflazione calcolato in base all'indice ISTAT FOI.
- I corrispettivi chilometrici relativi agli anni 2014 e 2015 possono ridursi in esito alle procedure di gara.
- I Servizi Minimi relativi agli anni 2014 e 2015 sono suscettibili sia di riduzione che di aumento:
  - potranno verificarsi riduzioni a fronte di minori ed oggi imprevedibili riduzioni delle risorse finanziarie regionali in conto contribuzione dell'esercizio dei servizi di TPL e degli investimenti e/o di un incremento dei corrispettivi chilometrici ad invarianza di risorse globali;
  - potranno verificarsi aumenti a fronte di maggiori ed oggi imprevedibili risorse regionali e/o in esito alle procedure di gara.

### 3.2.1 Servizi Minimi relativi all'anno solare 2013

Per l'anno 2013 sono confermati i valori di produzioni chilometriche e corrispettivi annuali riportati nella Tabella 3.1 che sono il "risultato" dei seguenti provvedimenti di Giunta regionale:

- DGR n. 1812 del 28/12/2012 che ha fissato una riduzione del 4% rispetto al dato 2012 a decorrere dal 1° gennaio 2013, riduzione tuttavia attuata solo a decorrere dal 1° aprile 2013 come da DGR n. 1042 del 09/07/2013.
- DGR n. 973 del 25/06/2013 che esclude, a decorrere dal 1° luglio 2013 dal Bacino di Pesaro-Urbino le produzioni chilometriche a servizio dei Comuni della Alta Val Marecchia (nel frattempo transitati alla Provincia di Rimini) e che sino a quella data la Regione ha continuato ad esercitare per conto della Regione Emilia-Romagna.

**PROGRAMMA TRIENNALE REGIONALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2013/2015**

		BusKm 2013 per Servizi Minimi				Trasferimenti regionali 2013 (€ netto IVA)				
		1° trimestre	2° trimestre	2° semestre	Totale	1° trimestre	2° trimestre	2° semestre	Totale	
Bacino di Ancona	<b>Rete extraurbana</b>	1.996.654	1.880.453	3.842.361	<b>7.719.469</b>	3.042.279	2.922.224	5.631.861	<b>11.596.364</b>	
	Reti Urbane	Ancona	844.024	812.120	1.598.945	<b>3.255.089</b>	1.911.951	1.835.080	3.617.503	<b>7.364.534</b>
		Jesi	135.438	130.319	260.637	<b>526.394</b>	210.854	202.376	404.752	<b>817.982</b>
		Fabriano	91.270	87.820	175.639	<b>354.728</b>	135.535	130.086	260.172	<b>525.793</b>
		Senigallia	63.819	61.407	122.813	<b>248.039</b>	103.845	99.669	199.339	<b>402.853</b>
		Osimo	29.493	28.378	56.756	<b>114.627</b>	50.225	48.205	96.411	<b>194.841</b>
		Sassoferrato	37.433	36.018	72.035	<b>145.485</b>	92.608	88.884	177.768	<b>359.259</b>
		Castelfidardo	18.509	17.809	35.618	<b>71.936</b>	27.486	26.380	52.761	<b>106.627</b>
		Falconara Marittima	8.681	8.353	16.706	<b>33.741</b>	14.784	14.190	28.379	<b>57.353</b>
	<b>Totali urbani</b>	1.228.666	1.182.222	2.339.150	<b>4.750.038</b>	2.547.286	2.444.871	4.837.085	<b>9.829.242</b>	
<b>Totali extraurbani + urbani</b>	3.225.320	3.062.675	6.181.511	<b>12.469.507</b>	5.589.566	5.367.095	10.468.946	<b>21.425.606</b>		
Bacino di Ascoli Piceno	<b>Rete extraurbana</b>	1.090.575	1.040.763	2.081.526	<b>4.212.864</b>	1.650.951	1.573.634	3.147.268	<b>6.371.852</b>	
	Reti Urbane	Ascoli Piceno	265.426	255.392	510.785	<b>1.031.603</b>	437.082	419.509	839.019	<b>1.695.610</b>
		San Benedetto del Tronto	106.424	102.401	204.803	<b>413.628</b>	189.313	181.702	363.403	<b>734.418</b>
		Montefiore dell'Aso	6.743	6.488	12.975	<b>26.205</b>	7.417	7.119	14.238	<b>28.774</b>
		Acquasanta Terme	4.264	4.103	8.206	<b>16.572</b>	5.622	5.396	10.791	<b>21.809</b>
		Folignano	3.491	3.359	6.719	<b>13.569</b>	7.294	7.001	14.002	<b>28.296</b>
		<b>Totali urbani</b>	386.348	371.744	743.487	<b>1.501.578</b>	646.728	620.726	1.241.453	<b>2.508.908</b>
	<b>Totali extraurbani + urbani</b>	1.476.922	1.412.507	2.825.013	<b>5.714.442</b>	2.297.679	2.194.360	4.388.721	<b>8.880.760</b>	
Bacino di Fermo	<b>Rete extraurbana</b>	610.899	596.395	1.192.789	<b>2.400.083</b>	899.977	292.236	1.753.400	<b>2.945.614</b>	
	Reti Urbane	Fermo	158.422	152.434	304.867	<b>615.723</b>	260.524	250.049	500.098	<b>1.010.671</b>
		Porto San Giorgio	14.191	13.654	27.308	<b>55.153</b>	23.323	22.398	44.796	<b>90.517</b>
		Porto Sant'Elpidio	13.095	12.600	25.201	<b>50.897</b>	21.548	20.669	41.339	<b>83.556</b>
		Montegranaro	2.076	1.998	3.996	<b>8.070</b>	3.913	3.756	7.512	<b>15.181</b>
	<b>Totali urbani</b>	187.784	180.686	361.372	<b>729.843</b>	309.308	296.872	593.745	<b>1.199.925</b>	
<b>Totali extraurbani + urbani</b>	798.683	777.081	1.554.162	<b>3.129.926</b>	1.209.285	589.109	2.347.145	<b>4.145.539</b>		
Bacino di Macerata	<b>Rete extraurbana</b>	1.731.927	1.666.460	3.332.921	<b>6.731.308</b>	2.697.659	2.589.679	5.179.359	<b>10.466.698</b>	
	Reti Urbane	Macerata	212.143	204.124	408.248	<b>824.515</b>	315.032	302.366	604.733	<b>1.222.131</b>
		Civitanova Marche	110.901	106.709	213.417	<b>431.027</b>	193.104	185.340	370.679	<b>749.123</b>
		Camerino	15.677	15.084	30.169	<b>60.930</b>	30.359	29.139	58.277	<b>117.774</b>
		Tolentino	79.356	76.357	152.713	<b>308.426</b>	117.844	113.106	226.212	<b>457.162</b>
		Recanati	29.868	28.739	57.477	<b>116.083</b>	44.353	42.570	85.140	<b>172.063</b>
		San Severino Marche	15.257	14.680	29.360	<b>59.297</b>	29.545	28.357	56.715	<b>114.618</b>
		Matelica	11.611	11.172	22.343	<b>45.125</b>	17.972	17.249	34.499	<b>69.720</b>
		Sarnano	2.179	2.096	4.192	<b>8.467</b>	3.648	3.501	7.002	<b>14.150</b>
	<b>Totali urbani</b>	476.990	458.960	917.920	<b>1.853.870</b>	751.857	721.628	1.443.256	<b>2.916.742</b>	
<b>Totali extraurbani + urbani</b>	2.208.918	2.125.420	4.250.841	<b>8.585.179</b>	3.449.517	3.311.308	6.622.615	<b>13.383.439</b>		
Bacino di Pesaro Urbino	<b>Rete extraurbana</b>	1.954.327	1.880.453	3.624.106	<b>7.458.885</b>	3.042.279	2.922.224	5.631.861	<b>11.596.364</b>	
	Reti Urbane	Urbino	286.521	275.691	551.381	<b>1.113.593</b>	425.483	408.377	816.753	<b>1.650.614</b>
		Pesaro	235.390	226.492	452.984	<b>914.866</b>	402.486	386.303	772.607	<b>1.561.396</b>
		Fano	185.277	178.273	356.547	<b>720.097</b>	278.025	266.847	533.694	<b>1.078.567</b>
		Urbania	2.956	2.844	5.688	<b>11.487</b>	3.402	3.265	6.531	<b>13.198</b>
		Fossombrone	660	635	1.270	<b>2.565</b>	696	668	1.337	<b>2.701</b>
		Orciano di Pesaro	332	320	639	<b>1.291</b>	370	355	709	<b>1.434</b>
	<b>Totali urbani</b>	711.135	684.254	1.368.509	<b>2.763.898</b>	1.110.462	1.065.816	2.131.631	<b>4.307.909</b>	
<b>Totali extraurbani + urbani</b>	2.665.462	2.564.707	4.992.615	<b>10.222.784</b>	4.152.742	3.988.039	7.763.492	<b>15.904.273</b>		
<b>Totali</b>	<b>Extraurbani</b>	7.384.382	7.064.524	14.073.704	<b>28.522.609</b>	11.333.146	10.299.998	21.343.748	<b>42.976.891</b>	
	<b>Urbani</b>	2.990.923	2.877.866	5.730.438	<b>11.599.228</b>	5.365.643	5.149.913	10.247.170	<b>20.762.726</b>	
	<b>Extraurbani + Urbani</b>	10.375.305	9.942.391	19.804.142	<b>40.121.837</b>	16.698.789	15.449.911	31.590.918	<b>63.739.618</b>	

Tabella 3.1 Servizi Minimi Automobilistici relativi all'anno solare 2013

Tabella 3.1 Servizi Minimi Automobilistici relativi all'anno solare 2013. I valori nella tabella non comprendono i Servizi dell'urbano di Ancona riferiti all'Ospedale Regionale ed al Porto

### 3.2.2 Corrispettivi chilometrici relativi agli anni solari 2014 e 2015

#### **Costi, ricavi e corrispettivi chilometrici standard**

La Regione ha sviluppato un modello di riparametrizzazione dei corrispettivi unitari per i servizi automobilistici urbani ed extraurbani finalizzato a superare il concetto di assegnazioni in funzione della spesa storica e a verificare e articolare in modo analitico per tipologia di servizio gli effettivi fabbisogni di contribuzione.

Il modello, basato su parametri di costo tipici per il settore del Trasporto Pubblico Locale nazionale, ha simulato i costi e i fabbisogni di contribuzione attesi per i servizi urbani ed extraurbani, dove il fabbisogno di contribuzione è definito come:

Costi totali (incluso utile d'impresa)	-
Ricavi da titoli di viaggio	-
Quota annuale di contributi per investimenti	-
Contributi per aumenti CCNL	=
<b>Corrispettivo da Contratto di Servizio</b>	

I valori di contribuzione così calcolati incorporano condizioni di efficientamento per le attuali aziende e contengono una previsione di investimenti (in particolare riguardo al parco autobus) a carico degli operatori.

Sono stati definiti valori unitari di corrispettivo:

- per tutti i servizi extraurbani (valore unico);
- per il trasporto urbano di Ancona;
- per i restanti trasporti urbani dei singoli bacini (un valore unico per singolo bacino).

Il modello è stato sviluppato con riferimento ai costi e ai ricavi 2012, cui sono state applicate dinamiche inflattive e di incremento delle tariffe già definito, definendo un valore riferibile all'anno 2014.

~~L'applicazione del modello comporterebbe una riduzione del totale corrispettivi contrattuali a carico della Regione.~~

L'applicazione completa del modello di simulazione porterebbe inoltre a scostamenti talvolta anche significativi rispetto alle situazioni attuali, che risentono di una storia e di situazioni pregresse, per cui è definita una metodologia cautelativa che prevede l'applicazione del modello solo relativamente ad una parte del corrispettivo.

#### *Servizi Urbani:*

Tipo di corrispettivo	Quota per cui sono ponderati
Corrispettivi contrattuali attuali	90%
Corrispettivi calcolati con modello di riparametrizzazione	10%

#### *Servizi Extraurbani:*

Tipo di corrispettivo	Quota per cui sono ponderati
Corrispettivi contrattuali attuali	80%
Corrispettivi calcolati con modello di riparametrizzazione	20%

Conseguentemente risultano definiti valori unitari di corrispettivo:

- per tutti i servizi extraurbani (un valore unico per singolo bacino);
- per il trasporto urbano di Ancona;
- per i restanti trasporti urbani dei singoli bacini (un valore unico per singolo bacino, al fine di razionalizzare almeno in parte la situazione attuale).



### Corrispettivi chilometrici da riconoscere alle Reti

In dettaglio, in base al metodo sopra esposto, i nuovi valori di corrispettivo unitario da applicare alle diverse tipologie di servizio risultano essere:

#### *Servizi Urbani:*

Tipo di Servizio:	Corrispettivo al km (Euro)
Servizio urbano di Ancona (incluso servizio di ascensore del Passetto)	2,211
Altri servizi urbani del Bacino di Ancona	1,699
Servizi urbani del Bacino di Pesaro Urbino	1,558
Servizi urbani del Bacino di Macerata	1,613
Servizi urbani del Bacino di Fermo	1,660
Servizi urbani del Bacino di Ascoli Piceno	1,703

#### *Servizi Extraurbani:*

Tipo di Servizio:	Corrispettivo al km (Euro)
Servizi extraurbani del Bacino di Ancona	1,408
Servizi extraurbani del Bacino di Pesaro Urbino	1,517
Servizi extraurbani del Bacino di Macerata	1,517
Servizi extraurbani del Bacino di Fermo	1,450
Servizi extraurbani del Bacino di Ascoli Piceno	1,483

### 3.2.3 Servizi Minimi attribuiti ai Bacini ed alle Reti per gli anni 2014 e 2015: produzioni chilometriche e risorse

Le definizioni dei Servizi Minimi è basata su 2 Criteri fondativi:

- sono confermate le produzioni chilometriche 2013 per tutte le reti extraurbane ed urbane, salvo prevedere un incremento delle produzioni per alcune reti urbane, sì da avviare un'azione di riequilibrio;
- sono ridefiniti i corrispettivi chilometrici attribuiti alle reti nell'ottica di una graduale implementazione dei criteri dei costi standardizzati.

Di seguito sono descritti i 3 Passi procedurali attraverso i quali si perviene alla definizione dei Servizi Minimi:

~~La definizione dei Servizi Minimi è articolata nei seguenti passi procedurali:~~

~~P1. Si conferma, alla scala regionale, il riparto percentuale del 2° semestre del 2013 tra produzioni chilometriche associate ai servizi extraurbani ed urbani.~~

~~Si precisa che, nel caso delle Reti Urbane, sono da distinguere i valori associati alle Reti confermate dal PTRS (come nel seguito specificato) e quelli associati alle Reti non confermate dal PTRS. Questi ultimi valori sono aggregati alle Reti Extraurbane, poiché, ai sensi della legge regionale 6/2013 "Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico regionale e locale", la mobilità urbana in tali Comuni deve essere soddisfatta dai servizi extraurbani.~~

~~Tenute conto di tale precisazione risulta il seguente riparto di riferimento:~~

- ~~▪ Reti Extraurbane: 73,4% della globale produzione chilometrica regionale~~
- ~~▪ Reti Urbane (confermate dal PTRS): 26,6% della globale produzione chilometrica regionale<sup>4</sup>~~

<sup>1</sup> E' compresa la produzione chilometrica attribuita all'urbano di Folignano, poiché questo Comune è parte dell'Ambito Urbano di Ascoli Piceno.

~~P2.~~ P1. Si definisce un nuovo riparto ~~percentuale~~ delle produzioni chilometriche ~~urbane~~ tra le Reti Urbane che consegua un migliore equilibrio rispetto al dato storico.

~~P3.~~ P2. E' progettata la nuova rete dei servizi extraurbani, ~~e, mantenendo, comunque, il in tale contesto, è definito un nuovo~~ riparto percentuale ~~2013~~ delle produzioni chilometriche extraurbane tra i 5 Bacini.

~~P4.~~ P3. Tenuto conto ~~dei 2 Criteri fondativi sopra specificati delle Risorse per il finanziamento dei servizi (paragrafo 3.1),~~ dei corrispettivi chilometrici da riconoscere alle Reti (paragrafo 3.2.2) e dei ~~3~~ riparti percentuali sopra definiti, si calcolano le produzioni chilometriche da attribuire a ciascuna Rete ~~e le corrispondenti Risorse per il finanziamento dei servizi.~~ Tali produzioni chilometriche potranno essere integrate ad opera degli Enti Locali da servizi analoghi connessi alla mobilità.

~~I passi procedurali P2, P3, P4 sono descritti nei punti seguenti.~~

### **P1: Il nuovo riparto percentuale delle produzioni chilometriche urbane tra le 14 Reti Urbane**

La legge regionale n. 6/2013 attribuisce competenze in materia di programmazione e pianificazione dei servizi urbani ai Comuni capoluogo di provincia ed agli altri Comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti o sede non decentrata di università.

Alla data di predisposizione di questo PTRS, i Comuni che soddisfano tali condizioni sono 14:

- i 5 capoluoghi di Provincia: Ancona, Ascoli Piceno, Fermo, Macerata, Pesaro,
- ulteriori 7 Comuni con popolazione al 2012 maggiore di 30.000 abitanti: Civitanova Marche, Fabriano, Fano, Jesi, Osimo, San Benedetto del Tronto, Senigallia,
- 2 Comuni, Camerino ed Urbino, con popolazione minore di 30.000 residenti, ma che sono sedi non decentrate di Università.

Si realizza, pertanto, una rilevante riduzione del numero di reti urbane riconosciute dalla Regione: si passa, infatti dalle attuali 33 a 14.

Compete al PTRS la quantificazione dei Servizi Minimi attribuiti alle 14 Reti urbane. I Servizi Minimi sono definiti in termini di:

- Produzioni chilometriche annuali
- Risorse assegnate per la loro contribuzione. Tali risorse sono ad integrale copertura del corrispettivo da riconoscere ai Concessionari per l'erogazione dei Servizi Minimi; eventuali risorse integrative a carico dei bilanci comunali possono essere soltanto destinate alla concessione di ulteriori Servizi Aggiuntivi.

Ai fini degli adempimenti sopra specificati, la Regione ha sviluppato, nel corso della passata primavera e con la collaborazione dei 14 Comuni, più volte riuniti in un Tavolo Tecnico, un'analisi finalizzata a valutare se nelle attuali produzioni chilometriche assegnate alle reti urbane di tali Comuni siano presenti macro situazioni di disequilibrio.

~~L'analisi è basata su un Metodo implementato con un programma software, ad hoc realizzato, che:~~

- ~~• Prende in esame i 14 Ambiti Urbani coincidenti con il territorio comunale, eccetto che nel caso di Ascoli Piceno, Comune al quale sono aggregati i Comuni limitrofi di Folignano e Maltignano.~~
- ~~• Considera le seguenti variabili:~~
  - ~~• Popolazione residente nel 2012 negli Ambiti Urbani;~~
  - ~~• Popolazione turistica 2011 (resa equivalente alla residente) stimata in base alle presenze turistiche nell'Ambito Urbano~~
  - ~~• Popolazione universitaria studentesca fuori sede iscritta ai corsi di laurea~~

~~nell'anno accademico 2010-11 (resa equivalente alla residente)~~

- ~~• Popolazione incrementale costituita dalle persone che arrivano nel Comune provenendo da altri (resa equivalente alla residente), come risultante dalla Matrice della Mobilità Sistemica ISTAT proiettata al 2007 dagli Studi a supporto del PRTP~~
- ~~• Specifici concentratori di ulteriore popolazione residente equivalente, diversa da quella specificata nei punti precedenti~~
- ~~• Distribuzione della Popolazione nel territorio dell'Ambito Urbano in base a quella residente nelle sezioni censuarie e corrispondente indicatore rappresentativo della sua dispersione all'interno dell'Ambito Urbano [dimensionalmente corrisponde alla distanza media pesata in linea d'aria tra il luogo di residenza del residente (ovvero residente equivalente) ed il "baricentro antropico" dell'Ambito Urbano].~~
- ~~• Propensione all'utilizzo dei servizi di TPL stimata in base agli spostamenti effettuati con servizi di TPL nell'Ambito Urbano nel 2012~~
- ~~• Prevede algoritmi di calibrazione degli errori di stima connessi alla qualità dei dati utilizzati.~~

~~L'analisi evidenzia diffuse situazioni di disequilibrio e definisce una nuova e diversa ripartizione percentuale della globale produzione chilometrica assegnata alle reti urbane.~~

~~Tale nuova ripartizione è riportata nella seguente Tabella:~~

Ambito Urbano	% della globale produzione chilometrica per servizi urbani attribuita all'Ambito Urbano
Ancona	28,91%
Pesaro	9,48%
Ascoli Piceno	9,83%
Urbino	9,97%
Fano	7,46%
Macerata	7,38%
Fermo	6,38%
San Benedetto del Tronto	4,29%
Jesi	4,71%
Civitanova Marche	3,86%
Fabriano	3,34%
Senigallia	2,57%
Osimo	1,19%
Camerino	0,63%

Tabella 3.2 Riparto % delle produzioni chilometriche per Servizi Minimi Urbani relativi agli anni solari 2014 e 2015

L'analisi ha evidenziato diffuse situazioni di disequilibrio e ha definito nuovi valori dei riparti percentuali delle produzioni chilometriche, che tendono a realizzare un primo step di riequilibrio. Il nuovo riparto è specificato nella Tabella 3.2.

Ambito Urbano	% della produzione chilometrica attribuita all'Ambito Urbano	
	Riparto % 2014 e 2015	Riparto % 2013
Ancona	29,9%	30,6%
Jesi	4,8%	4,9%
Fabriano	3,2%	3,3%
Senigallia	2,4%	2,3%
Osimo	1,1%	1,1%
Ascoli Piceno	9,5%	9,8%
San Benedetto del Tronto	4,1%	3,9%
Fermo	6,6%	6,3%
Macerata	7,5%	7,7%
Civitanova Marche	3,9%	4,0%
Camerino	0,6%	0,6%
Urbino	10,1%	10,4%
Pesaro	9,0%	8,5%
Fano	7,1%	6,7%

Tabella 3.2

Riparto % delle produzioni chilometriche per Servizi Minimi Urbani relativi agli anni solari 2014 e 2015 e confronto con il 2013<sup>2</sup>

**P2. Il progetto di riorganizzazione dei servizi extraurbani. ed il nuovo riparto percentuale delle produzioni chilometriche extraurbane tra i 5 Bacini.**

La Regione ha in corso di predisposizione, d'intesa con le Province, il progetto di riorganizzazione dei servizi extraurbani.

Il Progetto è riferito ad un unico Bacino Regionale di programmazione in cui si realizza l'integrazione funzionale ed il coordinamento di tutti i servizi di TPL sia automobilistici che ferroviari. L'obiettivo è migliorare, in attuazione di quanto previsto dal DPCM 11 marzo 2013, l'efficacia dei servizi, anche al fine di:

- minimizzare il disagio per i cittadini conseguente alla riduzione delle produzioni chilometriche determinata dalla contrazione delle risorse finanziarie per la contribuzione dell'esercizio e degli investimenti,
- corrispondere all'obbligo dalla predetta norma statale di conseguire sia un maggiore "load factor", sia la copertura del 35% dei costi di produzione del servizio con i ricavi da traffico.

La scala di programmazione regionale si coniuga con una gestione di scala provinciale. Questa rileva sia in sede di affidamento dei servizi, sia, soprattutto, in sede di gestione dei Contratti di Servizio.

Il Progetto regionale è, perciò, articolato in ambiti territoriali di gestione coincidenti con il territorio di ciascuna Provincia ed ogni Linea e la sua produzione chilometrica è attribuita alle competenze di una Provincia.

<sup>2</sup> Nel riparto specificato nella tabella sono comprese le produzioni chilometriche attribuite agli urbani di Folignano e Porto San Giorgio, poiché il primo Comune è considerato parte dell'Ambito Urbano di Ascoli Piceno ed il secondo parte dell'Ambito Urbano di Fermo. Sono anche compresi i servizi dell'urbano di Ancona riferiti all'Ospedale Regionale ed al Porto.

Il progetto prevede una strutturazione della Rete extraurbana regionale in 3 Livelli funzionali:

- Rete di 1° Livello.

La Rete di 1° Livello comprende i servizi ad orario cadenzato ed idonei a soddisfare, unitamente ai ferroviari, la domanda erratica lungo i principali corridoi regionali e le componenti di domanda sistematica allocate su tali itinerari.

La Rete di 1° Livello comprende anche tutti i servizi ferroviari.

I servizi automobilistici di 1° Livello sono progettati in modo da evitare sovrapposizioni funzionali con i servizi ferroviari ed hanno, per quanto possibile, orari coordinati con quelli ferroviari nelle principali stazioni.

- Servizi di 2° Livello.

I servizi di 2° livello sono quelli destinati alla mobilità sistematica, prevalentemente scolastica. Essi sono progettati secondo una logica door-to-door che tende ad escludere o a limitare le rotture di carico.

- Servizi di 3° Livello.

I servizi di 3° livello sono quelli di breve raggio aventi funzioni:

- di adduzione alla Rete di 1° Livello (automobilistica e ferroviaria), garantendo l'interscambio con tali servizi,
- di soddisfacimento di specifiche esigenze di mobilità di scala locale.

Sono parte dei servizi di 3° Livello quelli nelle Aree a Domanda Debole, che potranno essere esercitati anche con la modalità a prenotazione. Il progetto regionale individua le Aree a Domanda Debole e le diverse tipologie di servizi a prenotazione attivabili.

In una prima fase di elaborazione del Progetto è stata valutata l'opportunità di prevedere, già prima della sua conclusione, modifiche nell'attuale riparto delle produzioni chilometriche tra i Bacini.

A tale fine sono stati stimati:

- i teorici sovra e sottodimensionamenti delle produzioni chilometriche attribuite ai territori relativamente ai valori medi regionali
- l'efficacia degli attuali servizi nei 5 Bacini.

L'analisi è pervenuta alle seguenti conclusioni:

- La piccola dimensione dei Bacini (particolarmente nel caso di Fermo) causa effetti "distorsivi" nei risultati cui perviene l'analisi sviluppata alla scala di Bacino: di ciò si ha un'esplicita conferma quando si confrontano i valori delle produzioni chilometriche amministrativamente attribuite alle Province e quelle realmente effettuate nei territori provinciali (ancorché di formale competenza di altre Province).
- Considerando le produzioni chilometriche realmente effettuate nei territori provinciali, si riscontrerebbe, comunque, un relativo sottodimensionamento soltanto per il territorio provinciale di Fermo.
- Il conseguente maggiore [ma dimensionalmente contenuto (circa 200.000 km)] teorico "fabbisogno" di produzione chilometrica per il territorio provinciale di Fermo si "scontra", tuttavia, con le valutazioni di efficacia del servizio attuale.
- Si rileva, a tale riguardo, che:
  - La programmazione delle risorse per il TPL alla scala nazionale (DPCM 11 marzo 2013) privilegia l'efficacia rispetto alla socialità del servizio e definisce penalità (sino ad una riduzione del 10% delle risorse) per le Regioni che non conseguano l'incremento sia del tasso di utilizzazione dell'offerta (criterio del "load factor") sia del rapporto ricavi da traffico su costi.

Poiché il mancato conseguimento di una maggiore efficacia alla scala regionale determinerebbe un'ulteriore riduzione delle risorse per la Regione Marche (che, ovviamente,

penalizzerebbe, seppure in diversa misura, tutti i Bacini) è necessario ribaltare gli stessi criteri della programmazione nazionale su quella di scala regionale.

- Pertanto, in coerenza con la programmazione nazionale, il Progetto in itinere della nuova rete dei servizi regionali tende a conseguire una maggiore efficacia, a tale fine attribuendo più servizio (ovvero minimizzando le riduzioni di servizio) alle direttrici caratterizzate da maggiore domanda, comunque garantendo una dotazione minima di collegamenti a tutti i Comuni.

Appare perciò problematico dare “ascolto” al teorico fabbisogno espresso dalla popolazione se esso non collima con l’efficacia del servizio.

E’ quest’ultimo, invece, che pesa maggiormente in sede di Progetto in itinere della nuova rete.

- Si rileva, infine, che l’analisi dei macro indicatori non fornisce indicazioni né sufficienti né omogenee, ossia tali da giustificare modifiche dell’attuale riparto delle produzioni chilometriche tra i territori. A tale fine è necessario scendere ad una scala di maggiore dettaglio, ossia quella propria del Progetto in itinere della nuova rete.
- **Pertanto:**
  - **tenuto conto che nessuna modifica di riparto è concretamente implementabile in servizi per il 2013,**
  - **considerato che il PTRS è soggetto ad aggiornamento annuale,**
  - **considerato che tale aggiornamento potrà avvalersi dei risultati cui perverrà il Progetto in itinere dei nuovi servizi,**
  - **nel confermare l’obiettivo tendenziale del conseguimento di una maggiore corrispondenza tra produzioni chilometriche attribuite alle competenze delle Province e produzioni chilometriche a servizio dei territori provinciali,**
- **si valuta opportuno:**
  - **confermare provvisoriamente per gli anni 2014 e 2015 l’attuale riparto percentuale delle produzioni chilometriche tra i Bacini;**
  - **attribuire alla Giunta regionale il compito di rivedere ~~prima della pubblicazione dei bandi di gara per l’affidamento dei servizi di TPL o nelle successive eventuali programmazioni,~~ tale riparto sulla base delle risultanze del ~~in esito prima al~~ Progetto di rete dei nuovi servizi, ~~quindi alle Gare per l’affidamento delle nuove Concessioni dei servizi di Bacino ed~~ **nonché in base al monitoraggio dell’efficacia del servizio.****

Tenuto conto di quanto sopra esposto, nonché del “ribaltamento” sulla rete extraurbana dei servizi urbani nei Comuni minori, risultano i riparti specificati nella seguente Tabella:

Reti extraurbane	% della globale produzione chilometrica per servizi extraurbani attribuita al Bacino
Ancona	27,26%
Ascoli Piceno	14,45%
Fermo	8,59%
Macerata	24,74%
Pesaro	24,96%

Tabella 3.3 Riparto % delle produzioni chilometriche per Servizi Minimi Extraurbani relativi agli anni solari 2014 e 2015

### **P3. L'attribuzione dei Servizi Minimi alle 19 Reti**

L'attribuzione dei Servizi Minimi alle Reti è determinata applicando il metodo di seguito esposto:

- Con la seguente relazione si calcola la globale produzione chilometrica regionale [KmReg]. In essa il denominatore rappresenta il corrispettivo medio pesato calcolato sulle 19 reti (le 5 extraurbane e le 14 urbane) in base ai riparti percentuali definiti ai precedenti passi P1, P2 e P3.

$$KmReg = \frac{Ricorso}{\sum_{RetiExtr} [CorrKm_{RetoExtr} \times Perc_{RetoExtr}] \times PercExtr + \sum_{RetiUrb} [CorrKm_{RetoUrb} \times Perc_{RetoUrb}] \times PercUrb}$$

con:

Ricorso = 65.000.000 = Totale ricorso disponibili per il finanziamento dei servizi a lordo di Iva

$\sum_{RetiExtr} [.....]$  = Sommatoria estesa alle 5 Reti Extraurbane

$CorrKm_{RetoExtr}$  = Corrispettivo chilometrico riconosciuto per la specifica Roto Extraurbana. Tale corrispettivo è considerato al lordo di Iva a carico della regione (5%).

$Perc_{RetoExtr}$  = % della globale produzione chilometrica extraurbana attribuita alla specifica Roto Extraurbana

$PercExtr$  = 73,4% = % "storica" della totale produzione chilometrica regionale attribuita alle Reti Extraurbane

$\sum_{RetiUrb} [.....]$  = Sommatoria estesa alle 14 Reti Urbane

$CorrKm_{RetoUrb}$  = Corrispettivo chilometrico riconosciuto per la specifica Roto Urbana. Tale corrispettivo è considerato al lordo di Iva a carico della regione (10%).

$Perc_{RetoUrb}$  = % della globale produzione chilometrica extraurbana attribuita alla specifica Roto Extraurbana

$PercUrb$  = 26,6% = % "storica" della totale produzione chilometrica regionale attribuita alle Reti Urbane.

Risulta una globale produzione chilometrica [KmReg] pari a 39.135.007 km. Essa corrisponde ad una riduzione, rispetto al valore del 2013 (computato tenendo conto del complesso delle riduzioni apportate a tutte il 31/12/2012 e sommando, per omogeneità di confronto, alle produzioni extraurbane quelle relative agli urbani minori e non confermati), dell'1,2%.

- Nota il valore KmReg, esso è ripartito tra l'insieme delle reti extraurbane e l'insieme delle reti urbane in base al riparto percentuale storico sopra definito. Risulta:

$$KmExtr = \text{Totale produzione chilometrica Extraurbana} = 73,4\% \times KmReg = 28.725.005 \text{ (1,3\%)} \\ \text{rispetto al 2012}$$

$$KmUrb = \text{Totale produzione chilometrica Urbana} = 26,6\% \times KmReg = 10.409.912 \text{ (0,8\%)} \\ \text{rispetto al 2012}$$

- I valori KmExtr e KmUrb sono, infine, ripartiti tra le singole Reti rispettivamente in base alle percentuali  $Perc_{RetoExtr}$  e  $Perc_{RetoUrb}$  ed applicando i corrispondenti valori di corrispettivo chilometrico  $CorrKm_{RetoExtr}$  e  $CorrKm_{RetoUrb}$  si determinano le risorse finanziarie assegnate alle 19 reti.

**PROGRAMMA TRIENNALE REGIONALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2013/2015**

Nella Tabella 3.4 sono specificate le produzioni chilometriche attribuite a ciascuna Rete e le corrispondenti risorse finanziarie applicando i criteri definiti nei punti precedenti.

	Reti Extraurbane				Ambito Urbano di	Reti Urbane				Totale produzioni chilometriche programmate		Totale trasferimenti regionali (euro netto IVA)	
	BusKm programmati per Servizi Minimi		Trasferimenti regionali programmati (euro netto IVA)			BusKm programmati per Servizi Minimi		Trasferimenti regionali programmati (euro netto IVA)		Anni 2014 e 2015	Var. % rispetto al 2013	Anni 2014 e 2015	Var. % rispetto al 2013
	Anni 2014 e 2015	Var. % rispetto al 2013	Anni 2014 e 2015	Var. % rispetto al 2013		Anni 2014 e 2015	Var. % rispetto al 2013	Anni 2014 e 2015	Var. % rispetto al 2013				
Bacino di Ancona	7.831.539	-1,3%	11.023.674	-8,4%	Ancona	3.009.231	-5,9%	6.558.619	-9,3%	12.069.921	-2,4%	19.670.990	-6,1%
					Jesi	490.522	-5,9%	833.544	3,0%				
					Fabriano	347.318	-1,1%	590.198	13,4%				
					Senigallia	267.631	9,0%	454.795	14,1%				
					Osimo	123.680	9,0%	210.170	9,0%				
Bacino di Ascoli Piceno	4.151.397	-1,3%	6.157.352	-2,6%	Ascoli Piceno	1.023.340	0,2%	1.742.441	3,8%	5.621.037	-0,3%	8.659.708	-0,8%
					San Benedetto del Tronto	446.350	9,0%	759.916	4,6%				
Bacino di Fermo	2.466.494	-1,3%	3.575.430	-3,2%	Fermo	664.357	9,0%	1.402.501	10,2%	3.130.852	0,7%	4.677.931	-0,3%
Bacino di Macerata	7.105.556	-1,3%	10.777.708	-3,6%	Macerata	768.327	-5,9%	1.239.080	2,4%	8.341.280	-1,9%	12.770.559	-3,6%
					Civitanova Marche	401.653	-5,9%	647.746	-12,6%				
					Camerino	65.743	9,0%	106.024	-9,0%				
Bacino di Pesaro	7.170.109	-1,3%	10.875.622	-3,6%	Urbino	1.037.705	-5,9%	1.616.225	-1,1%	9.971.918	-0,1%	16.239.439	-1,9%
					Pesaro	987.129	9,0%	1.537.454	-0,5%				
					Fano	776.975	9,0%	1.210.139	13,4%				
<b>Totali</b>	<b>28.725.095</b>	<b>-1,3%</b>	<b>42.409.765</b>	<b>-4,2%</b>		<b>10.409.912</b>	<b>-0,8%</b>	<b>18.608.841</b>	<b>-1,4%</b>	<b>39.135.007</b>	<b>-1,2%</b>	<b>61.018.627</b>	<b>-3,3%</b>
<b>Totali lordo IVA</b>			<b>44.530.275</b>					<b>20.469.725</b>					<b>65.000.000</b>

	Reti Extraurbane				Ambito Urbano di	Reti Urbane				Totale produzioni chilometriche programmate		Totale trasferimenti regionali (euro netto IVA)	
	BusKm programmati per Servizi Minimi		Trasferimenti regionali programmati (euro netto IVA)			BusKm programmati per Servizi Minimi		Trasferimenti regionali programmati (euro netto IVA)		Anni 2014 e 2015	Var. % rispetto al 2013	Anni 2014 e 2015	Var. % rispetto al 2013
	Anni 2014 e 2015	Var. % rispetto al 2013	Anni 2014 e 2015	Var. % rispetto al 2013		Anni 2014 e 2015	Var. % rispetto al 2013	Anni 2014 e 2015	Var. % rispetto al 2013				
Bacino di Ancona	7.933.442	0,00%	11.170.286	-5,19%	Ancona	3.248.480	0,00%	7.182.389	-2,15%	12.443.306	0,24%	20.495.766	-2,60%
					Jesi	521.275	0,00%	885.646	9,41%				
					Fabriano	351.278	0,00%	596.821	14,70%				
					Senigallia	265.935	8,27%	451.823	13,33%				
					Osimo	122.896	8,27%	208.801	8,29%				
Bacino di Ascoli Piceno	4.205.414	0,00%	6.236.630	-1,70%	Ascoli Piceno	1.035.007	0,00%	1.762.617	3,32%	5.683.892	0,60%	8.754.477	-0,26%
					San Benedetto del Tronto	443.471	8,27%	755.231	3,91%				
Bacino di Fermo	2.443.971	0,00%	3.543.758	-1,69%	Fermo	713.902	7,46%	1.185.078	8,74%	3.157.874	1,59%	4.728.836	0,74%
Bacino di Macerata	7.198.013	0,00%	10.919.386	-2,31%	Macerata	816.496	0,00%	1.317.008	8,89%	8.506.670	0,06%	13.030.250	-1,62%
					Civitanova Marche	426.835	0,00%	688.485	-7,13%				
					Camerino	65.326	8,27%	105.371	-9,59%				
Bacino di Pesaro	7.263.406	0,00%	11.018.587	-2,33%	Urbino	1.102.762	0,00%	1.718.103	5,18%	10.119.088	1,34%	15.467.740	-0,38%
					Pesaro	980.871	8,27%	1.528.197	-1,10%				
					Fano	772.049	8,27%	1.202.853	12,69%				
<b>Totali</b>	<b>29.044.247</b>	<b>0,00%</b>	<b>42.888.647</b>	<b>-2,94%</b>		<b>10.866.583</b>	<b>2,37%</b>	<b>19.588.423</b>	<b>2,57%</b>	<b>39.910.830</b>	<b>0,64%</b>	<b>62.477.070</b>	<b>-1,28%</b>
<b>Totali lordo IVA</b>			<b>45.033.080</b>					<b>21.547.265</b>					<b>66.580.345</b>

Tabella 3.4 Servizi Minimi Automobilistici relativi agli anni solari 2014 e 2015

Da questa tabella si evince che i Comuni di: Senigallia, Osimo, San Benedetto, Fermo, Camerino, Pesaro e Fano hanno ottenuto un significativo incremento delle produzioni chilometriche.



Risultano i valori di Servizi Minimi per gli anni solari 2014 e 2015 riportati nella Tabella 3.4.

Si precisa che:

- I valori riportati in tabella scontano l'ipotesi che l'inflazione nell'anno 2014 sia minore del 3%, ricadendo così nell'applicazione di quanto previsto nel paragrafo 7.1 al punto "Corrispottivo effettivamente riconosciuto o modalità di revisione nel corso dell'affidamento";
- Nei servizi dell'Ambito Urbano di Ascoli Piceno sono comprese le produzioni chilometriche storicamente attribuite all'urbano di Folignano; analogamente nei servizi dell'Ambito urbano di Fermo quelli di Porto San Giorgio.
- Le produzioni chilometriche storicamente attribuite agli altri 17 urbani "minori" sono aggregate a quelle extraurbane del Bacino cui appartengono i 17 Comuni.
- Nei servizi dell'Ambito Urbano di Ancona sono compresi i servizi riferiti all'Ospedale Regionale ed al Porto.
- ~~Essi sono il risultato della azione combinata di tre elementi:~~
  - ~~• la globale riduzione delle risorse per la contribuzione dei Servizi Minimi;~~
  - ~~• i nuovi valori dei corrispottivi chilometrici;~~
  - ~~• il riequilibrio programmato per i servizi urbani;~~
- Nessun altro servizio, diverso da quelli specificati nella tabella, sarà finanziato dalla Regione.

I valori e le tabelle sopra riportate hanno carattere impegnativo circa le metodologie adottate, ma possono essere variate dalla Giunta regionale in rapporto sia alle produzioni chilometriche che ai corrispottivi sulla base dell'aggiornamento dei dati di base, delle risorse finanziarie annualmente disponibili e dell'esigenza di uniformare i costi di produzione tra i bacini.

### 3.3 I Servizi Ferroviari

#### 3.3.1 L'organizzazione dei servizi ferroviari

I servizi ferroviari in Regione sono organizzati in modo prevalente dalla Regione Marche tramite un Contratto di Servizio con Trenitalia.

Alcuni servizi di interesse per la mobilità marchigiana sono gestiti con Contratti di Servizio di altre Regioni, nello specifico:

- lungo la direttrice Adriatica, in particolare da Ancona a Pesaro, sono presenti servizi di tipo interregionale assegnati al Contratto di Servizio della Regione Emilia-Romagna (prevalentemente treni Ancona-Piacenza e Pescara-Milano)
- nella tratta da Ancona a Fabriano sono presenti servizi di tipo interregionale assegnati al Contratto di Servizio della Regione Umbria (prevalentemente treni Ancona/Ancona Marittima-Roma)

I servizi gestiti tramite il Contratto di Servizio fra Regione Marche e Trenitalia si svolgono lungo le linee della rete ferroviaria di RFI, e precisamente:

- Linea "Adriatica" – tratta Gabicce/Porto d'Ascoli di km 164: a doppio binario ed elettrificata; sono presenti 24 stazioni sul territorio regionale.
- Linea "Falconara-Orte" – tratta Falconara/Fabriano (Fossato) di km 62: a doppio binario da Falconara a Montecarotto e a semplice binario da Montecarotto al confine regionale (Fossato di Vico), la linea è elettrificata; sono presenti 11 stazioni sul territorio regionale.
- Linea "Ascoli Piceno/Porto d'Ascoli" di km 28: a semplice binario e recentemente elettrificata. Sono presenti 9 stazioni.
- Linea "Fabriano/Pergola" di km 32: a binario semplice e non elettrificata; sono presenti

7 stazioni.

- Linea “Civitanova/Albacina (Fabriano)” di km. 87: a semplice binario e non elettrificata. Sono presenti 15 stazioni.

Il Programma di Esercizio e le sue modifiche sono sottoposte ad approvazione da parte della Regione.

I servizi si differenziano in servizi regionali, dove l'origine e la destinazione del treno sono comprese nel territorio regionale, e in servizi interregionali, dove l'origine e/o la destinazione del treno sono localizzate fuori dalle Marche.

In particolare vi sono situazioni, soprattutto per treni da Ancona a Pescara, che sono prodotti in modo unitario da Trenitalia ma con una competenza di tipo contrattuale suddivisa fra la tratta Ancona-Porto d'Ascoli e viceversa (competenza della Regione Marche) e la tratta Porto d'Ascoli-Pescara e viceversa (competenza della Regione Abruzzo).

I servizi di lunga percorrenza lungo la linea Adriatica e da Ancona a Roma sono gestiti da Trenitalia in regime di servizi di mercato (oltre a servizi universali inseriti nel Contratto con il Ministero).

Le frequentazioni dei treni per i servizi a Contratto di Servizio con la Regione Marche sono rilevate da Trenitalia con indagini campionarie nei mesi di marzo, luglio e novembre.

In base ai dati rilevati nel 2011 si conferma l'importanza trasportistica della direttrice Adriatica, mentre sulle altre linee si superano solo in pochi casi (sulla Falconara-Fabriano) 400 passeggeri medi per fascia oraria.

		<i>Media dei passeggeri trasportati</i>						
<i>Principali stazioni sulla direttrice Adriatica da Nord</i>	<i>Stazioni</i>	<i>Fasce orarie</i>						
		<i>&lt;7</i>	<i>7.01 - 9.00</i>	<i>9.01 - 12.00</i>	<i>12.01 - 14.30</i>	<i>14.31 - 17.30</i>	<i>17.31 - 19.30</i>	<i>&gt;19.30</i>
	Pesaro	261	653		46	419	462	250
	Fano	422	768	72		277	678	220
	Marotta Mondolfo	316	1.095	83		276	564	278
	Senigallia	216	1.195	318	51	257	514	243
	Falconara M.	217	1.182	291	89	305	383	176
	Ancona	130	729	311	622	839	395	142
	Osimo Castelfidardo	92	283	221	487	566	564	344
	Loreto	130	283	245	350	665	549	329
	Porto Recanati	149	317	245	331	632	525	311
	Civitanova	86	394	125	407	679	502	262
	Porto S. Elpidio	78	369	137	392	572	396	242
	Porto S. Giorgio	102	343	128	386	621	354	209
	S. Benedetto del Tr.	57	310	55	137	419	161	250
	Porto d'Ascoli	63	317	55	137	342	161	233

<i>Principali stazioni sulla direttrice Adriatica da Sud</i>	<i>Stazioni</i>	<i>Fasce orarie</i>						
		<i>&lt;7</i>	<i>7.01 - 9.00</i>	<i>9.01 - 12.00</i>	<i>12.01 - 14.30</i>	<i>14.31 - 17.30</i>	<i>17.31 - 19.30</i>	<i>&gt;19.30</i>
	Porto d'Ascoli	189	169	129	111	221	96	130
	S. Benedetto del Tr.	315	588	194	276	344	264	195
	Porto S. Giorgio	272	650	260	237	369	215	144
	Porto S. Elpidio	309	706	270	249	377	215	137
	Civitanova	385	760	327	277	425	156	215
	Porto Recanati	429	744	249	330	321	224	191
	Loreto	236	1.125	254	258	393	216	181
	Osimo Castelfidardo	246	1.001	94	247	314	162	172
	Ancona	320	247	47	50	121	279	112
	Falconara M.	275	464	47	683	944	652	408
	Senigallia	313	474		365	389	379	297
	Marotta Mondolfo	353	502		298	353	314	271
	Fano	188	727		235	298	226	229
	Pesaro	208	682		147	239	71	172

A partire dal giugno 2013 sono stati attivati i nuovi servizi sulla linea elettrificata Ascoli Piceno-San Benedetto del Tronto.

L'elettrificazione della linea e la riorganizzazione dei servizi ha portato:

- ad un aumento dei collegamenti diretti fra Ascoli Piceno e Ancona;
- ad una velocizzazione dei tempi di percorrenza del servizio;
- all'introduzione di materiale rotabile elettrico sulla linea;
- ad un aumento dei collegamenti diretti fra Civitanova e Ancona, grazie ad una revisione dei turni di circolazione del materiale rotabile dei servizi fra Macerata e Civitanova.

Il Programma di Esercizio 2013 ha inoltre subito alcune variazioni in particolare legate all'esigenza di ridurre le percorrenze a fronte dei tagli ai trasferimenti delle risorse pubbliche.

La riduzione di servizi rispetto alle percorrenze del Contratto di Servizio nel 2012 è stata pari al 2,54%, pari a circa 105.000 trenikm in meno.

Le riduzioni di servizio sono state realizzate prevalentemente tramite:

- riorganizzazione della periodicità dei servizi estivi;
- soppressione di alcune corse a bassa frequentazione del sabato e nei festivi;
- soppressione di alcuni treni in presenza di un'offerta ferroviaria alternativa sulla linea (es. treni Ancona-Senigallia).

~~In presenza di uno scenario di riduzione delle risorse pubbliche disponibili, il quadro d'azione nel periodo 2013/2015 è di tipo conservativo rispetto al monte complessivo di produzione ferroviaria.~~

~~E' stato predisposto un possibile programma di ulteriori riduzioni del servizio che producano il minor impatto possibile sull'utenza in caso di ulteriore riduzione dei trasferimenti.~~

~~E' in corso una discussione a livello interregionale per definire possibili riassetti dell'impostazione dell'organizzazione dei treni interregionali (che risale agli "Accordi di Tivoli").~~

Produzione 2013 da Contratto di Servizio (trenikm/000):	Produzione per servizi interamente regionali (trenikm/000):	Direttrice dei servizi	Trenikm/000
4055	2255	Ascoli Piceno-San Benedetto del Tronto-Ancona e viceversa	887
		Fabriano-Civitanova (con 2 servizi diretti da/per Ancona) e viceversa	732
		Ancona-Fabriano e viceversa	394
		Ancona-Pesaro e viceversa	197
		Fabriano-Pergola e viceversa	27
		Ancona-Ancona Marittima e viceversa	18
	1800	Emilia-Romagna (quasi tutti servizi assegnati alle Marche): Ancona-Pesaro-Piacenza/Bologna/Rimini/Ravenna e viceversa	1044 (di cui circa 800 percorsi in Emilia-Romagna)
		Abruzzo (servizi condivisi): Ancona-Porto d'Ascoli-Pescara e viceversa	605
		Umbria (servizi condivisi): Ancona-Fabriano-Foligno/Orte	151

In aggiunta a questi servizi:

- la produzione assegnata alla Regione Emilia-Romagna ma che serve la tratta Pesaro-Ancona e viceversa vale quasi 350.000 trenikm all'anno percorsi nelle Marche;
- la produzione assegnata alla Regione Umbria ma che serve la tratta Ancona-Fabriano e viceversa vale quasi 295.000 trenikm all'anno percorsi nelle Marche.

In totale si tratta di una produzione pari a circa il 16% del totale trenikm previsti nel contratto di servizio, ma interamente concentrata lungo 2 direttrici.

Nel Contratto di Servizio con Trenitalia sono previsti i seguenti **servizi bus integrativi**:

Origine	Ora partenza	Destinazione	Ora arrivo	GG effettuazione	Km annui
FABRIANO	9.15	MACERATA	10.55	253	18.469
FABRIANO	16.40	MACERATA	18.19	253	18.469
FABRIANO	21.50	MACERATA	23.29	365	26.645
FABRIANO	23.45	MACERATA	1.24	365	26.645
MACERATA	8.00	CIVITANOVA	8.55	60	1.860
MACERATA	10.00	CIVITANOVA	10.55	60	1.860
CIVITANOVA	9.00	MACERATA	9.50	60	1.860
CIVITANOVA	10.55	MACERATA	11.45	60	1.860
CIVITANOVA	13.15	MACERATA	14.05	60	1.860
CIVITANOVA	16.15	FABRIANO	18.35	365	37.960
CIVITANOVA	19.15	MACERATA	20.05	305	9.455
MACERATA	11.05	FABRIANO	12.42	253	18.469
MACERATA	14.55	FABRIANO	16.20	253	18.469
C.RAIMONDO	20.15	FABRIANO	21.05	365	10.585
CIVITANOVA	20.50	FABRIANO	23.07	305	31.720
ASCOLI P.	10.30	S.Benedetto T.	11.30	305	10.370
ASCOLI P.	20.00	S.BENEDETTO T.	21.00	305	10.370
S.BENEDETTO T.	22.00	ASCOLI P.	23.00	305	10.370
S.Benedetto T.	20.55	ASCOLI P.	21.55	305	10.370
ASCOLI P.	10.30	S.Benedetto T.	11.30	305	10.370
<b>Totale</b>					<b>267.666</b>

Nel Contratto di Servizio con Trenitalia sono previsti i seguenti **servizi bus sostitutivi**:

Origine	Ora partenza	Destinazione	Ora arrivo	GG effettuazione	Km annui
CIVITANOVA	4.50	FABRIANO	6.57	305	31.720
FABRIANO	19.41	CIVITANOVA	21.56	365	37.960
FABRIANO	17.05	PERGOLA	17.50	178	6.408
PERGOLA	17.57	FABRIANO	18.28	178	6.408
<b>Totale</b>					<b>82.496</b>

~~Alla scadenza dell'attuale Contratto di Servizio con Trenitalia (31/12/2014), la Regione, in linea con quanto disposto dall'articolo 34 octies "Riordino dei servizi automobilistici sostitutivi e integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale" del d.l. 18 ottobre 2012, n. 179 "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese", intende scorporare i servizi oggi regolarmente effettuati con bus dal Contratto ferroviario per inserirli nei Contratti di Servizio automobilistico.~~

~~Resteranno a carico dell'operatore ferroviario i servizi sostitutivi con bus da prestare in caso di imprevisti (come disciplinato da Contratto di Servizio).~~

~~L'obiettivo nell'arco del Piano Triennale dei Servizi è:~~

- ~~\* il mantenimento dell'attuale produzione chilometrica, fatte salve eventuali minori risorse stabilite nei bilanci regionali;~~
- ~~\* il trasferimento dei servizi sostitutivi ferroviari regolari ai Contratti di Servizio automobilistici;~~
- ~~\* la risoluzione delle tematiche relative alla gestione dei treni interregionali nell'ottica di predisposizione di una situazione di gara accettabile per un concorrente;~~
- ~~\* la realizzazione di un nuovo affidamento del Contratto di Servizio mediante procedure ad evidenza pubblica che migliori i flussi informativi a favore della Regione relativamente al monitoraggio del Contratto e avvii un percorso di incremento~~

~~progressivo della competitività sui servizi (in particolare relativamente al tema della disponibilità del materiale rotabile).~~

### 3.3.2 *Gli interventi sulla rete dei servizi*

La rete dei servizi ferroviari rappresenta una componente del 1° livello di rete del trasporto locale in Regione, che può servire, per ragioni infrastrutturali, la dorsale adriatica e le penetrazioni vallive verso Ascoli Piceno, Macerata/Albacina e verso Jesi/Fabriano. In termini di collegamenti infraregionali la linea ferroviaria da Falconara a Fabriano è anche l'asse su cui intervengono i servizi interregionali da/verso Orte/Roma, tutti nel Contratto della Regione Umbria.

La logica di progettazione dei servizi ferroviari deve focalizzare, tra l'altro:

- l'importanza dei servizi ferroviari interregionali gestiti nei Contratti di Servizio di altre Regioni (Emilia-Romagna, Umbria e Abruzzo) per il trasporto regionale. Di fatto la maggior parte dei servizi lungo la linea adriatica e una parte dei servizi tra Ancona e Fabriano è fornita da treni interregionali.
- Attualmente oltre il 40% dei trenikm del Contratto di Servizio della Regione Marche è svolto da treni interregionali, ma l'impatto dei treni interregionali sull'offerta di trasporto regionale deve considerare le produzioni chilometriche nelle Marche erogate da treni a Contratto delle altre Regioni, che valgono circa 640.000 trenikm.
- Lo scenario di riduzione delle risorse pubbliche disponibili, che non consente di pianificare incrementi di contribuzione pubblica per potenziare il servizio.
- La rete dei servizi ferroviari dovrà essere il più possibile integrata con la rete dei servizi automobilistici, con l'obiettivo finale di migliorare il livello di intermodalità, le soluzioni e i tempi di trasporto e la qualità dei servizi.
- Il quadro d'azione nel periodo 2013/2015 risente inevitabilmente dello scenario attuale di riduzione delle risorse pubbliche disponibili, che potrebbe anche mettere a rischio gli attuali livelli di offerta ferroviaria. In questo contesto il Piano ha l'obiettivo del mantenimento dell'attuale produzione chilometrica, fatte salve eventuali minori risorse stabilite nei bilanci regionali.

Gli obiettivi del Piano, per la parte ferroviaria, possono essere perseguiti:

- lavorando con le Regioni contermini per arrivare a definire accordi sostenibili ed equi per:
  - consolidare la situazione dei treni interregionali, definendo un quadro di offerta concordato e tutelato rispetto alle scelte delle singole Regioni (eventualmente anche rideterminando l'assegnazione dei treni ai Contratti di Servizio, con eventuali accordi di trasferimenti compensativi di risorse finanziarie per mantenere inalterati gli attuali equilibri finanziari) in caso di interventi di razionalizzazione o affidamenti di servizi a soggetti diversi;
  - lavorare congiuntamente su eventuali ipotesi di miglioramento/affinamento della regolarità del quadro orario dei treni interregionali lungo la dorsale adriatica, che già hanno un'impostazione di base in tal senso (nel tratto emiliano-romagnolo i treni interregionali hanno un orario cadenzato orario/biorario);
  - definire impegni reciproci per la soluzione delle tematiche legate alla rendicontazione dei ricavi tariffari per Regione per i treni interregionali (consuntivati

nella Regione di vendita del titolo di viaggio e da assegnare al Contratto di Servizio di riferimento);

- sviluppando l'integrazione tariffaria e la bigliettazione elettronica, che permetterà anche di incrementare, verificare e mantenere aggiornata una base dati sulla mobilità regionale;
- cercando un miglioramento dei servizi attraverso il rinnovo del materiale rotabile;
- semplificando e armonizzando la periodicità dei treni, per facilitare la lettura dell'offerta e regolarizzare il servizio;
- minimizzando l'impatto sul servizio di eventuali riduzioni di risorse pubbliche;
- realizzando un nuovo affidamento del Contratto di Servizio mediante procedure ad evidenza pubblica che migliori i flussi informativi a favore della Regione relativamente al monitoraggio del Contratto e avvii un percorso di incremento progressivo della competitività sui servizi (in particolare relativamente al tema della disponibilità del materiale rotabile);
- verificando l'efficacia della riorganizzazione dei servizi lungo la direttrice Ascoli Piceno-San Benedetto del Tronto-Ancona (velocizzazione della linea, aumento delle corse dirette), in modo da poter procedere ad eventuali affinamenti mirati.

Relativamente ai servizi ferroviari gestiti con modalità automobilistica, alla scadenza dell'attuale Contratto di Servizio con Trenitalia (31/12/2014), la Regione, in linea con quanto disposto dall'articolo 34-octies "Riordino dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale" del d.l. 18 ottobre 2012, n. 179 "Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese", intende scorporare i servizi oggi regolarmente effettuati con bus dal Contratto ferroviario per inserirli nei Contratti di Servizio automobilistico.

Resteranno a carico dell'operatore ferroviario i servizi sostitutivi con bus da prestare in caso di imprevisti (come disciplinato da Contratto di Servizio).

### *3.3.3 Il Contratto di Servizio e gli impegni di Trenitalia*

Trenitalia svolge il servizio di trasporto ferroviario regionale in forza di un Contratto di Servizio siglato nel 2009 e avente validità fino a dicembre 2014.

Nell'ambito di questo Contratto di Servizio Trenitalia si impegna:

- a mantenere presenziamento e servizi di informazioni e vendita in una serie di stazioni;
- a garantire una rete di biglietterie esterne;
- a mantenere standard di qualità, puntualità e affollamento analiticamente definiti nel Contratto di Servizio;
- a migliorare la qualità del parco rotabile in circolazione mediante interventi di revamping e acquisto di nuovo materiale rotabile, con un contributo regionale (si veda successivo paragrafo relativo al rinnovo del materiale rotabile).

Il monitoraggio della qualità e del rispetto dei parametri è svolto tramite reportistica fornita da Trenitalia, mentre il monitoraggio sul campo è effettuato da personale regionale. I risultati del monitoraggio sono presentati e discussi in sede di Comitato Tecnico di Gestione del Contratto.

Dal 2010 i corrispettivi contrattuali sono aggiornati annualmente, con una quota fissata all'atto della stipula del Contratto, per tenere conto dell'inflazione nella misura pari all'inflazione programmata stabilita dal Governo.

Il Contratto prevede la possibilità, al termine dei 6 anni, che la Regione valuti la possibilità di un rinnovo per ulteriori 6 anni, previa verifica di coerenza del contesto normativo di riferimento e di capienza delle disponibilità finanziarie.

### **3.3.4 Produzioni chilometriche e risorse**

Alla luce della programmazione economico-finanziaria della Regione, le risorse da destinare al servizio e le corrispondenti percorrenze finanziate sono:

	2013	2014	2015
Euro per Contratto di Servizio	38.278.817+IVA	38.278.817+IVA	38.278.817+IVA
Trenikm	4.055.076	4.055.076	4.055.076

I valori e le tabelle sopra riportate hanno carattere impegnativo circa le metodologie adottate, ma possono essere variate dalla Giunta regionale in rapporto sia alle produzioni chilometriche che ai corrispettivi sulla base dell'aggiornamento dei dati di base, delle risorse finanziarie annualmente disponibili e dell'esigenza di uniformare i costi di produzione tra i bacini.

### **3.4 Affidamento dei servizi di trasporto pubblico automobilistico locale**

Si programma che entro il corrente anno siano bandite dalle province le gare per l'affidamento dei servizi di TPL automobilistico dei 5 bacini provinciali. Tutti i servizi di un bacino saranno affidati al concessionario selezionato con la gara. Il loro esercizio sarà regolato da contratto di servizio. La Regione, ai sensi dell'articolo 4 della l.r. 6/2013 sta predisponendo la documentazione di gara. Per quanto attiene al trasporto automobilistico all'interno del capitolato saranno disciplinati i servizi da mettere a gara, i beni utilizzati per l'esercizio del servizio e le modalità di trasferimento del personale. In particolare la lex specialis di gara prevederà che l'adozione degli strumenti di tutela dell'occupazione costituisca elemento qualificante di valutazione dell'offerta.

## **4 AZIONI A SOSTEGNO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

### **4.1 Materiale rotabile**

Il contratto di servizio che la Regione ha stipulato con Trenitalia nel 2009 con scadenza al 31.12.2014 prevedeva investimenti per l'acquisto di materiale rotabile. Gli obblighi tra le parti erano esplicitati nell'allegato Protocollo d'Intesa per il Rinnovo e la Ristrutturazione del Materiale Rotabile. L'investimento previsto aveva il valore di circa Meuro 100,00, cui contribuiva la regione con risorse FAS, misura 4.1.3.1 per Meuro 8,4.

A seguito del mancato rispetto degli impegni di Trenitalia nella consegna del materiale nuovo è stato previsto un nuovo programma di acquisti di materiale rotabile, maggiormente conveniente per la regione, oltre l'applicazione di sanzioni a Trenitalia.

Il nuovo protocollo approvato con DGR 10.12.2012, n. 1712 e s.m.i., è stato siglato il 24 maggio 2013 e reg. int al n. 16893. Il suddetto protocollo ha un valore di circa Meuro 106,00 cui contribuisce la regione per Meuro 7,5, e prevede:

- L'acquisto di 8 nuovi complessi diesel (con capienza di circa 150 posti), destinati alle linee interne, al costo di circa Meuro 36,00;
- L'acquisto di 4 complessi elettrici monopiano (con capienza di circa 300 posti), al costo di circa Meuro 26,00;
- L'acquisto di 5 locomotive dal costo stimato di circa Meuro 8,00.
- La ristrutturazione di 160 carrozze MDVE (Media Distanza Vestiboli Esterni) in dotazione alla DR Marche.

Allo scadere del contratto Trenitalia si è impegnata, qualora a seguito di gara pubblica subentri ad essa un nuovo affidatario per lo svolgimento dei servizi:

- a cedere il materiale diesel tipo Minuetto;
- a valutare la possibilità di mettere a disposizione della Regione tutto o parte del materiale nuovo elettrico e le locomotive, previa corresponsione delle quote di ammortamento residuo.

Sono finora state consegnate 61 carrozze MDVE ristrutturata e 3 convogli composti da locomotiva E464 + 3 carrozze Piano Ribassato + 1 Semipilota. Il Piano delle consegne prevede introduzione del nuovo materiale e delle carrozze MDVE ristrutturata nel corso del 2013 e 2014.

Con il nuovo Contratto di Servizio saranno richiesti ulteriori investimenti per il rinnovo del parco rotabile, in particolare per la sostituzione del materiale con età più avanzata e qualitativamente meno confortevole. Non sono attualmente programmati contributi per investimenti tramite fondi regionali. Eventuali risorse provenienti da fondi statali saranno utilizzate per incrementare il piano di rinnovo previsto dal concorrente in sede di gara, fermi restando gli impegni contrattuali presi.

#### 4.2 Rinnovo del parco autobus

I dati di consistenza del parco autobus al mese di giugno 2013 sono specificati nella Tabella 4.1

Bacino	Tipo	Minibus (<8 m)	Medi (8-13 m)	Lunghi (13-17 m)	Extralunghi (>17 m)	Totali	Anzianità media (esclusi autobus con 20 o più anni)
AN	extraurbano	19	163	14	21	217	10,4
	suburbano		3	1	4	8	8,0
	urbano	20	136		4	160	9,9
	totali	39	302	15	29	385	10,2
AP	extraurbano	36	68	12	13	129	8,4
	suburbano	4	3		6	13	10,2
	urbano	12	35			47	8,3
	totali	52	106	12	19	189	8,5
FM	extraurbano	20	62	8	9	99	9,3
	suburbano	6	8		4	18	13,2
	urbano	2	1			3	12,7
	totali	28	71	8	13	120	9,9
MC	extraurbano	43	171	12	6	232	9,4
	suburbano	3	11			14	10,9
	urbano	21	56		1	78	10,1
	totali	67	238	12	7	324	9,6
PU	extraurbano	44	118	30	13	205	10,2
	suburbano		35		7	42	13,6
	urbano	27	31			58	9,1
	totali	71	184	30	20	305	10,5
Regione	extraurbano	162	582	76	62	882	9,7
	suburbano	13	60	1	21	95	12,5
	urbano	82	259	0	5	346	9,6
	totali	257	901	77	88	1.323	9,8

Tabella 4.1 Principali dati di consistenza del parco autobus al giugno 2013

Il parco è molto vecchio e necessiterebbe di un sostanziale rinnovo; infatti:

- l'età media è prossima ai 10 anni;
- l'11% circa degli autobus è vecchissima, ossia ha un'anzianità pari o maggiore di 20 anni;
- il 25% circa ha un'anzianità maggiore di 15 anni, valore che sarebbe da considerarsi un limite da non superare in un contesto di garanzia di buona qualità dei servizi.

Nel Grafico 4.1 è visibile la "distribuzione cumulata" del numero di autobus per anzianità a



livello regionale: si nota l'assenza di una quantità di autobus recenti "alta", ossia idonea a consentire di "rallentare" l'azione di rinnovo del parco.

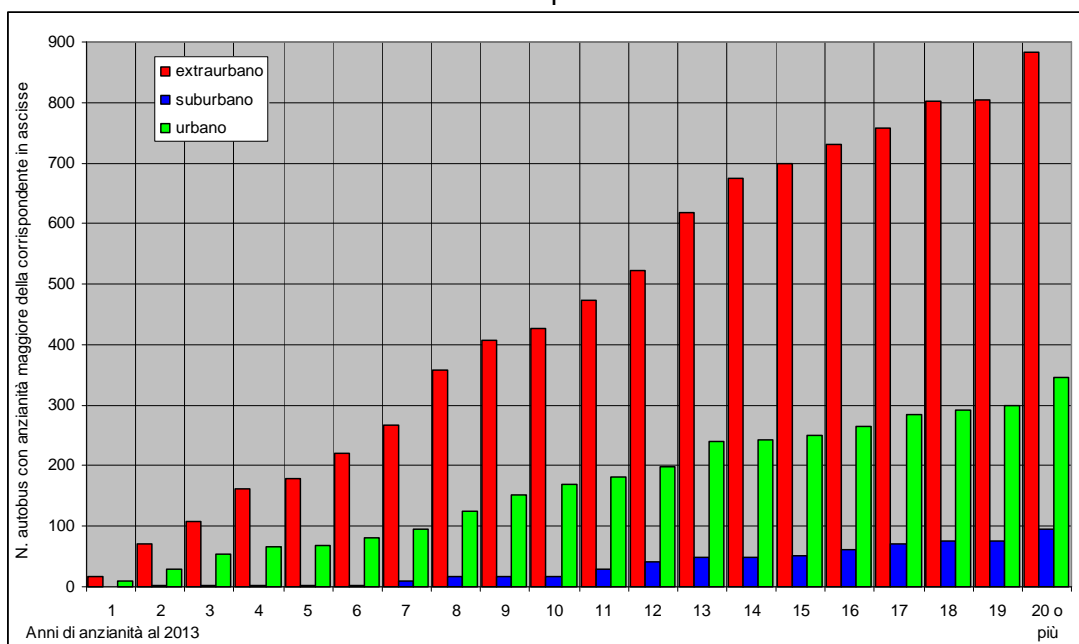
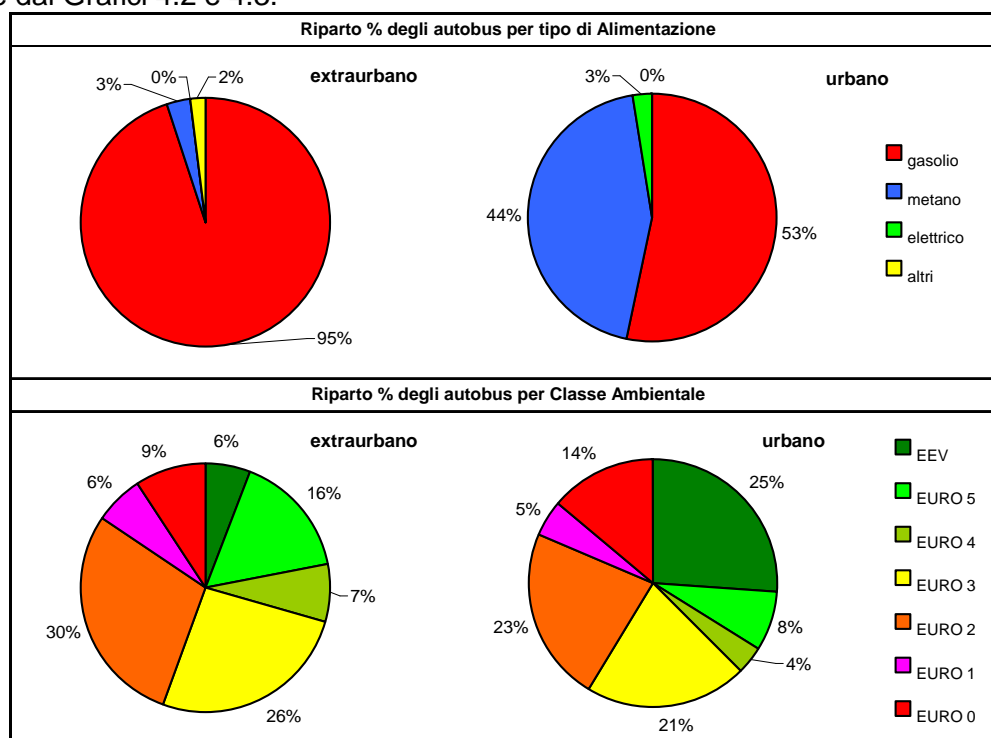


Grafico 4.1 "Distribuzione cumulata" del numero di autobus per anzianità a livello regionale al giugno 2013

L'elevata anzianità del parco determina una mediamente bassa qualità ambientale, come si evince dai Grafici 4.2 e 4.3.



Grafici 4.2 e 4.3 Riparto % del parco autobus per tipo di Alimentazione e Classe Ambientale al giugno 2013

I "numeri" sopra sintetizzati impongono di programmare, in sede di nuovi affidamenti, investimenti, a carico dei nuovi Concessionari, sufficienti, quantomeno, a non aggravare ulteriormente l'attuale deficitaria situazione. E' peraltro evidente che:

- la carenza di strumenti di sostegno pubblico al rinnovo del parco,
- la progressiva contrazione programmata di risorse per la contribuzione del servizio,

- l'esigenza di contenere la riduzione dell'offerta di trasporto, contrastano con tale minima esigenza di qualità del servizio.

A riguardo del 1° punto sopra evidenziato (carenza di sostegno pubblico al rinnovo del parco) si rileva che, considerando solo il parco autobus con anzianità non maggiore di 20 anni:

- il 79% del parco ha beneficiato di contributi pubblici;
- negli ultimi anni si è verificato un vistoso rallentamento della contribuzione pubblica, come si evince dal seguente grafico.

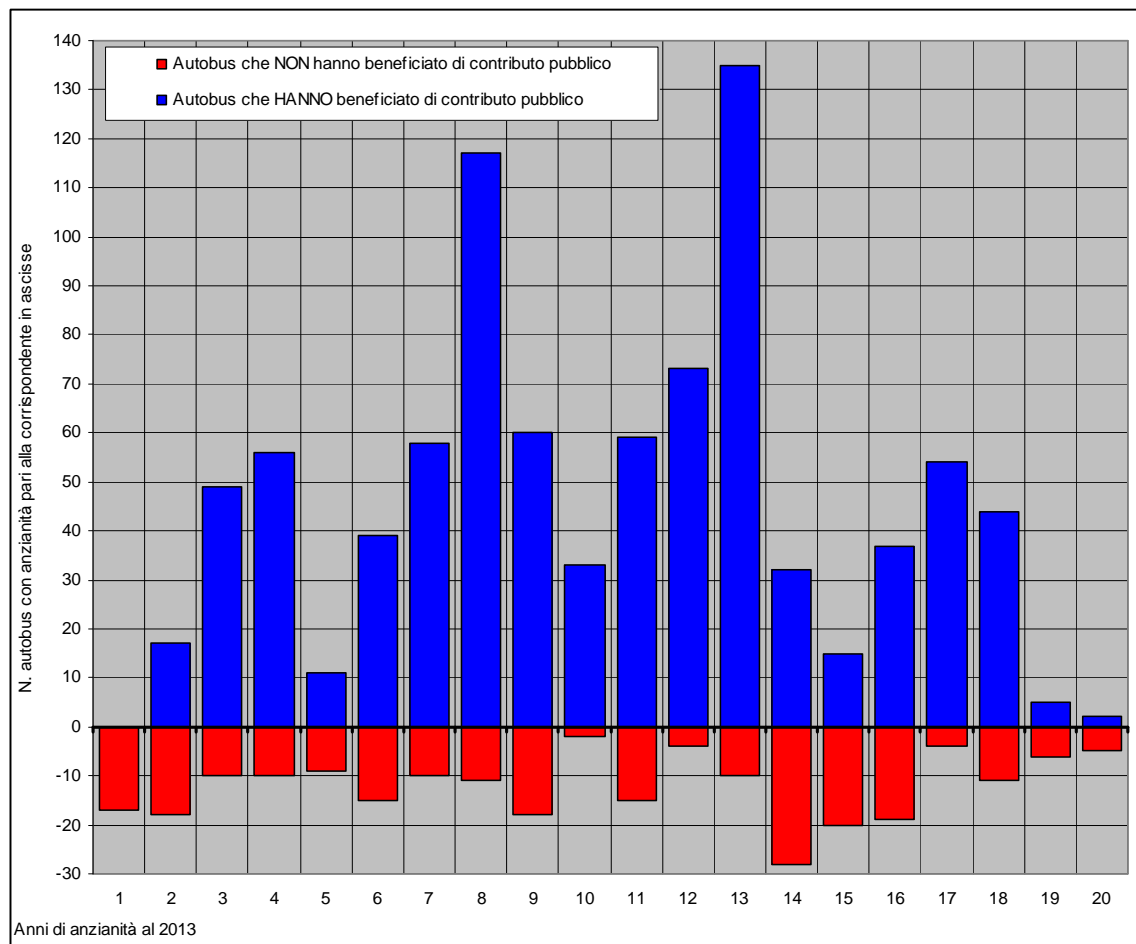


Grafico 4.4 Autobus che hanno o NON hanno beneficiato di contribuzione regionale per l'acquisto al giugno 2013

### 4.3 Sistema di Bigliettazione elettronica

L'individuazione di un sistema integrato di tariffe e l'informatizzazione dei sistemi di emissione, pagamento e obliterazione dei titoli di viaggio e di rilevamento del traffico sul sistema del trasporto pubblico locale, rappresentano obiettivi primari contenuti nella l.r. 45/98, nei piani attuativi ad essa correlati e quindi nel presente Programma triennale.

Tali obiettivi possono essere conseguiti mediante l'adozione di un sistema di bigliettazione automatica esteso a tutto il territorio regionale che consenta di attuare, a regime, una tariffazione integrata dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma e ferro per permettere ai viaggiatori di usufruire dei diversi modi di trasporto utilizzando lo stesso titolo di viaggio.

L' SBE consente:

- l'acquisto di nuove tipologie di titoli di viaggio, garantendone disponibilità ed ampia diffusione sul territorio, utilizzando anche modalità di pagamento alternative rispetto a

quelle tradizionali (es: Internet, rete tabaccai, ATM bancari, Home Banking, Lottomatica, POS, Grande distribuzione ecc..);

- l'effettuazione di spostamenti con tutte le opzioni di intermodalità possibili tra gomma e ferro mediante l'utilizzo indifferenziato dei titoli di viaggio disponibili nelle reti e nei bacini dei diversi operatori del TPL;
- la riduzione dei tempi e dei costi per la ricerca di informazioni e per l'acquisto dei titoli di viaggio, rendendo più semplice ed affidabile l'utilizzo degli stessi;
- la realizzazione di una tariffazione flessibile (per tratta, fascia oraria, etc.), l'attuazione di una ripartizione "certificata" dei proventi, la riduzione dei casi di frode e contraffazione dei titoli di viaggio;
- la realizzazione di una rete di vendita e struttura organizzativa, nonché di monitorare i percorsi e di controllare l'avanzamento del livello di efficienza raggiunto;
- di conoscere il numero esatto degli utenti e le loro abitudini di mobilità;
- di confrontare e/o ottimizzare il livello dei servizi, evidenziando eventuali carenze e/o sovrapposizioni nella rete intermodale di trasporto del territorio, attraverso la simulazione di percorsi, al fine della sua integrazione e/o completamento.

In termini generali i Sistemi di Bigliettazione Elettronica (SBE) fanno uso di apparecchiature elettroniche che gestiscono titoli di viaggio elettronici, tipicamente memorizzati su supporti quali smart card (validatrici e sistemi di localizzazione a bordo dei mezzi – AVL o AVM –, sistemi a terra presso le biglietterie e centri servizi per l'emissione/rinnovo dei titoli di viaggio elettronici e per la gestione dei dati).

Un sistema di bigliettazione automatica è tipicamente composto dai seguenti sottosistemi:

- sistema di vendita (emissione o ricarica del credito su smart card);
- sistema di validazione (a bordo, alle stazioni) e controllo;
- sistema di recupero e concentrazione "a terra" dei dati;
- sistema centrale di gestione e ripartizione introiti (clearing).

#### ➤ **Fase sperimentale**

La Regione, pur avendo da tempo previsto di adottare un tale sistema, e accantonato i fondi necessari alla sua implementazione, ha ritenuto opportuno avviare una fase di sperimentazione.

La sperimentazione del sistema, avviata nel settembre 2009 e conclusa nell'agosto del 2010, ha coinvolto le aziende Conerobus S.p.a. di Ancona, Autolinee Bucci s.r.l. di Senigallia (AN), Contram S.p.a. di Camerino (MC) e Trenitalia, ed ha interessato la zona di Ancona, la tratta ferroviaria e stradale Senigallia-Falconara-Ancona e la linea Visso-Camerino-Ancona, attraverso l'offerta di tessere elettroniche in sostituzione del normale abbonamento cartaceo.

La fase sperimentale ha visto l'allestimento di 35 autobus, l'utilizzo specifico di 3 depositi bus, 6 punti vendita/ricarica smart card e di 3 stazioni ferroviarie per la copertura dei seguenti servizi:

- una linea portante urbana gestita da Conerobus (linea 1/4), nella città di Ancona (15 bus);
- una linea extraurbana, gestita da Bucci Senigallia, sulla relazione Senigallia-Ancona (12 bus);
- una linea extraurbana gestita da Contram sulle relazioni Visso-Camerino-Ancona (8 bus);
- la linea ferroviaria Senigallia-Ancona, gestita da Trenitalia, che ha previsto l'attrezzaggio delle stazioni di Senigallia, Falconara ed Ancona.

È stata prevista inoltre l'introduzione di 3 diverse tipologie di contratto di viaggio, implementati su smartcard con interfaccia a prossimità (contactless):

- abbonamento a forfait, il classico abbonamento su relazioni o ambiti prestabiliti;
- multi corse o carnet;
- tessera a scalare.

La sperimentazione è servita per verificare la maturità e l'affidabilità delle tecnologie impiegate, candidabili anche per un sistema esteso regionale.

➤ **La tempistica per l'attuazione dei sistemi di bigliettazione elettronica**

In considerazione delle problematiche che sono state rilevate sia nella fase sperimentale che nelle altre esperienze in Italia e all'estero, la **Regione Marche intende introdurre alcuni vincoli**, quali:

- il mantenimento a livello regionale del governo circa le scelte di sistema della bigliettazione elettronica, mediante la predisposizione di un unico bando di gara per l'individuazione del fornitore dei sistemi tecnologici per tutto il territorio regionale;
- l'obbligo di aderire al sistema di bigliettazione elettronica da parte delle aziende, come condizione vincolante per la partecipazione alle procedure per i nuovi affidamenti ai sensi della l.r. 6/2013.

La tempistica per l'implementazione del sistema a scala regionale prevede, quindi, la predisposizione del bando di gara entro la fine del 2013, l'espletamento della procedura di gara, per l'individuazione del fornitore dei sistemi tecnologici entro il primo semestre del 2014 ed il completamento delle installazioni e la messa a regime del sistema entro il 2015.

➤ **Investimenti previsti**

Per la realizzazione del progetto di informatizzazione dei sistemi di bigliettazione a livello regionale, dall'analisi sul numero e sulla tipologia del parco veicoli, sulla dislocazione dei depositi ed autorimesse, sulle stazioni, si programma un investimento complessivo di circa 12 M€ di cui il 75% a carico della Regione, ed il restante 25% con contributo delle aziende di trasporto.

*Bigliettazione elettronica - programmazione della spesa per il periodo 2013 / 2015*

Anno di spesa	2013	2014	2015	<b>Totali nel triennio</b>
Progetto di informatizzazione dei sistemi di bigliettazione	€ 500.000,00	€ 4.000.000,00	€ 7.500.000,00	€ 12.000.000,00
<b>Totali</b>	<b>€ 500.000,00</b>	<b>€ 4.000.000,00</b>	<b>€ 7.500.000,00</b>	<b>€ 12.000.000,00</b>

#### **4.4 Sistemi di monitoraggio**

Nell'ambito più generale delle politiche per la promozione di un governo efficace ed efficiente della mobilità ed il suo sviluppo in chiave "sostenibile", è stata avviata la creazione di un sistema di erogazione centralizzato di servizi multicanale di infomobilità per il sistema del trasporto pubblico locale esteso a tutto il territorio regionale.

Al fine di assicurare l'interoperabilità dei sistemi tecnologici tra i bacini regionali, si è approvato un protocollo d'intesa tra Regione, Province e Società Consortili del TPL con il quale si è affidato alla Provincia di Macerata il ruolo di stazione appaltante unica per

l'approvvigionamento di tutte le forniture relative alle Province marchigiane ed alle aziende di trasporto pubbliche (cfr. DGR n. 1215 del 30/07/2010).

Con tale affidamento si è dato quindi avvio concreto alla realizzazione di una **rete di dispositivi AVM (Automatic Vehicle Monitoring)** installati a bordo dei mezzi e di dispositivi a terra presso le fermate (paline elettroniche), tutti coordinati da 5 centrali operative (CCB: centrale di controllo di bacino) operanti su ciascun bacino provinciale e tra loro interconnesse ed interoperanti a far sì che a livello regionale si comportino come un sistema unico, consentendo l'erogazione dei seguenti servizi:

1. **Monitoraggio delle flotte del trasporto pubblico;**
2. **Diffusione in tempo reale delle informazioni relative al servizio di TPL;**
3. **Interfacciamento dei diversi enti preposti alla mobilità;**
4. **Miglioramento della fruibilità e dell'efficacia del Trasporto Pubblico Locale.**

Le ricadute di tale sistema, in termini di benefici attesi, riguardano sia gli utenti finali dei servizi di TPL che gli altri attori coinvolti (EE.LL. e gestori del TPL).

Tale sistema si inserisce all'interno di un programma della Regione Marche che ha la finalità di diffondere i sistemi intelligenti applicati al TPL perseguendo un disegno di "sistema aperto" nel quale far "dialogare" tra loro i differenti sistemi telematici (esistenti e di nuova installazione) attraverso regole che abbiano la finalità di integrare le diverse applicazioni informatiche e telematiche, nate per il controllo e la gestione dei sistemi di TPL. Gli aspetti che principalmente saranno affrontati per definire tali regole di interoperabilità, anche in recepimento delle direttive in materia da parte del Governo Centrale, riguardano:

- le relazioni funzionali, logiche e fisiche fra i sistemi;
- i flussi informativi e i protocolli di comunicazione e trasferimento dei dati;
- le relazioni organizzative fra i diversi soggetti (enti pubblici e Gestori del servizio di TPL) che intervengono nello sviluppo e nella gestione dei diversi Sistemi IT;
- gli standard relativi agli aspetti realizzativi dei Sistemi IT.

### **Aspetti economici e finanziari**

Allo stato attuale sono stati avviati programmi di cofinanziamento della dotazione del sistema AVM che hanno permesso l'acquisizione di un totale di **n. 810 dispositivi di bordo**, che coprono circa il 70% della flotta di autobus in esercizio, e di **n. 231 paline elettroniche** la cui installazione presso i punti fermata, a partire dalle principali autostazioni dei centri urbani è curata direttamente dalle aziende di trasporto.

In particolare i fondi utilizzati per lo scopo sono quelli derivanti dai Programmi Comunitari e Statali, ai quali si sono aggiunti fondi propri della Regione oltre a quelli delle Province e delle aziende di Trasporto, come di seguito dettagliato:

➤ POR Marche 2007/2013, approvato dalla Commissione Europea con Decisione (CE) n. 3986 del 17/08/2007, prevede nell'Asse 4 "*Accessibilità ai servizi di trasporto*" interventi atti a migliorare la mobilità e il trasporto pubblico locale in chiave sostenibile favorendo un servizio di trasporto integrato nonché a razionalizzare e informatizzare il sistema dei trasporti ferro/gomma. A tale scopo sono stati allocati, nell'**Intervento 4.2.2.28.01 "Sistemi di trasporto intelligenti"**, euro **1.464.787,51** per cofinanziare, al 50%, l'acquisto ed installazione di "sistemi a bordo" e di "sistemi a terra".

La realizzazione del progetto cofinanziato da fondi POR 2007/2013 ha permesso di equipaggiare 391 autobus con sistemi informatici a bordo e di installare 294 paline elettroniche.

➤ Progetto di infomobilità GiM - "Gestione informata della Mobilità", nell'ambito del Programma ELISA (Enti Locali - Innovazione di Sistema) del Dipartimento Affari Regionali della Presidenza del Consiglio dei Ministri, di cui all'articolo1, comma 893 della Legge 296/2006, cui la Regione Marche ha aderito insieme alle quattro amministrazioni provinciali di Pesaro-Urbino, Ancona, Macerata, Ascoli Piceno-Fermo ed agli EE.LL. delle Regioni

Lombardia ed Emilia-Romagna.

Per la Regione Marche, il progetto prevede l'equipaggiamento di autobus con sistemi informatici di bordo e l'installazione di paline elettroniche a terra, sull'intero territorio regionale, per un importo complessivo di euro 831.040,00 di cui euro 144.000,00 coperti dal finanziamento ministeriale ed euro 687.040,00 quale cofinanziamento regionale e provinciale. La realizzazione del progetto GiM ha permesso di equipaggiare 216 autobus con sistemi informatici a bordo e di installare 16 paline elettroniche.

### **Programmazione 2013/2015**

Entro la fine del 2013 sarà completata la fase di collaudo e messa a regime del sistema rispetto all'attuale fornitura.

Entro il 2014 l'obiettivo prioritario è quello del completamento dell'attrezzaggio con i sistemi AVM di tutto il parco autobus circolante, obiettivo contenuto anche negli ultimi programmi di investimento per il rinnovo degli autobus e che prevede, tra le dotazioni obbligatorie dei nuovi mezzi acquistati con contributo regionale, la presenza dei sistemi AVM con le caratteristiche tecniche compatibili con il bando di fornitura della provincia di Macerata.

La necessaria copertura finanziaria sarà assicurata sia dalle economie accertabili al termine dei programmi in attuazione (es. POR FESR Marche 2007/2013, PAR FAS 2007/2013), sia nei nuovi programmi operativi previsti per il periodo 2014/2020, oltre che nei fondi destinati all'introduzione del sistema di bigliettazione elettronica.

*Sistemi AVM - programmazione della spesa per il periodo 2013/2015*

<i>Anno di spesa</i>	<i>2013</i>	<i>2014</i>	<i>2015</i>	<i>Totali nel triennio</i>
Rete di dispositivi AVM installati a bordo dei mezzi e di dispositivi a terra presso le fermate	€ 500.000,00	€ 500.000,00	€ 0,00	€ 1.000.000,00
<b>Totali</b>	<b>€ 500.000,00</b>	<b>€ 500.000,00</b>	<b>€ 0,00</b>	<b>€ 1.000.000,00</b>

## **4.5 Sistema informativo del Trasporto Pubblico Locale**

Si programma che, in concomitanza con i nuovi affidamenti dei servizi di TPL a seguito delle procedure di gara (~~paragrafo 7.1~~), sia avviato un nuovo sistema informatico di gestione dei programmi di esercizio interfacciato con il grafo infrastrutturale, operante in webservice.

Tale sistema mette in rete Regione, Enti Locali e Concessionari dei servizi; ognuno di tali Soggetti deve svolgere specifici compiti. Tali compiti sono disciplinati dai Contratti di Servizio.

Oltre a quelle, primarie, di gestione dei Programmi di Esercizio, il sistema informatico prevede ulteriori funzionalità tra cui:

- Comunicazione dai Concessionari agli Enti di dati relativi a rendicontazione del servizio, bilanci riclassificati, risorse produttive, venduto, domanda, etc.
- Gestione dei reclami.
- Produzione di reportistica e di elaborazioni statistiche, sia standard che risultanti da query strutturate dagli utenti.
- Pubblicazione di informazioni su piattaforme standard (ad esempio Google Transit) e sul portale regionale.
- Informazioni al pubblico su web.

Per l'acquisizione del Sistema Informatico sarà bandita una gara con procedura europea, con un importo a base d'asta di euro 200.000 oltre IVA, comprensivo di assistenza per il primo biennio. A tale importo è da sommare una spesa di 20.000 euro oltre IVA per l'assistenza

tecnica necessaria per la predisposizione della documentazione di gara, comprensiva della specifica tecnica del sistema informatico.

Si programma che il nuovo sistema informatico sia fornito e collaudato entro la metà del 2014.

La programmazione della spesa è riportata nella seguente tabella (importi lordo IVA al 22%).

Anno di spesa	2013	2014	2015	Totali nel triennio
Assistenza Tecnica per la Gara	€ 24.400,00			€ 24.400,00
Fornitura del Sistema Informatico		€ 195.200,00	€ 24.400,00	€ 219.600,00
<b>Totali</b>	<b>€ 24.400,00</b>	<b>€ 195.200,00</b>	<b>€ 24.400,00</b>	<b>€ 244.000,00</b>

## 5 ALTRE AZIONI A SOSTEGNO DELLA MOBILITÀ PUBBLICA

Il sistema del trasporto collettivo ha da sempre svolto la funzione sociale di consentire/facilitare la mobilità delle persone; in questi ultimi anni è emersa l'esigenza di porre l'attenzione sulla gestione della mobilità al fine di estendere l'utilizzo del mezzo pubblico ad un numero sempre maggiore di utenti e al fine di ridurre percentualmente i costi dell'intervento pubblico, di contribuire alla riduzione dell'inquinamento dell'aria, dovuto anche alle emissioni del traffico privato, che ha raggiunto anche nella regione Marche livelli preoccupanti, nonché di ridurre l'incidentalità stradale.

In tale ottica la Regione Marche ha da anni avviato azioni volte ad incrementare la mobilità pubblica, anche sostenendo le iniziative degli Enti Locali e prevedendo il cofinanziamento di infrastrutture che migliorino le condizioni della circolazione e che facilitino la fruizione del trasporto pubblico.

In particolare è stata cofinanziata la realizzazione di: **parcheggi e nodi di scambio, impianti meccanizzati di risalita, sistemi semaforici, sistemi filoviari, nuove fermate ferroviarie, riqualificazione di stazioni impresenziate, elettrificazione della rete ferroviaria, piste ciclabili**, come meglio dettagliati nei paragrafi che seguono.

### 5.1 Nodi di scambio ed altri interventi per lo sviluppo del Trasporto Integrato

#### 5.1.1 Nodi di scambio

I nodi di scambio corrispondono nella rete principale agli accessi al trasporto pubblico locale e consentono l'interscambio tra modalità di trasporto diverse e diversi livelli di rete. Pertanto, in conseguenza della diversa funzione svolta, sono stati classificati come segue:

- A) Autostazioni primarie, costituiscono nodi di scambio completi (ferro/gomma, gomma/gomma) nei centri urbani a maggior flusso di utenza;
- B) Autostazioni secondarie, assolvono a tutte le funzioni in centri urbani a minor flusso di utenza;
- C) Nodi di scambio ferro/gomma;

D) Nodi di scambio gomma/gomma.

Il precedente *Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico*, individuava i seguenti nodi di scambio:

Bacino di traffico	Tipo di nodo	Ubicazione	Bacino di traffico	Tipo di nodo	Ubicazione
Ancona	A	Ancona	Ascoli Piceno 2	A	Ascoli Piceno
Ancona	B	Fabriano	Ascoli Piceno 2	B	S. Benedetto del Tronto
Ancona	B	Senigallia	Ascoli Piceno 2	D	Amandola
Ancona	C	Falconara Marittima	Ascoli Piceno 2	D	Castel di Lama
Ancona	C	Jesi	Ascoli Piceno 2	D	Comunanza
Ancona	C	Osimo	Ascoli Piceno 2	D	Grottammare
Ancona	D	Arcevia	Ascoli Piceno 2	D	Montalto Marche
Ancona	D	Castelleone di Suasa	Ascoli Piceno 2	D	Pedaso
Ancona	D	Chiaravalle	Ascoli Piceno 1	C	Fermo
Ancona	D	Cupramontana	Ascoli Piceno 1	C	Porto Sant'Elpidio
Ancona	D	Sassoferrato	Ascoli Piceno 1	C	Porto San Giorgio
Macerata 1	A	Macerata	Ascoli Piceno 1	D	Monte Giorgio
Macerata 1	B	Camerino	Ascoli Piceno 1	D	S. Elpidio a Mare
Macerata 1	C	Civitanova Marche	Pesaro 1	A	Urbino
Macerata 1	C	San Severino Marche	Pesaro 1	A	Pesaro
Macerata 2	D	Corridonia	Pesaro 1	D	Montecalvo in Foglia (Cà Gallo)
Macerata 2	D	Castel Raimondo	Pesaro 1	D	Montecchio (S. Angelo in Lizzola)
Macerata 2	D	Muccia	Pesaro 1	D	Novafeltria
Macerata 2	D	Recanati	Pesaro 1	D	Sassocorvaro (Mercatale)
Macerata 2	C	Tolentino	Pesaro 1	D	Urbania
Macerata 2	D	Belforte del Chienti	Pesaro 2	B	Fano
			Pesaro 2	C	Marotta
			Pesaro 2	C	Pergola
			Pesaro 2	D	Cagli
			Pesaro 2	D	Saltara (Calcinelli)
			Pesaro 2	D	Fossombrone

I "nodi di scambio" sopra indicati sono stati cofinanziati con fondi regionali e la loro realizzazione è in gran parte conclusa, restano da concludere:

- Ancona, in quanto i lavori risultano sospesi per problemi con l'appaltatore;
- Urbino, in corso di realizzazione (fine lavori prevista entro dicembre 2013).  
Contributo concesso € 385.793,30, di cui già liquidati € 154.317,32, resta da liquidare il saldo pari ad € 231.475,98, a conclusione del collaudo tecnico-amministrativo.

Ulteriori finanziamenti per la realizzazione di nodi di scambio sono stati previsti nella Programmazione dei fondi POR Marche 2007/2013.

In particolare essi sono stati inclusi nella lettera A) del bando predisposto a valere sull'intervento **4.2.1.52.01 "Servizi di trasporto integrato per il TPL"**, emesso con DDPF 109/TPL del 5/10/2009.

In riferimento alle risultanze di quest'ultimo, la situazione è quella che segue:

**Lett. A) Nodi di scambio**

Beneficiario – Intervento	Costo Intervento	Contributo Concesso	Stato di Attuazione			
			Concluso	Conclusione entro		
				2013	2014	2015
<b>Comune Ascoli Piceno</b> <i>Nodo di scambio autostazione</i>	€ 723.000,00	€ 361.500,00	✓			
<b>Comune Recanati</b> <i>Progetto di mobilità urbana sostenibile, impianto risalita meccanizzato</i>	€ 155.000,00	€ 77.500,00	✓			



Beneficiario – Intervento	Costo Intervento	Contributo Concesso	Stato di Attuazione			
			Concluso	Conclusione entro		
				2013	2014	2015
<b>Comune San Benedetto del Tronto</b> <i>Autostazione primaria San Benedetto</i>	€ 150.000,00	€ 75.000,00		✓		
<b>Comune Camerino</b> <i>Autostazione secondaria nodo di scambio Viale Betti</i>	€ 26.100,00	€ 13.050,00	✓			

### 5.1.2 Impianti di risalita meccanizzati

Con l'approvazione del bando (DDPF 32/MTI\_09 del 09/04/2010 **DGR n. 1102/2009 - FAS 2007/2013. Intervento 4.1.4.2** "Infrastrutture per promuovere la mobilità compatibile con le esigenze ambientali nei centri urbani"), la regione Marche ha reso note le procedure per la presentazione, l'ammissione e la valutazione delle domande relative all'assegnazione di contributi per la progettazione e la realizzazione di nuovi impianti di risalita meccanizzati urbani, quali collegamenti tra parcheggi scambiatori, nodi di scambio del trasporto pubblico e i centri urbani, le zone pedonalizzate e/o a traffico limitato, con l'obiettivo di promuovere l'accessibilità ai centri urbani e alle zone pedonalizzate migliorandone la mobilità pedonale verso i centri urbani ed indirizzando la progettualità dei comuni verso l'offerta di servizi di trasporto sostenibili.

Gli interventi della linea 4.1.4.2. hanno la finalità di realizzare l'integrazione con gli interventi di mobilità sostenibile già cofinanziati o realizzati, aree e percorsi pedonali e ciclabili attrezzati, parcheggi, o ancora da realizzare, come i parcheggi scambiatori oggetto di cofinanziamento del POR FERS 2007/2013.

Con DDPF n. 211/TPL del 27/09/2011 è stata approvata la graduatoria dei soggetti beneficiari ammessi al contributo PAR FAS Marche 2007/2013 Intervento 4.1.4.2 "Infrastrutture per promuovere la mobilità compatibile per le esigenze ambientali nei centri urbani" per € 2.311.000,00 di cui al bando approvato con DDPF 32/MTI\_09 del 9/4/2010.

Con successivi decreti si è provveduto ad effettuare alcune revoche e conseguenti scorrimenti della graduatoria, approvate le APQR (Accordo Programma Quadro Regionale) e concessi i contributi ai beneficiari finali che, allo stato attuale risultano i seguenti:

**Impianti di risalita meccanizzati-FAS 2007/2013 Intervento 4.1.4.2 "Infrastrutture per promuovere la mobilità compatibile con le esigenze ambientali nei centri urbani"**

Beneficiario – Intervento	Costo Intervento	Contributo Concesso	Stato di Attuazione			
			Concluso	Conclusione entro		
				2013	2014	2015
<b>Ancona - risalite meccanizzate</b> <i>Guasco. Realizzazione scale mobili Piazza del Senato-Area Duomo</i>	€ 1.450.000,00	REVOCA PER RINUNCIA				
<b>Ascoli Piceno - impianti di risalita meccanizzati urbani di collegamento tra parcheggi e il centro urbano - via G. Galilei- Viale della Rimembranza</b>	€ 700.000,00	REVOCA PER RINUNCIA				
<b>Recanati - impianto di risalita meccanizzata di accesso a via Cesare Battisti</b>	€ 800.000,00	€ 396.000,00			✓	
<b>Ascoli Piceno - impianti di risalita meccanizzati urbani di collegamento tra parcheggi e il centro urbano - intervento viale della Rimembranza - Polo Universitario</b>	€ 620.000,00	€ 303.800,00			✓	

Beneficiario – Intervento	Costo Intervento	Contributo Concesso	Stato di Attuazione			
			Concluso	Conclusione entro		
				2013	2014	2015
<b>Ascoli Piceno</b> - impianti di risalita meccanizzati urbani di collegamento tra parcheggi e il centro urbano - intervento via L. Ariosto - C.so G. Mazzini	€ 950.000,00	€ 400.000,00			✓	
<b>Civitanova Marche</b> - percorso di risalita meccanizzato "Civitanova Alta il Campo Boario e il Centro"	€ 510.000,00	€ 245.000,00	✓			
<b>Loreto</b> - collegamento meccanizzato tra via Sisto V e via Castelfidardo denominato "SYSTO LIIFT- System of sustainable transport on lift"	€ 720.000,00	REVOCA PER RINUNCIA				
<b>Cupra Marittima</b> Impianto di risalita al centro storico di Marano	€ 1.180.000,00	€ 400.000,00			✓	

Ulteriori finanziamenti per la realizzazione di impianti di risalita meccanizzati sono stati previsti nella Programmazione dei fondi POR Marche 2007/2013.

In particolare essi sono stati inclusi nella lettera B) Sub 1 del bando predisposto a valere sull'intervento 4.2.1.52.01 "Servizi di trasporto integrato per il TPL", emesso con DDPF 109/TPL del 05/10/2009.

In riferimento alle risultanze di quest'ultimo, la situazione è quella che segue:

**Let. B) Sub 1 Impianti di risalita meccanizzati**

Beneficiario – Intervento	Costo Intervento	Contributo Concesso	Stato di Attuazione			
			Concluso	Conclusione entro		
				2013	2014	2015
<b>Comune Camerino</b> Realizzazione ascensore tra P.zza Cavour e nodo di scambio	€ 551.564,36	€ 275.782,18	✓			
<b>Comune Recanati</b> Progetto di mobilità urbana sostenibile, imp.ris.mecc.	€ 331.000,00	€ 165.500,00		✓		
<b>Comune Ancona</b> Risalite meccanizzate Colle Guasco, Palazzo Anziani	€ 1.400.000,00	€ 450.000,00		✓		
<b>Comune Agugliano</b> Impianto di risalita con ascensori Via M.L.King	€ 747.958,14	REVOCA PER RINUNCIA				
<b>Comune Castelfidardo</b> Realizzazione scala mobile tra P.le Michelangelo e D.Minzoni	€ 334.000,00	€ 167.000,00	✓			
<b>Comune Jesi</b> Impianto di risalita mec. tra V.Castelfidardo P.zza Repubblica	€ 515.000,00	€ 244.750,00		✓		
<b>Comune Urbisaglia</b> Ascensore pubblico al centro storico	€ 125.000,00	€ 62.500,00	✓			
<b>Comune Fermo</b> Impianto di risalita mec. tra V.le Cioccolungo e V. XX Settembre	€ 600.000,00	€ 300.000,00	✓			
<b>Comune Sarnano</b> Stazione autobus-percorso meccanizzato	€ 271.000,00	€ 135.500,00		✓		

Beneficiario – Intervento	Costo Intervento	Contributo Concesso	Stato di Attuazione			
			Concluso	Conclusione entro		
				2013	2014	2015
<b>Comune Recanati</b> <i>Risalita a servizio del centro storico nodo di scambio P.ta S. Filippo</i>	€ 185.000,00	€ 92.500,00		✓		
<b>Comune Montepandone</b> <i>Impianto risalita meccanizzato</i>	€ 275.000,00	€ 137.500,00		✓		
<b>Comune Ancona</b>	€ 1.450.000,00	REVOCATO				
<b>Comune Urbino (*)</b>	€ 2.325.376,00	(*)	✓			
<b>Comune Sant'Elpidio a Mare</b>	€ 160.000,00	(**)				
<b>Comune Comunanza</b>	€ 440.000,00	(**)				
<b>Comune Civitanova Marche</b>	€ 510.000,00	(**)				
<b>Comune Urbino</b>	€ 1.270.000,00	(**)				
<b>Comune Cupramontana</b>	€ 200.000,00	(**)				
<b>Comune Montegranaro</b>	€ 651.144,83	(**)				

(\*) – In corso istruttoria per concessione

(\*\*) – Interventi in posizione utile in graduatoria, il cui finanziamento dipende dalla disponibilità di economie nel POR FESR Marche 2007/2013.

### 5.1.3 Altri interventi per lo sviluppo del Trasporto Integrato

Tra gli interventi previsti per migliorare il sistema del TPL vanno considerati anche ascensori e scale mobili in modo da dare vita a una rete di mobilità preferenziale dei mezzi pubblici che armonizzi i percorsi attuali e garantisca una maggiore efficienza.

In particolare, i fondi utilizzati per lo scopo, sono quelli derivanti dal POR FESR Marche 2007/2013, che prevede, nell'Asse 4 "Accessibilità ai servizi di trasporto" l'intervento **4.2.1.52.01 "Servizi di trasporto integrato per il TPL"**.

Con DDPF 109/TPL del 05/10/2009 è stato approvato il Bando pubblico per il cofinanziamento di "Servizi di trasporto integrato per il TPL lettera A), lettera B) e C)" per l'importo totale di **€ 4.128.320,20** e con successivo DDPF n. 85/TPL\_09 del 07/06/2010 è stata approvata una graduatoria dei soggetti beneficiari ammessi a tale contributo e distinti per ogni tipologia di intervento:

- lettera A) "**nodi di scambio**" (vedi paragrafo 5.1.1);
- lettera B) "Sistemi infrastrutturali per favorire la mobilità sostenibile – impianti di rete per il TPL" così suddivisi: sub.1 **impianti di risalita meccanizzati** (vedi paragrafo 5.1.2) e sub.2 **impiantistica di rete per il TPL**;
- lettera C) "Interventi per **priorità di transito del mezzo pubblico e di pubblica utilità**" (corsie preferenziali, impianti di semaforizzazione, "Fermate Attrezzate" per l'attesa).

Successivamente sono stati concessi i contributi ai beneficiari finali e si è provveduto ad effettuare alcune revoche e conseguenti scorrimenti della graduatoria che, allo stato attuale, risulta la seguente:

**Let. B) Sub 2 Impiantistica di rete per il TPL**

Beneficiario – Intervento	Costo Intervento	Contributo Concesso	Stato di Attuazione			
			Concluso	Conclusione entro		
				2013	2014	2015
<b>Comune Ancona</b> <i>Raddoppio linea filoviaria C.so Stamira</i>	€ 222.947,85	€ 111.473,93	✓			
<b>Comune Ancona</b> <i>Costruz. Sottazione elettrica Tavernelle</i>	€ 540.390,00	REVOCA PER RINUNCIA				
<b>Comune Ancona</b> <i>Ammodernamento sottost.elet. vie Oslavia Jesi</i>	€ 487.292,00	€ 243.646,00		✓		
<b>Comune Ancona</b> <i>Ripristino linea filoviaria P.zza Ugo Bassi</i>	€ 135.189,34	€ 67.594,67	✓			
<b>Comune Ancona</b> <i>Potenziamento linea filoviaria 1/4</i>	€ 49.712,81	€ 24.856,41	✓			
<b>Comune Ancona</b> <i>Amm.amplia.linee P.zza XXIV Mag.Cavour, Via Ross.Bocc.Vitt.</i>	€ 187.191,00	€ 93.595,50			✓	
<b>Comune Ancona</b> <i>Costruz.Racc. filoviario P.zza Bassi e viadotto</i>	€ 101.830,00	€ 50.915,00			✓	

**Let. C) Corsie preferenziali, impianti di semaforizzazione, fermate attrezzate per l'attesa**

Beneficiario – Intervento	Costo Intervento	Contributo Concesso	Stato di Attuazione			
			Concluso	Conclusione entro		
				2013	2014	2015
<b>Provincia Pesaro e Urbino</b> <i>Realiz.Riqualificaz. Fermate attrezz. con imp.semaforici</i>	€ 700.000,00	€ 350.000,00		✓		
<b>Comune di Colli Del Tronto</b> <i>Onda verde</i>	€ 40.800,00	€ 20.400,00	✓			
<b>Provincia di Ascoli Piceno</b> <i>Sistemi a priorità semaforica tra S.Benedetto e P.San Giorgio</i>	€ 63.122,76	€ 31.561,38	✓			
<b>Comune Ancona</b> <i>Istallazione semafori intelligenti</i>	€ 138.760,00	€ 69.380,00	✓			
<b>Comune Sant'Angelo in Vado</b> <i>Realizzazione di una fermata attrezz. area ex poligono Milit.</i>	€ 100.000,00	€ 25.000,00	✓			
<b>Comune Urbisaglia</b> <i>Fermata attrezzata-Zona Maestà</i>	€ 50.000,00	€ 25.000,00	✓			
<b>Comune Castelbellino</b> <i>Fermata attrezzata-Frazione Pantiere</i>	€ 38.684,65	€ 19.342,33		✓		
<b>Comune Castelbellino</b> <i>Fermata attrezzata-Frazione Pantiere</i>	€ 40.084,73	€ 20.042,37		✓		
<b>Comune Pollenza</b> <i>Sistemazione incrocio strade prov. n.12 e n.124</i>	€ 178.400,76	€ 75.000,00	✓			
<b>Comune Mogliano</b> <i>realizz. fermata attrezz.per TPL strada SP34</i>	€ 50.000,00	€ 25.000,00	✓			
<b>Comune Loro Piceno</b> <i>Priorità transito mezzi pubblici</i>	€ 95.610,41	€ 25.000,00	✓			

Beneficiario – Intervento	Costo Intervento	Contributo Concesso	Stato di Attuazione			
			Concluso	Conclusione entro		
				2013	2014	2015
<b>Comune Mogliano</b> <i>Restauro "Autopalace" in località Macina</i>	€ 50.000,00	€ 25.000,00	✓			

*Nodi di scambio ed altri interventi per lo sviluppo del Trasporto Integrato (lettera A), B) e C))  
Prospetto dei fondi assegnati, non ancora erogati – programmazione 2013/2015*

Anno di spesa	2013	2014	2015	Totali nel triennio
<b>POR 2007-2013 Int 4.2.1.52.01</b> <b>Let. A)</b> Nodi di scambio	€ 75.000,00			€ 75.000,00
<b>POR 2007-2013 Int 4.2.1.52.01 -</b> <b>Let. B) Sub 1</b> Impianti di risalita meccanizzati	€ 995.750,00	€ 230.000,00		€ 1.225.750,00
<b>POR 2007-2013 Int 4.2.1.52.01 -</b> <b>Let. B) Sub 2</b> Impiantistica di rete per il TPL	€ 243.646,00	€ 144.510,50		€ 388.156,50
<b>POR 2007-2013 Int 4.2.1.52.01 -</b> <b>Let. C)</b> Corsie preferenziali, impianti di semaforizzazione, fermate attrezzate per l'attesa	€ 389.384,70			€ 389.384,70
<b>FAS 2007-2013. Intervento</b> <b>4.1.4.2 "Infrastrutture per</b> <i>promuovere la mobilità</i> <i>compatibile con le esigenze</i> <i>ambientali nei centri urbani"</i>	€ 245.000,00	€ 1.499.800,00		€ 1.744.800,00
<b>Totali</b>	<b>€ 1.948.780,70</b>	<b>€ 1.874.310,50</b>		<b>€ 3.823.091,20</b>

## 5.2 Parcheggi di scambio

La Regione Marche, con l'obiettivo di promuovere l'accessibilità ai servizi di trasporto pubblico, migliorando la mobilità all'interno e verso i centri urbani, ha da tempo indirizzato la progettualità dei comuni e degli enti pubblici verso l'offerta di servizi di trasporto sostenibili; tra questi ha favorito la creazione di parcheggi per la sosta dei veicoli privati fuori dei centri urbani per contribuire a ridurre l'inquinamento atmosferico e la congestione del traffico derivanti dall'uso delle auto private.

A tal fine, negli ultimi anni, la Regione ha avviato diversi programmi di cofinanziamento, come di seguito dettagliato.

### ➤ "Parcheggi di scambio"- Fondi POR FESR Marche 2007/2013 - Intervento 4.2.1.52.02

Con l'approvazione del bando (*DDPF 27/MTI\_09 del 18/03/2009*) - **POR 2007/2013 – Asse 4 - Intervento 4.2.1.52.02: Parcheggi di scambio**, la Regione Marche ha inteso promuovere l'accessibilità ai servizi di trasporto pubblico, migliorandone la mobilità all'interno e verso i centri urbani, indirizzando la progettualità dei comuni e degli enti pubblici verso l'offerta di servizi di trasporto sostenibili e consentendo contemporaneamente la sosta dei veicoli privati fuori dei centri urbani.

Gli interventi infatti, propongono la realizzazione di nuovi parcheggi scambiatori e/o l'ampliamento e l'adeguamento di parcheggi esistenti da adibire a parcheggi scambiatori in quanto connessi con mezzi pubblici al centro urbano, con contestuale adeguamento dell'offerta del servizio di trasporto pubblico agli utilizzatori dei parcheggi scambiatori,

migliorando in tal modo l'offerta del trasporto pubblico con particolare attenzione alla mobilità all'interno delle zone pedonalizzate e ai servizi di collegamento tra i parcheggi scambiatori e il centro urbano.

Con DDPF n.19/MTI\_09 del 26/02/2010 è stata approvata la graduatoria dei soggetti beneficiari ammessi al contributo POR FESR Marche 2007/2013 Asse 4 intervento 4.2.1.52.02 "Parcheggi di scambio" per € **2.000.000,00**, di cui al bando approvato con DDPF 27/MTI del 18/03/2009.

Con successivi decreti sono stati concessi i contributi ai beneficiari finali e provveduto ad effettuare alcune revoche e conseguenti scorrimenti della graduatoria che, allo stato attuale risulta la seguente:

**Parcheggi di scambio - POR 2007/2013**

Beneficiario – Intervento	Costo Intervento	Contributo Concesso	Stato di Attuazione			
			Concluso	Conclusione entro		
				2013	2014	2015
<b>ANCONA</b> <i>Via Metauro - Torrette</i>	€ 670.000,00	€ 400.000,00	✓			
<b>COLLI DEL TRONTO</b> <i>Via Foscolo Loc. Villa San Giuseppe</i>	€ 258.228,45	€ 203.200,00	✓			
<b>SAN BENEDETTO DEL TRONTO</b> <i>Piazza Del Pescatore</i>	€ 200.000,00	€ 160.000,00	✓			
<b>SPINETOLI 1</b> <i>Staz. Ferroviaria</i>	€ 100.000,00	€ 58.000,00	✓			
<b>OSIMO</b> <i>Osimo Stazione</i>	€ 785.000,00	€ 400.000,00			✓	
<b>ANCONA</b> <i>Madonna - Via Alpi</i>	€ 250.000,00	REVOCA PER RINUNCIA				
<b>TOLENTINO</b> <i>Adiacente Stazione Ferroviaria</i>	€ 245.000,00	REVOCA PER RINUNCIA				
<b>OFFIDA</b> <i>Ex Fornace</i>	€ 488.800,00	€ 320.000,00		✓		
<b>FERMO</b> <i>Viale Trento</i>	€ 140.000,00	€ 112.000,00	✓			
<b>FERMO</b> <i>Campo Polivalente</i>	€ 163.000,00	€ 130.400,00		✓		
<b>SPINETOLI 2</b> <i>Loc. Pagliare</i>	€ 350.000,00	€ 116.000,00	✓			
<b>AGUGLIANO</b> <i>Via M.L.King</i>	€ 236.000,00	REVOCA PER RINUNCIA				
<b>OSIMO</b> <i>Via Colombo - De Gasperi</i>	€ 1.000.000,00	REVOCA PER RINUNCIA				
<b>AGUGLIANO</b> <i>Via G. Lattanzi</i>	€ 102.373,55	€ 81.898,84			✓	
<b>MONSAMPOLO DEL TRONTO</b> <i>Contrada Dietro La Chiesa</i>	€ 374.600,00	(**)				
<b>CASTEL DI LAMA</b> <i>Loc. Sambuco</i>	€ 225.000,00	(**)				
<b>OFFAGNA</b> <i>Via Vallone</i>	€ 400.000,00	(**)				
<b>S. ELPIDIO A MARE</b> <i>Via Isonzo</i>	€ 220.000,00	(**)				
<b>MONTEFALCONE APPENNINO</b> <i>Luogo Di Sasso</i>	€ 100.000,00	(**)				
<b>MONTALTO MARCHE</b> <i>Prov.Le Monterubbianese</i>	€ 78.000,00	(**)				
<b>CAMERINO</b> <i>Via Le Mosse</i>	€ 99.518,75	(**)				

Beneficiario – Intervento	Costo Intervento	Contributo Concesso	Stato di Attuazione			
			Concluso	Conclusione entro		
				2013	2014	2015
<b>FABRIANO</b> <i>San Lorenzo</i>	€ 233.262,14	(**)				
<b>BELVEDERE OSTRENSE</b> <i>Madonna Del Sale</i>	€ 70.000,00	(**)				
<b>FABRIANO</b> <i>Rione Borgo</i>	€ 204.360,26	(**)				
<b>PETRITOLI</b> <i>Centro Urbano</i>	€ 265.981,74	(**)				
<b>FOLIGNANO</b> <i>Via Don Bosco Loc. Villa Pigna</i>	€ 24.000,00	(**)				
<b>PETRITOLI</b> <i>Via Ramazzotti</i>	€ 63.397,17	(**)				
<b>COMUNANZA</b> <i>Fosso Delle Lucciole</i>	€ 100.000,00	(**)				
<b>MONTE SAN PIETRANGELI</b> <i>Piazzale O. Marziali</i>	€ 60.000,00	(**)				
<b>CUPRAMONTANA</b> <i>Mattatoio</i>	€ 50.000,00	(**)				
<b>CUPRAMONTANA</b> <i>Ex Cinema</i>	€ 60.000,00	(**)				
<b>APPIGNANO DEL TRONTO</b> <i>Viale Rimembranze</i>	€ 44.800,00	(**)				

(\*\*) - Interventi in posizione utile in graduatoria, il cui finanziamento dipende dalla disponibilità di economie nel POR FESR Marche 2007/2013.

➤ **“Urbino - Parcheggi di scambio”- PAR FAS 2007/2013**

Il Comune di Urbino, al fine di creare un connubio dell'urbanistica con la mobilità e i trasporti, per ottenere una pianificazione credibile, in linea con le esigenze della città sostenibile auspicata dalla Comunità europea nell'ultimo decennio e di riqualificare il tessuto insediativo della città, promuovendo l'offerta di servizi e di infrastrutture necessarie a migliorare la vivibilità locale e razionalizzare il funzionamento del sistema urbano, ha previsto la realizzazione di una **struttura multipiano destinata a “parcheggio”**.

Infatti la struttura, posta a distanza pedonale da tutti i poli di attrazione esistente o di nuovo insediamento, risulterà integrata sia dalla stazione di interscambio dei mezzi di trasporto pubblico, posta al piano terra della struttura, che da spazi commerciali ed esercizi pubblici, terziario di servizio, nella parte alta della struttura, ospitando sia servizi alla scala di quartiere che urbani, costituendo di fatto la nuova porta est della città, sia in senso funzionale che formale. Gli obiettivi sono: convogliare i flussi veicolari provenienti dalle direttrici del Foglia e del Metauro verso il nuovo parcheggio, decongestionando l'esistente parcheggio di Mercatale, senza aumentare la circolazione attorno alla città, garantendo l'interscambio con mezzi pubblici, secondo il principio di gestione della mobilità tramite il sistema degli anelli filtro; eliminare le soste e limitare i flussi veicolari all'interno del centro storico, incoraggiando l'uso dei mezzi pubblici, decongestionando le vie e le aree poste intorno alle mura e per ridare ad Urbino, patrimonio dell'umanità, l'aspetto e la vivibilità che l'hanno resa universalmente nota.

Con l'approvazione del Programma Attuativo Regionale FAS 2007/2013, la Regione Marche ha previsto il cofinanziamento di parte dell'infrastruttura di cui sopra nell'intervento 4.1.4.1 "Parcheggio, nodo di scambio, ed infrastrutture Direzionali - Porta Santa Lucia - Comune di Urbino", ed è stato quindi sottoscritto l'Accordo di Programma Quadro Regionale, dal quale risulta un contributo FAS di € 843.300,00.

**Parcheggio di scambio Urbino – PAR FAS 2007/2013**

Beneficiario – Intervento	Costo Intervento	Contributo Concesso	Stato di Attuazione		
			Concluso	Conclusione entro	
				2013	2014
Intervento 4.1.4.1 "Parcheggio, nodo di scambio, ed infrastrutture Direzionali - Porta Santa Lucia Comune di URBINO"	---	€ 843.300,00		✓	

➤ **“Parcheggi di scambio”- Legge 122/1989**

Sulla base della legge 24 marzo 1989, n. 122 “Disposizioni in materia di parcheggi, programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate, nonché modificazioni di alcune norme del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale” e ss.mm.ii., la Giunta regionale, con DGR n. 726 del 6/3/1995, ha definito il Programma di intervento per la realizzazione di parcheggi nei comuni marchigiani ed ha stabilito i criteri per l’attribuzione della quota di contributo annuale da assegnare ad ogni singolo Comune (per la durata di 10 anni).

Tale programma non si è ancora concluso e, ad oggi, risultano in fase di completamento e pertanto ancora oggetto di liquidazione della quota annuale i seguenti interventi:

**Parcheggi di scambio - Legge 122/1989**

Beneficiario – Intervento	Costo Intervento	Contributo Concesso (rata annuale)	Stato di Attuazione		
			Concluso	Conclusione entro	
				2013	2014
<b>CIVITANOVA MARCHE</b> Park Lavatoio		€ 30.839,78	✓		
<b>PESARO</b> Park S. Decenzio		€ 93.331,61	✓		
<b>URBINO (*)</b> Park S. Lucia		€ 260.294,3		✓	

(\*) Il mutuo fa riferimento a parte del parcheggio multipiano di porta Santa Lucia.

**Parcheggi di scambio - Prospetto dei fondi assegnati, non ancora erogati – programmazione 2013/2015**

Anno di spesa	2013	2014	2015	Totali nel triennio
<b>Fondi POR 2007/2013</b>	€ 450.400,00	€ 481.898,84		€ 932.298,84
<b>Int. 4.1.4.1 - PAR FAS 2007-2013 - "Parcheggio, nodo di scambio, ed infrastrutture Direzionali - Porta Santa Lucia - Comune di Urbino"</b>		€ 843.300,00		€ 843.300,00
<b>Fondi Legge 122/1989 (rata annuale)</b>	€ 384.465,69	€ 384.465,69	€ 384.465,69	€ 1.153.397,07
<b>Totali</b>	<b>€ 834.865,69</b>	<b>€ 1.709.664,53</b>	<b>€ 384.465,69</b>	<b>€ 2.928.995,91</b>

**5.3 Mobilità ciclistica**

L’evoluzione delle tecniche per la misurazione della qualità dell’aria applicate dalle agenzie per la protezione ambientale stanno evidenziando in tutte le regioni del nord Italia e del centro il sistematico superamento dei limiti di legge delle concentrazioni di pericolosi inquinanti, come



le polveri sottili così dette PM10. Anche in alcune città della regione Marche la situazione è preoccupante ed alcune amministrazioni si sono attrezzate per attuare provvedimenti finalizzati ad un risanamento dell'aria nelle città.

Una maggior diffusione dell'uso della bicicletta può certamente contribuire sia ad una riduzione dell'inquinamento atmosferico, sia alla definizione di nuovi spazi urbani sottratti alle automobili e restituiti agli usi civici e relazionali. La riscoperta della bicicletta come alternativa all'automobile ha indotto molte amministrazioni a confrontarsi con i problemi del traffico ricercando nuove strategie.

Uno studio recente sugli spostamenti sulla breve distanza, finanziato dall'Unione Europea, ha evidenziato che il 30% dei tragitti effettuati in automobile copre distanze inferiori ai 3 Km ed il 50% inferiori ai 5 Km. Tali distanze, che possono essere utilmente coperte dalla bicicletta, indicano che favorendo l'uso della bici è possibile sostituire l'automobile per una parte importante della domanda contribuendo al rispetto degli accordi internazionali per la riduzione dei gas ad effetto serra ed il raggiungimento degli obiettivi europei e nazionali sulla qualità dell'aria.

Pertanto la Regione Marche ha messo in atto diverse azioni al fine di facilitare la mobilità ciclistica, così da contribuire alla riduzione del traffico tradizionale, per il miglioramento della qualità dell'aria e per la vivibilità delle nostre città.

➤ **Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica – l.r. 38/2012**

Con l'obiettivo di favorire una migliore fruizione del territorio e garantire lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta, sia in ambito urbano che extraurbano, si è reso necessario programmare l'avvio di una rete regionale della mobilità ciclabile, che sia caratterizzata da una visione strategica delle potenzialità, al fine di superare la situazione di marginalità in cui si trova questa modalità di trasporto sostenibile. A tal fine, recentemente, la Regione Marche ha approvato la legge regionale 3 dicembre 2012, n. 38 *"Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica"*.

Finalità della legge è quella di programmare e realizzare una rete ciclabile protetta e dedicata, sia per la ciclomotilità extraurbana che urbana.

Con gli obiettivi di:

- creare circuiti connessi alla mobilità collettiva;
- creare una rete interconnessa con località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico;
- creare una rete di punti di ristoro e percorsi dedicati in ambiente rurale e montano;
- creare una rete di ciclostazioni.

La Regione determina annualmente, sulla base delle disponibilità di bilancio, i programmi attuativi di intervento e di finanziamento in favore dei Comuni dotati di piani comunali per la mobilità ciclistica.

Le modalità di finanziamento della recente legge prevedono la compartecipazione degli enti attuatori.

La Regione concederà finanziamenti agli enti e soggetti proprietari delle strade che provvedono, ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purché realizzati in conformità alla pianificazione regionale e comunale, salvo comprovati problemi di sicurezza.

Una quota parte non inferiore al 10 per cento del finanziamento relativo alle spese di investimento previste per le funzioni obiettivo relative alla modernizzazione delle infrastrutture, all'efficienza del sistema regionale dei trasporti, è finalizzata agli interventi di modernizzazione delle infrastrutture, previsti dalla legge 38/2012.

➤ **Piano Bicipolitana – Comune di Pesaro** (*Allegato C Legge finanziaria*)

Il Comune di Pesaro ha in programmazione la realizzazione della “Bicipolitana”, progetto che trasformerà l'intera città e collegherà, grazie a piste ciclabili, i quartieri e le zone periferiche tra di loro e con il centro.

Tale nuova infrastruttura è una metropolitana in superficie, dove le rotaie sono i percorsi ciclabili e le carrozze sono le biciclette. Lo schema utilizzato è quello delle metropolitane di tutto il mondo. Vi sono delle linee (gialla, rossa, verde, arancione....) che collegano diverse zone della città, permettendo uno spostamento rapido, con zero spesa, zero inquinamento, zero stress. La Bicipolitana è in fase di costruzione; ci sono alcune linee che saranno completate a breve, altre che richiederanno un tempo più lungo. Le linee saranno indicate da apposita segnaletica e colorazione, per permettere di riconoscerle subito e memorizzarle facilmente. La zona centro e la zona mare sono molto vicine l'una all'altra e facilmente visitabili in sella ad una bici.

Con la legge Finanziaria 2013 (l.r. 27 dicembre 2012, n. 45), la Regione Marche ha stanziato l'importo di **€ 80.000,00** da assegnare al Comune di Pesaro, quale Contributo straordinario per l'attuazione del **Piano Bicipolitana** (itinerari ciclabili).

➤ **Pista ciclabile – I Gelsi Pesaro**

Il Comune di Pesaro ha programmato la realizzazione sulla spiaggia di un tratto di pista ciclabile di circa 350 metri, finalizzato a connettere la viabilità ciclabile già realizzata e rendere quindi interamente fruibile la pista ciclabile dal Porto di Pesaro a Fosso Sejore per una lunghezza di circa 9 Km.

Il Programma attuativo regionale (PAR) del FAS 2007/2013 prevede all'intervento 4.1.2.5 il cofinanziamento per la *“Realizzazione di una pista ciclabile sul litorale di Pesaro tra viale Trieste e località I Gelsi”*.

Nel corso del 2012 tra Regione Marche e Comune di Pesaro è stato siglato l'APQR , che prevede un costo totale dell'intervento, pari ad € 420.000,00, la cui copertura è assicurata per **€ 210.600,00** dai fondi FAS 2007/2013 e per i restanti 209.400,00 da fondi propri del Comune.

➤ **Altri interventi relativi alla Ciclabilità**

Nel Bilancio di previsione per l'anno 2013 son previsti ulteriori € 330.000,00 (fondi regionali) per ulteriori interventi relativi alla ciclabilità, che verranno assegnati mediante opportuno Bando. Per garantire l'efficace utilizzo dei fondi disponibili, sarà data priorità a quegli interventi di completamento di progetti avviati e/o di collegamento di tratte esistenti, così da creare una vera e propria rete ciclopedonale.

➤ **Piste ciclabili – Graduatoria 2005 legge 366/1998**

La Regione Marche, in attuazione della legge 19 ottobre 1998, n. 366, ha approvato, con DDS n. 239/MTI del 10.11.2005, la graduatoria di n. 33 interventi per la **mobilità ciclistica**, secondo i criteri di cui al DD.S. n. 80/MTI del 18.04.2005 “Bando di accesso ai fondi per la Mobilità Ciclistica”.

Nel 2005 sono stati assegnati contributi ai primi n. **8 Comuni** in graduatoria, per complessivi € 1.097.714,36. Con successivi atti sono stati assegnati ulteriori contributi per circa € 1.265.000,00 scorrendo la graduatoria sino alla 20° posizione.

Piste ciclabili – Graduatoria 2005 L.366/1998

Beneficiario – Intervento	Costo Intervento	Contributo Concesso	Stato di Attuazione			
			Concluso	Conclusione entro		
				2013	2014	2015
<b>Comune Pesaro</b> <i>Itinerario ciclabile V.G.D'Arezzo-V.Bonini</i>	€ 118.000,00	€ 53.100,00	✓			
<b>Comune Jesi</b> <i>Percorso ciclabile tra V.Valche-V.Roma lung c:so Vallato</i>	€ 150.000,00	€ 67.500,00	✓			
<b>Comune Massignano</b> <i>Percorso ciclo-pedonale</i>	€ 188.000,00	€ 84.600,00	✓			
<b>Comune Senigallia</b> <i>Lavori di collegamento tra zona nord_sud</i>	€ 211.000,00	€ 94.950,00	✓			
<b>Comune Pesaro</b> <i>Itinerario ciclabile V.Cimrosa Campus scolastico</i>	€ 300.000,00	€ 135.000,00	✓			
<b>Comune Pesaro</b> <i>Itinerario ciclabile parco Mirafiore V.le Paganini</i>	€ 400.000,00	€ 180.000,00	✓			
<b>Comune Grottammare</b> <i>Completamento sistema comunale piste ciclabili</i>	€ 500.000,00	€ 225.000,00	✓			
<b>Comune Cupra Marittima</b> <i>Comple. adegua. piste ciclabili centro abitato</i>	€ 1.429.400,00	€ 643.230,00	✓			
<b>Comune Altidona</b> <i>Pista ciclo-pedonale dei Monti stralc. funz. Altidona</i>	€ 99.236,19	€ 44.959,28	✓			
<b>Comune Montalto Marche</b> <i>Pista ciclopedonale nel Centro Urbano del Capoluogo</i>	€ 173.227,00	€ 77.952,15	✓			
<b>Comune Carpegna</b> <i>Pista ciclo-pedonale lungo la circonvallazione del Capol.</i>	€ 200.000,00	€ 90.000,00	✓			
<b>Comune Ripatransone</b> <i>Pista ciclo-pedonale Centro-Urbano 1°-2° Stralcio</i>	€ 258.377,00	€ 116.269,65	✓			
<b>Comune Grottazzolina</b> <i>Pista ciclo-pedonale prox. sede FS Adriat.Apenn.</i>	€ 285.000,00	REVOCA PER RINUNCIA				
<b>Comune Monterado</b> <i>Ampliamento piste ciclabili zona Ponterio-Via Mulino</i>	€ 150.000,00	€ 63.000,00	✓			
<b>Comune Fermo</b> <i>Pista ciclabile Zona-Tre Archi</i>	€ 170.000,00	€ 71.400,00	✓			
<b>Comune Pesaro Urbino</b> <i>Sottopas. scatolato x p.ciclabile loc. Bruscolo Com.Tavullia</i>	€ 210.000,00	REVOCA PER RINUNCIA				
<b>Comune Colli del Tronto</b> <i>Pista ciclab. di colleg. tra esistente e il parch. V.Foscolo</i>	€ 382.100,00	€ 160.428,00	✓			
<b>Comune Porto San Giorgio</b> <i>Realiz. percorso ciclo-pedonali</i>	€ 448.500,00	REVOCA PER RINUNCIA				
<b>Comune Altidona</b> <i>Pista ciclo-pedonale Centri Urbani Marina di A.-Pedaso</i>	€ 544.984,00	€ 228.893,39		✓		
<b>Comunità Montana Alta Valmarecchia</b> <i>Pista ciclo-pedonale fiume Marecchia-Sorg. a mare</i>	€ 600.000,00	SOGGETTO NON PIU' AMMISSIBILE				
<b>Comune Acqualagna</b> <i>Pista ciclo-pedonale in loc. Pole</i>	€ 60.000,00	€ 28.464,51		✓		

*Mobilità ciclistica - programmazione della spesa nel periodo 2013/2015*

Anno di spesa	2013	2014	2015	Totali nel triennio
<b>Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica</b>	€ 330.000,00	€ 330.000,00	€ 330.000,00	€ 990.000,00
<b>Contributo straordinario per Piano Bicipolitana - Comune Pesaro</b>	€ 80.000,00			€ 80.000,00
<b>Totali</b>	<b>€ 410.000,00</b>	<b>€ 330.000,00</b>	<b>€ 330.000,00</b>	<b>€ 1.070.600,00</b>

*Mobilità ciclistica – fondi assegnati non ancora erogati*

Anno di spesa	2013	2014	2015	Totali nel triennio
<b>FAS 2007/2013 – int. 4.1.2.5, “Pista ciclabile: I Gelsi”</b>	€ 210.600,00			€ 210.600,00
<b>Legge 366/1998 – piste ciclabili - Graduatoria 2005</b>	€ 257.357,90			€ 257.357,90
<b>Totali</b>	<b>€ 467.957,90</b>			<b>€ 467.957,90</b>

#### **5.4 Interventi infrastrutturali a sostegno del trasporto ferroviario**

La rete ferroviaria marchigiana si sviluppa per circa 390 km sul territorio regionale ed è costituita da due linee principali e tre linee interne complementari:

- La linea Adriatica - Bologna-Lecce: da Pesaro a P.to d'Ascoli, la linea è elettrificata, a doppio binario;
- La linea Romana - Orte-Falconara, della lunghezza complessiva di 204 km, che permette il collegamento tra la dorsale Milano-Roma e la linea Bologna-Lecce. La linea è interamente elettrificata ed è prevalentemente a semplice binario.
- Le linee trasversali P.to d'Ascoli – Ascoli Piceno, elettrificata recentemente e Civitanova – Albacina, Fabriano – Pergola, non elettrificate, a singolo binario.

Il controllo della rete viene effettuato da RFI - Rete Ferroviaria Italiana - Direzione Movimento di Bari, la manutenzione e l'esecuzione dei lavori da RFI – Direzione Territoriale Marche.

Sulla rete circolano ogni giorno circa 180 treni passeggeri e 80 treni merci. Tutti i servizi sono gestiti interamente da Trenitalia.

La Regione Marche, al fine di agevolare il trasporto ferroviario, ha avviato interventi atti a sviluppare l'intermodalità ferro-gomma e ferro-nave e migliorare la velocità commerciale, la sicurezza e l'offerta del trasporto su ferro. In particolare sta attuando programmi di cofinanziamento con fondi propri e/o statali ed europei sia per interventi sulla linea che sulle Stazioni ferroviarie esistenti e su nuove fermate, al fine di assicurare una miglior offerta di servizi ai passeggeri.

#### 5.4.1 Eliminazione Passaggi a Livello (P.L.)

Attraverso l'utilizzo di fondi FAS delle programmazioni 2000/2006 e 2007/2013 è stato attivato un programma di eliminazione di passaggi a livello sulle linee ferroviarie di interesse regionale, ciò al fine di migliorare, velocizzare e rendere più sicura la circolazione.

##### ➤ Fondi FAS 2000/2006 Accordo di Programma Quadro "Trasporto Ferroviario – Integrativo"

Con l'APQ "*Trasporto Ferroviario-Integrativo*", sottoscritto tra il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero delle Infrastrutture, le Ferrovie dello Stato e la Regione, sono stati finanziati i seguenti interventi per la soppressione di alcuni passaggi a livello, sulla linea Civitanova Marche – Albacina:

- Eliminazione P.L. Montecosaro;
- Eliminazione P.L. Macerata – Collevario.

Per i lavori relativi al P.L. di Montecosaro, l'ultimazione è prevista nei primi mesi del 2014.

Diversa è, invece, la situazione del P.L. di Macerata; infatti le Amministrazioni Comunale e Provinciale non hanno ancora trovato l'accordo per definire le priorità per i lavori che riguardano l'eliminazione del P.L. in loc. Collevario e la Variante alla ex SS. 77 (Pieve - Mattei).

##### ➤ Intervento PAR FAS 2007/2013 - 4.1.3.3.b "Eliminazione P.L. con Sottovia carrabile sulla SS. N. 16 a S. Benedetto del Tronto"

Con DGR n. 252/2009 la Giunta regionale ha approvato il Programma attuativo regionale (PAR) del fondo delle Aree Sottoutilizzate (FAS) 2007/2013, nel quale ha incluso l'*"Eliminazione del passaggio a livello sulla strada statale 16 al Km 5+606 della linea ferroviaria Ascoli Piceno – Porto d'Ascoli"* (intervento 4.1.3.3.1).

Per tale intervento, nel novembre 2011, è stato sottoscritto l'Accordo di Programma Quadro, dal quale risulta un contributo regionale, a valere sui fondi FAS e come ridotto a seguito della deliberazione CIPE n. 1/2011, di 3,27 M€ ( di cui 0,05 Meuro già liquidati) a fronte di un costo complessivo di circa 5,0 M€, da attuarsi a carico del Comune di San Benedetto del Tronto. A tale Accordo partecipa anche RFI che contribuisce con una quota di circa 0,67 M€.

Il Comune di San Benedetto del Tronto ha esperito la gara di appalto, ma non è ancora intervenuta l'aggiudicazione definitiva a causa di un ricorso al TAR da parte di un concorrente non aggiudicatario.

*Eliminazione P.L. – Fondi Assegnati non ancora erogati – programmazione 2013 / 2015*

Anno di spesa	2013	2014	2015	<b>Totali nel triennio</b>
<b>FAS 2007-2013</b> <b>int. 4.1.3.3.b</b> "Eliminazione P.L - S. Benedetto del Tronto"		€ 3.222.780,00		€ 3.222.780,00
<b>Totali</b>		€ 3.222.780,00		<b>€ 3.222.780,00</b>

#### 5.4.2 Stazioni ferroviarie

La Regione Marche, nell'ambito della programmazione tesa ad incentivare l'uso dei servizi ferroviari come sistema portante del TPL marchigiano, ha completato, d'intesa con il Ministero utilizzando fondi statali, regionali e degli EELL, gli interventi per la "*metropolitana di superficie*" nell'area urbana di Ancona. Ciò ha permesso la realizzazione di nuove fermate

ferroviarie, al fine di rendere più facile l'accesso al treno da parte degli utenti ed infine ha previsto la riqualificazione delle stazioni ferroviarie impresenziate e si è impegnata a finanziare le principali sistemazioni di alcune nuove fermate.

➤ Intervento PAR FAS 2007/2013 - 4.1.4.2.1. Fermata Ferroviaria "ANCONA STADIO"

Con DGR n. 252/2009 la Giunta regionale ha approvato il Programma attuativo regionale (PAR) del fondo delle Aree Sottoutilizzate (FAS) 2007/2013.

Il citato programma individua, tra le altre, la linea d'intervento 4.1.4.2 "Infrastrutture per promuovere la mobilità compatibile con le esigenze ambientali nei centri urbani" che si colloca coerentemente nell'ambito dell'indirizzo strategico 4, finalizzato al potenziamento delle infrastrutture per la mobilità e la logistica.

L'Accordo di Programma Quadro concernente l'intervento 4.1.4.2.1 "Progetto di integrazione autobus-treno nell'area urbana di Ancona", stipulato nel marzo 2010, ha previsto l'integrazione del cofinanziamento della fermata denominata "Ancona Stadio", a completamento della metropolitana di superficie nell'area urbana di Ancona, che ha permesso la realizzazione delle fermate di Torrette, Falconara Stadio, Camerano Aspigo e Ancona Stadio.

I lavori relativi a detto ultimo intervento risultano conclusi.

➤ Intervento POR FESR Marche 2007-2013 - 4.2.1.520.03 "NUOVE FERMATE FERROVIARIE"

Nell'ambito del Programma Operativo dei fondi strutturali 2007/2013, la Regione ha previsto il finanziamento di "Nuove fermate ferroviarie" per favorire l'offerta di un servizio di trasporto integrato. Sono state individuate, con l'assenso di Comuni e Province, 4 nuove fermate sulle tratte Ascoli-Porto d'Ascoli (3) e Civitanova-Macerata (1+sottopasso).

Comune beneficiario	Costo Intervento	Contributo Concesso	Stato di Attuazione			
			Concluso	Conclusione entro		
				2013	2014	2015
<b>Ascoli Piceno (AP) Stazione di Marino del Tronto</b>	€ 100.000,00	€ 80.000,00	✓			
<b>Ascoli Piceno (AP) Stazione di San Filippo</b>	€ 100.000,00	€ 80.000,00	✓			
<b>Monsampolo del Tronto (AP)</b>	€ 740.000,00	€ 592.000,00		✓		
<b>Civitanova Marche</b>	€ 2.500.000,00	€ 2.000.000,00	Revoca per rinuncia (*)			

(\*) per quanto riguarda l'intervento relativo al Comune di Civitanova Marche si è dovuto emanare un decreto di revoca del finanziamento concesso, per rinuncia da parte dell'Amministrazione comunale.

➤ Stazioni ferroviarie impresenziate

Nel 2007, la Regione ha stipulato un apposito Protocollo di Intesa con le Ferrovie dello Stato, per la valorizzazione delle Stazioni ferroviarie impresenziate (DGR 420 del 07/05/2007 "Approvazione testi Protocollo di Intesa e relativa Convenzione per l'uso di immobili ed aree nell'ambito delle stazioni/fermate ferroviarie della Regione Marche").

Le stazioni sono le vere "porte di accesso" all'infrastruttura, che RFI e Trenitalia non possono più gestire con proprio personale stabile, quando il numero delle frequentazioni (saliti

+ discesi dai treni) giornaliera scende al di sotto dei 250 passeggeri. Nelle Marche sono ben 44 su un totale di 63 stazioni, e rappresentano un interessante patrimonio architettonico, oltretutto funzionale, della storia urbana della regione.

L'obiettivo è quello di restituire nuove funzioni a tali immobili, senza perdere quelle importanti di accesso all'infrastruttura, in modo da mantenerne il decoro e l'utilizzo pubblico, con la partecipazione di Comuni e Associazioni no-profit. A tale scopo la Regione ha contribuito con un cofinanziamento di 1,2 milioni di euro, che ha permesso di attivare, nel corso del 2009, 16 progetti su altrettante stazioni impresenziate.

Tutti i lavori di riqualificazione relativi al 1° Bando del 2007, riguardanti le stazioni riportate nella sottostante tabella, sono stati conclusi e sono stati firmati i comodati d'uso, tra gli enti locali ed RFI, che ne permettono l'utilizzo per i prossimi 9 anni, con possibilità di tacito rinnovo per ulteriori 9 anni.

<b>Stazioni impresenziate</b>	<b>Cofinanziate</b>	<b>Fine lavori</b>
MARZOCCA DI SENIGALLIA (AN)	X	2010
LORETO (AN)	X	2010
PORTO POTENZA (MC)	X	2010
PEDASO (FM)	X	2010
CHIARAVALLE (AN)	X	2010
GENGA (AN)	X	2010
MONTECOSARO (MC)	X	2010
SAN SEVERINO (MC)	X	2010
TOLENTINO (MC)	X	2010
CERRETO D'ESI (AN)	X	2010
OFFIDA (AP)	X	2010
SPINETOLI (AP)	X	2010
MONSAMPOLO (AP)	X	2010
MONTEPRANDONE (AP)	X	2010
PERGOLA (PU)	X	2011
SASSOFERRATO AR (AN)	X	2010

Con un successivo bando sono state finanziate ulteriori 4 stazioni, per circa 0,25 M€ di fondi regionali, di seguito lo stato di attuazione:

<b>Comune beneficiario</b>	<b>Costo Intervento</b>	<b>Contributo Concesso</b>	<b>Stato di Attuazione</b>			
			Concluso	Conclusione entro		
				2013	2014	2015
<b>San Severino Marche (MC)</b>	€ 98.268,00	€ 49.134,00	✓			
<b>Cupra Marittima (AP)</b>	€ 169.310,54	€ 84.655,27		✓		
<b>Sassoferrato (AN)</b>	€ 98.214,82	€ 49.107,41		✓		

Comune beneficiario	Costo Intervento	Contributo Concesso	Stato di Attuazione			
			Concluso	Conclusione entro		
				2013	2014	2015
Ascoli Piceno (AP) Stazione di Marino del Tronto	€ 141.956,56	€ 70.978,30			✓	

Nonostante la finanza degli Enti Locali non sia in buone condizioni, è opportuno proseguire il programma avviato per il riutilizzo delle stazioni impresenziate, raccogliendo i progetti di tutte le altre, per poter completare entro il 2015, con un ulteriore cofinanziamento di circa 1,5 M€, l'intero programma.

Per completare il programma avviato sarebbe necessario disporre di risorse aggiuntive per ulteriori 1,5 M€ che insieme ad analoghe risorse, da parte degli enti interessati, consentirebbero di completare il programma avviato entro il 2015.

*Stazioni - fondi assegnati, non ancora erogati – programmazione 2013/2015*

Anno di spesa	2013	2014	2015	Totale nel triennio
<b>Intervento POR FESR Marche 2007/2013 - 4.2.1.520.03 "NUOVE FERMATE FERROVIARIE"</b>	€ 592.000,00			€ 592.000,00
<b>Stazioni ferroviarie impresenziate</b>	€ 133.762,68	€ 70.978,30		€ 204.740,98
<b>Totale</b>	<b>€ 725.762,68</b>	<b>€ 70.978,30</b>		<b>€ 796.740,98</b>

#### 5.4.3 Elettificazione della Linea Ascoli – Porto d'Ascoli

Nell'ambito del Programma Attuativo Regionale del Fondo delle Aree Sottoutilizzate 2007/2013, la Regione ha previsto il cofinanziamento della **elettificazione della linea ferroviaria Ascoli Piceno–Porto d'Ascoli** (Intervento 4.1.3.3). Al fine di uniformare la rete ferroviaria regionale, permettendo il transito dei convogli dal ramo Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli all'intera rete nazionale e viceversa, senza intervento alcuno di sostituzione della motrice, l'elettificazione della linea consente di velocizzare i collegamenti con l'utilizzo di treni più moderni e potenti, e rendere la ferrovia un reale mezzo di trasporto alternativo alla gomma.

Positivo impatto è inoltre la riduzione delle emissioni di inquinanti, sia diretta, per l'eliminazione della trazione diesel, sia indiretta con la riduzione del numero di autoveicoli circolanti sulle strade.

Nell'anno 2010 è stato stipulato un Accordo di Programma tra Regione Marche, Provincia di Ascoli Piceno e RFI. Per l'attuazione di tale intervento, del costo complessivo di circa 11,2 M€, la copertura finanziaria è stata la seguente:

- 1,40 M€, quota di RFI;
- 0,29 M€, quota della provincia di Ascoli Piceno;
- 9,51 M€, quota FAS 2007/2013.

La linea ferroviaria Ascoli Piceno–Porto d'Ascoli così elettificata, è stata inaugurata il 9 giugno 2013 ed attualmente vi circolano 19 treni elettrici al giorno.

Per garantire l'entrata in funzione dei servizi ferroviari a trazione elettrica, la Regione è intervenuta insieme alla Provincia di AP, ai Comuni ed a RFI, per adeguare i marciapiedi nelle



stazioni di Montepandone, Monsampolo del Tronto, Spinetoli, Offida–Castel di Lama, Maltignano, Marino del Tronto e San Filippo, con un contributo di circa 0,1 M€.

Infatti i marciapiedi esistenti non erano sufficienti per consentire, al nuovo materiale rotabile elettrico, di poter effettuare la sosta e la discesa dei viaggiatori da tutte le uscite, in piena sicurezza.

## **6 SISTEMA TARIFFARIO**

### **6.1 L'attuale sistema tariffario**

Il sistema tariffario attuale nella Regione Marche è organizzato come segue:

- Tariffa regionale per i servizi ferroviari con prezzo del viaggio calcolato in base a scaglioni chilometrici (scaglioni chilometrici ferroviari);
- Tariffa regionale per i servizi automobilistici extraurbani con prezzo del viaggio calcolato in base a scaglioni chilometrici (scaglioni chilometrici extraurbani, diversi da quelli ferroviari);
- Tariffe autorizzate dalla Regione per i servizi automobilistici urbani e parzialmente disomogenee fra i vari centri urbani (sia come prezzo che come tipologie di titoli disponibili).

Sono inoltre presenti le seguenti integrazioni tariffarie:

- nei bacini di Ancona e di Pesaro sono previste integrazioni tariffarie per i titoli mensili e annuali del trasporto extraurbano e urbano;
- Il sistema TrenoMarcheBus, con solo riferimento agli abbonamenti mensili e annuali (questi ultimi solo per alcune categorie di utenti) e per viaggi con origine o destino Ancona, permette di viaggiare in 2° classe sui treni regionali, sui bus extraurbani che percorrono in parallelo le tratte previste e sui bus urbani della città di Ancona. Nell'ambito del territorio della provincia di Ancona si può usufruire dei servizi extraurbani effettuati dai vettori partecipanti all'integrazione, nei limiti delle fermate previste da tale servizio.
- Il sistema Picchio, con solo riferimento agli abbonamenti mensili e annuali studenti e per viaggi con origine o destino Ascoli Piceno e/o San Benedetto del Tronto, permette di viaggiare in 2° classe sui treni regionali, sui bus extraurbani che percorrono in parallelo le tratte previste e sui bus urbani delle città di Ascoli Piceno e/o San Benedetto del Tronto. Nell'ambito del territorio della provincia di Ascoli Piceno si può usufruire dei servizi extraurbani effettuati dai vettori partecipanti all'integrazione, nei limiti delle fermate previste da tale servizio.
- TrenoAnconaBus (che oggi è un accordo commerciale fra vettori, nel quale la Regione non è presente) permette un viaggio A/R sulla ferrovia da o per Ancona, in 2° classe, più la libera circolazione su tutte le linee urbane di Ancona. E' anche consentito utilizzare i bus extraurbani Conerobus, ma esclusivamente nell'ambito della cinta urbana e nei limiti delle fermate previste da tale servizio.
- Un caso particolare di integrazione presente in Regione è costituito dagli abbonamenti urbani ed extraurbani automobilistici per gli studenti sotto i 20 anni, per i quali Regione e Provincia effettuano un parziale ristoro dei minori introiti a favore degli operatori.

### **6.2 Il sistema tariffario che sarà implementato con i nuovi affidamenti dei servizi**

Le aziende aggiudicatrici del servizio di trasporto pubblico locale e ferroviario avranno l'obbligo di adottare il sistema tariffario previsto dalla Regione, che sarà articolato in:

- Titoli e tariffe per viaggi con l'utilizzo di un unico mezzo e un unico operatore. I titoli mono-operatore saranno definiti a livello unico regionale e saranno articolati in titoli

“obbligatori”, da adottare in ogni caso, e titoli “facoltativi”, che potranno essere adottati nei diversi bacini / centri urbani in funzione delle valutazioni dell'operatore;

- Titoli e tariffe per viaggio con l'utilizzo di più mezzi e più operatori (titoli integrati). I titoli integrati avranno carattere di obbligatorietà per le aziende e saranno definiti a livello unico regionale: su ogni relazione dove è presente un interscambio tra tipologia di servizi diversi e/o operatori sarà applicata l'offerta tariffaria integrata su tutti i tipi di titoli di viaggio (ad eccezione dei titoli agevolati previsti per alcune categorie specifiche di utenti dalla Regione o dai Comuni).

Sulle relazioni dove non è presente un interscambio fra tipologie di servizi e/o operatori saranno applicate le attuali tariffe extraurbane automobilistiche e ferroviarie su fascia chilometrica e le nuove urbane che saranno determinate dalla Regione in sede di documentazione di gara.

Il meccanismo di definizione del prezzo dei titoli di viaggio si baserà su di una scontistica da applicare alla somma del prezzo dei titoli di viaggio non integrati che sarebbero necessari per compiere il viaggio. Date le caratteristiche del trasporto pubblico locale in Regione si ritiene che il sistema di integrazione tariffaria possa essere strutturato mantenendo la logica di tariffe a scaglioni chilometrici per le tratte extraurbane.

E' facoltà degli Enti introdurre a carico del proprio Bilancio una scontistica su alcune tipologie di titoli di viaggio.

Il modello a regime prevede la realizzazione di un sistema tariffario e di un sistema di bigliettazione elettronica esteso ai servizi automobilistici e ferroviari regionali.

Il modello di integrazione tariffaria prevede la realizzazione di un'offerta tariffaria integrata tra:

- Servizi urbani (ovunque siano presenti) ed extraurbani automobilistici nello stesso bacino o appartenenti a due bacini diversi
- Servizi extraurbani automobilistici di due bacini diversi
- Servizi ferroviari e servizi urbani
- Servizi ferroviari e servizi extraurbani automobilistici
- Servizi ferroviari, servizi extraurbani automobilistici e servizi urbani

E' prevista sia l'integrazione per “Tratta OD”, sia l'integrazione a “Rete”.

La prima [integrazione per “Tratta OD”] è attuabile con tutti i tipi di titoli di viaggio ammessi e prevede:

- l'integrazione tra 1 o 2 reti urbane ed una definita tratta OD extraurbana [anche multimodale e/o plurigestore];
- l'integrazione su una definita tratta OD extraurbana [anche multimodale e/o plurigestore].

La seconda [integrazione a “Rete”] è attuabile soltanto con i titoli di viaggio del tipo abbonamento e per quelli a deconto (borsellino elettronico) e prevede:

- l'integrazione tra 1 o 2 reti urbane ed un definito insieme di reti extraurbane [anche multimodali e/o plurigestore], con la sola limitazione di lunghezza della globale tratta extraurbana percorribile;
- l'integrazione tra un definito insieme di reti extraurbane [anche multimodali e/o plurigestore], con la sola limitazione di lunghezza della globale tratta extraurbana percorribile.

In tutti i casi in cui l'integrazione preveda 1 o 2 reti urbane, gli spostamenti urbani costituiscono sempre spostamenti terminali del viaggio consentito dal titolo integrato.

I titoli con tariffe integrate e quelli con tariffe non integrate (dove cioè non si realizzi alcun tipo di interscambio o di possibile sostituzione fra vettori) dovranno essere gestiti, a regime, con il sistema di bigliettazione elettronica di prossima implementazione.

La soluzione tecnologica del sistema di bigliettazione elettronica dovrà individuare le tipologie e le caratteristiche dei supporti fisici e le possibili estensioni di utilizzo al di fuori del sistema dei mezzi pubblici (es. taxi; parcheggi; ecc...).

Dovranno in ogni caso essere sviluppate soluzioni:

- di "consumo" a deconto, utilizzabili in particolare per i viaggi che utilizzano titoli di corsa semplice, in condizioni di indifferenza di diverse tipologie di mezzi, con possibilità di calcolare le tariffe in modo puntuale rispetto ai servizi utilizzati;
- di caricamento/associazione di più tipologie di titoli sulla stessa tessera.

### 6.3 Le agevolazioni tariffarie

La l.r. 45/1998, all'articolo 24, comma 1, lettera e), attribuisce alla Giunta regionale il compito di disciplinare il sistema delle agevolazioni tariffarie sui titoli di viaggio, sia per i servizi di TPL automobilistici che ferroviari, per alcune categorie di utenti classificabili come "socialmente deboli".

Il sistema delle agevolazioni tariffarie nel T.P.L. è pertanto disciplinato con deliberazione di Giunta regionale, con la quale sono definiti i criteri e le modalità per la concessione dei benefici con riferimento a:

1. Determinazione delle tipologie dei titoli di viaggio a tariffa agevolata;
2. Determinazione delle categorie degli aventi diritto alla circolazione agevolata;
3. Determinazione delle tariffe dei titoli agevolati;
4. Modalità di certificazione delle agevolazioni;
5. Gestione dell'anagrafe degli utenti beneficiari e dei dati sui titoli di viaggio agevolati;
6. Criteri e modalità per il rimborso alle aziende di trasporto delle minori entrate derivanti dal rilascio dei titoli agevolati.

Fino al 19/05/2013 la normativa di riferimento è stata quella approvata con la D.G.R. n. 1155/2010 e ss.mm.ii.. Tuttavia, per l'anno 2013 il costo a carico della Regione per il mantenimento del sistema delle agevolazioni tariffarie nel TPL disciplinato da tale deliberazione è stimato in circa 4,7M€, a fronte di uno stanziamento complessivo nel bilancio regionale di previsione di 3,6M€, con un dsavanzo pertanto di 1,1M€.

Per il 2013, la Giunta regionale è intervenuta approvando una rimodulazione della disciplina, con la D.G.R. n. 753 del 20/05/2013, prevedendo la compartecipazione finanziaria dei Comuni, che sono gli enti preposti all'accertamento della sussistenza dei requisiti di agevolazione per i residenti che ne fanno richiesta, alla copertura del 5% del costo complessivo, corrispondente ad una quota pari a circa 200.000,00 €/anno, oltre all'obbligo a carico dei medesimi di effettuare a cadenza annuale accertamenti a campione su almeno il 20% delle autocertificazioni presentate dagli interessati.

Con tale provvedimento pertanto la Regione ha inteso responsabilizzare maggiormente i Comuni rispetto all'accuratezza con la quale applicano i criteri per il riconoscimento del diritto all'agevolazione, al fine di limitare la presenza nella platea degli utenti agevolati di soggetti che di fatto non hanno i requisiti per l'accesso ai benefici.

#### ➤ Individuazione delle categorie agevolate

La nuova regolamentazione, i cui effetti a pieno regime decorrono dal 15/07/2013, sostituisce l'intero impianto normativo della DGR 1155/2010, prevedendo la possibilità di acquistare titoli di viaggio a **tariffa agevolata per le seguenti categorie di cittadini:**

- a) *Invalidi civili con grado di invalidità pari o superiore al 67%; Invalidi di guerra dalla prima alla ottava categoria; Invalidi di servizio dalla prima alla quinta categoria; Invalidi del lavoro con grado di invalidità certificato dall'INAIL pari o superiore al 40%; Soggetti*

*in condizioni di handicap permanente, ai sensi della legge 104/92, che hanno un grado di invalidità civile pari o superiore al 67%. Vittime della criminalità e del terrorismo di cui alle leggi 13 agosto 1980, n. 466, 20 ottobre 1990, n. 302, 23 novembre 1998, n. 407, 3 agosto 2004, n. 206 e ss.mm.ii. e le vittime del dovere individuate ai sensi dei commi 563 e 564 dell'articolo 1 della legge 266/2005;*

In questa categoria rientrano anche:

- i *sordomuti* riconosciuti tali ai sensi della legge 26 maggio 1970, n. 381;
  - i ciechi totali o parziali e gli ipovedenti ai sensi della legge 3 aprile 2001, n. 138.
- b) *minori portatori di handicap che hanno diritto alla indennità di frequenza ai sensi della legge 11 ottobre 1990, n. 289;*
- c) *tutti i coloro che abbiano compiuto i 65 anni di età, la cui situazione economica equivalente (ISEE) sia inferiore al limite di € 6.500,00 (c1) o compreso tra i 6.500,00 € ed i 13.000,00 € (c2);*
- d) *cavalieri di Vittorio Veneto e grandi invalidi di servizio di cui all'articolo 7 della legge 26 gennaio 1980, n. 9 e ss.mm.ii;*
- e) *perseguitati politici, antifascisti o razziali riconosciuti, nonché cittadini cui sia stato riconosciuto dallo Stato italiano il diritto ad asilo politico ai sensi della vigente legislazione e rifugiati riconosciuti tali dall'Alto Commissario delle Nazioni Unite per i profughi, la cui situazione economica equivalente (ISEE) sia inferiore al limite fissato di € 13.000,00,*
- f) *tutti i lavoratori dipendenti, limitatamente al percorso tra il luogo di residenza abituale e il luogo di lavoro, la cui situazione economica equivalente (ISEE) sia inferiore al limite fissato di € 13.000,00,*
- g) *tutti gli studenti di scuole pubbliche di ogni ordine e grado, università, istituti superiori ed accademie marchigiane, limitatamente al percorso tra il luogo di residenza abituale e il luogo di studio, la cui situazione economica equivalente (ISEE) sia inferiore al limite fissato di € 13.000,00,*
- h) *disoccupati che abbiano perso, da meno di tre anni, un precedente rapporto di lavoro con durata continuativa pari o superiore a 12 mesi, compresi gli iscritti alle liste di mobilità ai sensi della legge 223/1991 e della legge 236/1993, distinti tra quelli la cui situazione economica equivalente (ISEE) sia inferiore al limite di € 13.000,00 (h1) oppure pari o superiore a tale limite (h2). Restano in ogni caso esclusi quelli alla ricerca di prima occupazione e coloro che risultano disoccupati da più di tre anni.*

Sono equiparati a tutti gli effetti agli appartenenti alle categorie f) e g), rispettivamente, i lavoratori dipendenti e gli studenti non residenti nella regione ma che hanno una domiciliazione nel territorio regionale, ai sensi dell'articolo 43, Titolo III del C.C.

#### ➤ **Determinazione delle tariffe dei titoli agevolati**




Le tariffe dei titoli di viaggio agevolati sono fissate, per ciascuna categoria di aventi diritto, come valore percentuale del costo del corrispondente titolo ordinario sulla stessa relazione, secondo la tabella che segue:

Categoria agevolata	Abbonamenti Autobus mensili (Am)	Abbonamenti Autobus trimestrali (At)	Abbonamenti Autobus annuali (An)	Carnet di biglietti (Cb)	Abbonamenti mensili ferroviari (e)	Abbonamenti Integrati (g)
a1)	5%	5%	5%	5%	50%	n.p.
a2)	35%	35%	35%	35%	50%	n.p.
b)	gratuito	n.p.	n.p.	n.p.	50%	n.p.
c1)	25%	n.p.	n.p.	50%	50%	50%
c2)	50%	n.p.	n.p.	50%	50%	50%
d)	gratuito	n.p.	n.p.	n.p.	50%	n.p.
e)	50%	n.p.	n.p.	n.p.	50%	n.p.
f)	50%	n.p.	n.p.	n.p.	50%	50%
g)	50%	n.p.	50%	n.p.	50%	50%

h1)	gratuito	n.p.	n.p.	n.p.	50%	n.p.
h2)	50%	n.p.	n.p.	n.p.	50%	n.p.
i)	n.p.	n.p.	n.p.	gratuito	n.p.	n.p.
l)	50%	n.p.	n.p.	n.p.	n.p.	n.p.

➤ **Modalità di certificazione delle agevolazioni**

L'accertamento del diritto all'agevolazione è affidato ai Comuni, i quali rilasciano ai beneficiari residenti o domiciliati nel proprio territorio, un'apposita certificazione che dà diritto all'acquisto di titoli di viaggio a tariffa agevolata, secondo il seguente modello formale:

 <b>CERTIFICATO DI AGEVOLAZIONE TARIFFARIA PER IL T.P.L.</b> Ai sensi della D.G.R. n. .... e ss.mm.ii. Ai sensi dell'articolo 15 della legge 12/11/2011, n. 183, il presente certificato non può essere prodotto agli organi della pubblica amministrazione o ai privati gestori di pubblici servizi	
<b>DATI UTENTE N. (preassegnato SISTAG)</b>	 Foto:
Codice Utente	(preassegnato SISTAG)
Nominativo	.....
Data di Nascita	.....
Codice Fiscale	.....
Accompagnatore	.....
Residenza - Indirizzo	.....
Residenza - CAP	.....
Residenza - Città	.....
Residenza - Telefono	.....
Lavoro - Indirizzo	.....
Lavoro - CAP	.....
Lavoro - Città	.....
Fax	.....
Email	.....
<b>DATI TESSERA N. (preassegnato SISTAG)</b>	
ID Tessera	(preassegnato SISTAG)
Codice Tessera	(preassegnato SISTAG)
Codice Utente	(preassegnato SISTAG)
Codice Azienda/Ente	(preassegnato SISTAG)
Tipo di agevolazione	.....
Data di primo rilascio	.....
Data ultima convalida	.....
Validità	.....
Data eventuale annullamento	.....
Data di scadenza	31/12/XXXX
Percorso di validità / Annotazioni	.....
Timbro e firma del funzionario comunale in ogni pagina:	

➤ **Criteri e modalità per il rimborso alle aziende di trasporto**

Il rimborso dovuto alle aziende di trasporto per le minori entrate loro derivanti dal rilascio dei titoli agevolati, corrisponde, per ciascuna tipologia di titolo, alla differenza tra l'importo delle tariffe proprie dei titoli di viaggio ordinari e quella dei corrispondenti titoli di viaggio agevolati sulla stessa relazione.

La liquidazione dei rimborsi spettanti alle aziende di trasporto avviene ogni semestre:

- Per il 95% a carico della Regione Marche, mediante Decreto del Dirigente della P. F. Gestione del Trasporto;
- Per il restante 5% a carico dei Comuni, secondo quote proporzionali al numero di titoli agevolati acquistati dai propri residenti o domiciliati, nel semestre di riferimento, mediante le certificazioni emesse dai medesimi.

➤ **Gestione dell'anagrafe degli utenti beneficiari e dei dati sui titoli di viaggio agevolati**

Dal 1° gennaio 2004 è stato attivato il sistema informativo regionale per il trasporto pubblico agevolato (SISTAG), ad uso degli EE.LL. (Regione e Comuni) e delle Aziende di trasporto, accessibile on-line tramite l'indirizzo web <http://agevolazioni.trasporti.marche.it>, mediante un apposito sistema di accreditamento basato sul riconoscimento di username e password.

Con tale sistema i comuni devono procedere al rilascio delle suesposte certificazioni di agevolazione esclusivamente per via telematica, trasmettendo nel sistema i dati suddetti e permettendo al contempo la stampa della certificazione da rilasciare agli interessati.

Le aziende, a loro volta, utilizzano tale sistema per trasmettere i dati relativi ai titoli agevolati venduti, entro le seguenti scadenze di ogni anno: 15/04 per i titoli venduti tra gennaio e marzo, 15/07 per i titoli venduti tra aprile e giugno, 15/10 per i titoli venduti tra luglio e settembre, 31/01 dell'anno successivo per i titoli venduti tra ottobre e dicembre. Decorsi tali termini la Regione Marche consolida i dati trasmessi e li considera definitivi ai fini delle verifiche di cui al punto 6. Non è possibile per le aziende trasmettere i dati per i periodi consolidati.

Sarà affidata ad un'apposita funzione del Sistema informativo regionale per il trasporto pubblico agevolato (SISTAG) la ripartizione delle quote a carico dei predetti EE.LL., mediante la quale Regione e Comuni potranno determinare, per un dato intervallo temporale, gli importi che ciascuno dovrà liquidare ad ogni azienda di trasporto, mentre le aziende, a loro volta, potranno determinare nello stesso periodo le somme da esigere a rimborso sia dalla regione che dai singoli comuni. Sarà inoltre possibile per ciascuno ottenere il dato al massimo livello di disaggregazione, consistente nell'elenco puntuale dei singoli titoli di viaggio venduti.

➤ **Programmazione 2013/2015**

Qualora il provvedimento adottato non producesse il risultato atteso di un progressivo rientro del costo annuo entro i limiti della previsione di bilancio, sarà indispensabile procedere ad un'ulteriore rimodulazione dei criteri che dovrà prevedere uno o entrambi dei seguenti interventi:

1. Aumento della quota di compartecipazione a carico degli utenti;
2. Revisione in senso restrittivo dei criteri di accesso ai benefici, per ridurre l'entità della platea degli agevolati.

*Contributi per Agevolazioni Tariffarie TPL gomma - programmazione della spesa per il periodo 2013/2015*

Anno di spesa	2013	2014	2015	<b>Totali nel triennio</b>
<b>Agevolazioni Tariffarie TPL Gomma</b>	€ 3.600.000,00	€ 4.500.000,00	€ 4.500.000,00	€ 12.600.000,00
<b>Totali</b>	<b>€ 3.600.000,00</b>	<b>€ 4.500.000,00</b>	<b>€ 4.500.000,00</b>	<b>€ 12.600.000,00</b>

## ~~7 PROCEDURE DI AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE~~

### ~~7.1 Le gare per gli affidamenti dei servizi automobilistici~~

~~Si programma che entro il corrente anno siano bandite dalle Province le gare per l'affidamento dei servizi di TPL automobilistico dei 5 Bacini provinciali di Ancona, Ascoli Piceno, Fermo, Macerata, Pesaro-Urbino.~~

~~Ogni Bacino comprende tutti i servizi extraurbani ed urbani, facenti capo alle competenze della Provincia e dei seguenti Comuni:~~

- ~~\* Ancona, Senigallia, Jesi, Fabriano ed Osimo nel Bacino di Ancona;~~
- ~~\* Ascoli Piceno e San Benedetto del Tronto nel Bacino di Ascoli;~~
- ~~\* Fermo nell'omonimo Bacino;~~
- ~~\* Macerata, Civitanova Marche e Camerino nel Bacino di Macerata;~~
- ~~\* Pesaro, Fano ed Urbino nel Bacino di Pesaro-Urbino.~~

~~Tutti i servizi di un Bacino saranno affidati al Concessionario selezionato con la gara. Il loro esercizio sarà regolato da Contratto di Servizio.~~

~~La Regione ha in corso di predisposizione la stesura della documentazione "tipo" di gara, che comprende il Disciplinare di Gara ed il Capitolato prestazionale, corredato di tutti gli Allegati necessari, compreso il Contratto di Servizio.~~

~~La parte regolatoria di tale documentazione non è modificabile dalle Province, poiché deve rispondere a criteri di omogeneità su scala regionale. Le Province, invece, dovranno integrare e personalizzare la documentazione predisposta dalla Regione per le parti specificamente riferite al contesto del Bacino.~~

~~Di seguito sono esposti i principali aspetti della regolazione stabilita dalla Regione:~~

#### ~~\* Durata degli affidamenti~~

~~La durata degli affidamenti è fissata in 6 anni.~~

~~La decorrenza di ogni nuovo affidamento è programmata con l'entrata in vigore dell'orario estivo dell'anno 2014. La decorrenza potrà essere posticipata in relazione all'esito delle procedure di gara.~~

#### ~~\* Servizi da mettere a gara~~

~~Le quantità di servizio minime annuali da mettere a gara sono quelle specificate nel paragrafo 2.2.3 [Servizi Minimi], per l'anno 2014 o 2015 (anni per i quali è programmata una uguale produzione) incrementato di:~~

- ~~\* circa il 10% si da lasciare ai Concorrenti la possibilità di offrire servizi ulteriori rispetto ai Minimi programmati;~~
- ~~\* Servizi Aggiuntivi eventualmente finanziati dagli Enti Locali.~~

~~Ai fini degli affidamenti, tali quantità saranno articolate in Moduli ed in particolare:~~

- ~~\* un Modulo Base corrispondente al 60-80% delle quantità sopra definite;~~
- ~~\* più Moduli Incrementali gerarchizzati per priorità, globalmente corrispondenti ad una produzione pari al complementare a 100% delle quantità sopra definite.~~

~~Il servizio che sarà contrattualizzato in esito alle procedure di gara sarà costituito dalla somma di Modulo Base ed uno o più Moduli Incrementali, questi ultimi individuati in base a:~~

- ~~\* risorse disponibili, pari alla somma di:~~

- ~~— risorse in conto corrispettivo che risulteranno effettivamente disponibili alla data della stipula del contratto;~~
- ~~— ulteriori risorse (espresso in valori monetari e/o in produzioni chilometriche) offerte dall'Aggiudicatario;~~
- ~~▪ priorità attribuite ai Moduli Incrementali;~~

~~sino alla saturazione delle risorse disponibili. Tale regolazione persegue le seguenti finalità:~~

- ~~▪ evitare che eventuali, ed oggi imprevedibili, riduzioni delle risorse per il finanziamento dei servizi determinino condizioni di invalidazione delle gare;~~
- ~~▪ individuare una gerarchizzazione dei servizi che possa costituire un riferimento per eventuali futuri riduzioni o incrementi dei servizi.~~

~~\* Specifica dei servizi da mettere a gara~~

~~Per ogni Bacino dovrà essere predisposta un'unica Specifica dei Servizi, data dalla "comma" delle seguenti Specifiche:~~

- ~~▪ una Specifica dei servizi Extraurbani, predisposta dalla Provincia in base al Progetto di riorganizzazione dei servizi elaborato dalla Regione in collaborazione con le Province;~~
- ~~▪ una Specifica dei servizi per ogni singola rete urbana, predisposta dal Comune competente.~~

~~Competerà alla Provincia assemblare in un unico data base le Specifiche Urbane a quella dei servizi extraurbani. Nel Documento "Regole per la predisposizione delle Specifiche dei Servizi" allegato al PTRS è contenuta la struttura del data base da predisporre e le altre regole da seguire per la predisposizione delle Specifiche dei Servizi.~~

~~La Specifica dei Servizi extraurbani sarà di tipo "semirigida". La Specifica semirigida prevede che:~~

- ~~▪ L'insieme dei servizi del Bacino sarà articolato in 2 sottoinsiemi:
  - ~~— la parte principale del servizio sarà stabilita dalla Regione e Provincia nella forma di Programma di Esercizio [parte "rigida" della Specifica dei Servizi];~~
  - ~~— l'altra parte sarà oggetto di progetto/proposta formulato dai Concorrenti alla gara nel rispetto di precisi requisiti stabiliti da Regione e Provincia [parte "flessibile" della Specifica dei Servizi].~~~~
- ~~▪ Il Modulo Base corrisponde per la sua maggiore parte alla parte "rigida" della Specifica: è, perciò, definito in termini di Programma di Esercizio; convenzionalmente definito Programma di Esercizio Base (PEB). Il PEB comprende tutti i principali servizi, ossia quelli per il pendolarismo scolastico e lavorativo e le linee di forza rivolte alla domanda erratica.~~
- ~~▪ L'altra parte del Modulo Base e tutti i Moduli Incrementali corrispondono alla parte "flessibile" della Specifica. Essi sono relativi ai servizi di adduzione alle linee di forza ferroviarie ed automobilistiche, a quelli di scala locale, a quelli nelle aree a "domanda debole". I Moduli Incrementali sono definiti mediante insiemi di Indicatori Prestazionali Quantitativi e Qualitativi che devono essere soddisfatti dalle offerte dei concorrenti:
  - ~~— Gli IP Quantitativi sono "associati" ai Moduli e sono riferiti ad aspetti quantitativi diversi del servizio, quali, ad esempio:
    - ~~— Produzione Chilometrica Totale;~~
    - ~~— Produzione Chilometrica Minima per Ambiti territoriali in cui è suddiviso il Bacino, Giorni Tipo e Fascia Oraria;~~~~~~



~~Collegamenti O/D Minimi Comune-Comune anche essi specificati per Giorni Tipo e Fascia Oraria.~~

~~Gli IP Qualitativi sono, in linea generale, "sganciati" dai Moduli e sono riferiti ad aspetti diversi del servizio, quali, ad esempio:~~

- ~~organizzazione dei rendez-vous tra i servizi nei luoghi di interscambio;~~
- ~~modalità di gestione dei servizi a chiamata/pronotazione.~~

~~Per i Servizi Urbani la Specifica dei servizi sarà invece totalmente "rigida", ossia costituita da un Programma di Esercizio nel quale ogni corsa è associata o al Modulo Base o ad un Modulo Incrementale, nel rispetto delle quantità sopra definite associate ai Moduli.~~

~~\* Modalità di revisione del servizio nel corso dell'affidamento~~

~~Nel corso della durata dell'affidamento gli Enti potranno modificare la struttura del servizio, stabilendo, a tale fine, indirizzi, criteri e vincoli, in base ai quali l'Affidatario predisporrà il Programma di Esercizio, che sarà sottoposto all'approvazione degli Enti.~~

~~Ogni Programma di Esercizio potrà modificare il globale volume di produzione e prevedere innovazioni e modifiche relative ad ogni aspetto del modello di esercizio; ad esempio, possono essere:~~

- ~~modificati/soppressi Linee, Percorsi, numerosità delle corse, orari, tipo di materiale;~~
- ~~attivate nuove Linee su tracciati esistenti o nuovi;~~
- ~~definite nuove modalità di servizio;~~
- ~~attivati nuovi servizi a carattere temporaneo o sperimentale.~~

~~Tale ampio spazio di modifica è funzionale a consentire la progressiva ottimizzazione del servizio sotto il vincolo delle risorse finanziarie disponibili per il suo finanziamento.~~

~~Tutte le innovazioni e modifiche saranno unilateralmente decise dagli Enti, senza che sia necessario il preventivo accordo dei Concessionari. Esse, tuttavia, dovranno essere sostenibili per l'Affidatario sotto i profili economico/finanziario, tecnico/operativo, della gestione di personale e mezzi di trasporto: i criteri di verifica della sostenibilità sono stabiliti dai Contratti di Servizio.~~

~~\* Corrispettivo effettivamente riconosciuto e modalità di revisione nel corso dell'affidamento~~

~~Il corrispettivo che sarà effettivamente riconosciuto è stabilito secondo la modalità detta "a misura" ed è calcolato come sommatoria estesa ai diversi Tipi di Servizio dei prodotti tra produzione chilometrica realmente effettuata (ossia certificata in base alle rilevazioni effettuate con i sistemi AVM) e corrispondente corrispettivo chilometrico.~~

~~Tutti i corrispettivi si intendono onnicomprensivi; comprendono anche i trasferimenti ex rinnovi CCNL 2001/2007, nonché ogni ulteriore eventuale futura ed oggi non nota provvidenza riferita al TPL relativa a provvedimenti regionali o statali.~~

~~Dopo il primo biennio contrattuale (ovvero dopo il primo anno nel caso di inflazione maggiore del 3%) e su base annuale, si procede all'adeguamento dei corrispettivi unitari applicando il tasso ISTAT FOI calcolato sull'intero anno precedente.~~

~~\* Tariffe e modalità di revisione nel corso dell'affidamento~~

~~Gli affidamenti saranno del tipo net cost: i ricavi da traffico sono pertanto integralmente attribuiti ai Concessionari.~~

~~Con i nuovi affidamenti viene attivato un nuovo Sistema Tariffario incentrate sull'integrazione tra i servizi (urbani, extraurbani, tra Bacini diversi, tra le modalità automobilistica e ferroviaria).~~

~~Nel corso della vigenza dei nuovi affidamenti è prevista, contestualmente all'attivazione del Sistema di Bigliettazione Elettronica (paragrafo 4.3), un'evoluzione del Sistema Tariffario, che passerà da uno stato iniziale (che recupera, innovandoli, alcuni caratteri dell'attuale regolazione) ad uno stato evoluto consentito dalla completa implementazione del previsto Sistema di Bigliettazione Elettronica.~~

~~Portanto, le modifiche delle tariffe potranno essere di due tipi:~~

- ~~▪ Semplici adeguamenti inflattivi;~~
- ~~▪ Revisione del sistema tariffario.~~

~~Tutte le modifiche sono decise dalla Regione.~~

~~Considerato che:~~

- ~~▪ i ricavi da tariffe sono parte rilevante della gestione economico finanziaria delle Società Concessionarie;~~
- ~~▪ e, pertanto, le decisioni della Regione in materia tariffaria incidono direttamente sulla gestione;~~

~~è definita una regolazione finalizzata a mitigare gli impatti sulla gestione delle decisioni regionali in materia tariffaria.~~

~~Tale regolazione, puntualmente definita nei Contratti di Servizio, implementa i seguenti criteri che definiscono i rapporti tra Concessionario ed Amministrazione [dove per Amministrazione qui si intende in forma semplificata l'insieme degli Enti che governano il servizio, ossia: l'Ente di Bacino e la Regione]:~~

- ~~▪ I minori Ricavi conseguenti a insufficiente adeguamento inflattivo delle tariffe o a modifiche del sistema tariffario sono compensati dall'Amministrazione (ossia dalla Regione per il tramite dell'Ente di Bacino) in misura del 95% dei mancati ricavi;~~
- ~~▪ "Specularmente", i maggiori Ricavi conseguenti ad eccessivo adeguamento inflattivo delle tariffe o a modifiche del sistema tariffario sono recuperate dalla stessa Amministrazione in misura del 95% dei maggiori ricavi.~~

~~Nei Contratti di Servizio è definito il Metodo per il calcolo delle compensazioni integrative e dei recuperi anzidetti.~~

- ~~▪ Beni utilizzati per l'esercizio dei servizi di trasporto.~~

~~In sede di predisposizione della documentazione di gara dovranno essere analizzati dalle Province i singoli beni attualmente utilizzati per l'esercizio dei servizi di TPL al fine di individuare quelli cui è attribuibile il carattere di "non fungibilità a costi socialmente sostenibili".~~

~~In sede di predisposizione del Capitolato "tipo", la Regione definirà, a tale riguardo, indirizzi volti a supportare le decisioni degli Enti ed a tutela della concorrenza.~~

~~Non è, comunque, attribuibile il carattere di "non fungibilità a costi socialmente sostenibili" nè ai veicoli utilizzati per l'esercizio dei servizi, nè alle strutture logistiche minori, nè alle attrezzature.~~

~~A tutela dell'interesse pubblico o della concorrenza si provvederà comunque idonea salvaguardia per i beni recentemente acquistati con il prevalente contributo pubblico e la cui disponibilità costituisca condizione per il soddisfacimento di specifici obblighi contrattuali.~~

- ~~▪ Trasferimento del personale~~

~~Prese atto:~~

- ~~▪ dell'assenza di imposizioni, da parte di specifiche disposizioni di legge o del contratto collettivo nazionale di riferimento, circa l'obbligo in capo al nuovo Concessionario di assumere il personale alle dipendenze del Concessionario uscente e della conseguente irragionevolezza e non giustificazione di un eventuale~~

~~tale obbligo previsto dalla lex specialis di gara (vedi, tra gli altri, il parere dell'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture del 25/2/2010, n. 44 e la sentenza del TAR Piemonte Sez. I del 27/1/2011, n. 114);~~

- ~~▪ della riduzione delle risorse finanziarie in conto corrispettivo e delle conseguenti probabili riduzioni del servizio e degli organici;~~
- ~~▪ di quanto previsto all'articolo 3bis del d.l. 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148, e s.m.i.;~~

~~al fine di contenere il rischio della riduzione dei livelli occupazionali, la lex specialis di gara prevederà che l'adozione di strumenti di tutela dell'occupazione costituisca elemento qualificante di valutazione delle offerte.~~

#### ~~\* Obblighi in materia di qualità~~

~~I Contratti di Servizio disciplineranno:~~

- ~~▪ gli standard di qualità da rispettare, ricoprendo sia quelli stabiliti dalla lex specialis di gara, sia gli impegni assunti dagli Affidatari in sede di offerta;~~
- ~~▪ la possibilità di loro ridefinizione a seguito di minori o maggiori risorse pubbliche (rispetto a quanto preventivato in sede di gara) per il finanziamento dei servizi e/o per il sostegno degli investimenti;~~
- ~~▪ le penali da applicare per mancato rispetto degli standard di qualità.~~

#### ~~\* Monitoraggio e Sistema informativo del TPL~~

~~I Contratti di Servizio disciplineranno il sistema di certificazione del servizio, che è necessario anche in considerazione del metodo di pagamento "a misura" dei servizi.~~

~~A tale fine prescriveranno che:~~

- ~~▪ Siano completamente attivati due strumenti:
  - ~~– un nuovo sistema di memorizzazione e costante manutenzione dei Programmi di Esercizio (paragrafo 4.5);~~
  - ~~– il sistema AVM, che consente di monitorare il servizio reso, per il confronto con la corrispondente programmazione (paragrafo 4.4).~~~~
- ~~▪ I due sistemi siano perfettamente allineati per quanto attiene a:
  - ~~– strutture dati e sistemi di codifica;~~
  - ~~– riferimento topologico (rete stradale e delle fermate) che deve essere unico e condiviso;~~
  - ~~– riferimenti temporali: il confronto tra servizio reso e servizio programmato impone, infatti, che così come la conoscenza del servizio reso è frutto di registrazioni effettuate in tempo reale, anche il programma di esercizio sia sistematicamente aggiornato in tempo reale.~~~~

#### ~~\* Criteri di valutazione delle offerte~~

~~La contrazione delle risorse finanziarie in conto corrispettivi porta a sottolineare l'importanza:~~

- ~~▪ dell'offerta economica (ribasso);~~
- ~~▪ dell'offerta di servizio, in particolare, per quanto attiene alla quantità di servizio offerta.~~

~~Minore importanza è attribuita alla componente qualitativa dell'offerta, considerato che:~~

- ~~▪ saranno definiti dal Capitolato sia specifici obblighi in materia di bigliettazione~~

~~elettronica, di AVM, di monitoraggio, di informazione al pubblico, sia ragionevoli valori prescrittivi minimi circa le caratteristiche del parco veicoli;~~

- ~~\* e, pertanto, lo spazio di offerta incrementale lasciato ai Concorrenti sarà di dimensione limitata.~~

~~Gli elementi qualitativi principali di offerta incrementale riguarderanno le caratteristiche del parco iniziale, un tasso di suo rinnovo maggiore del minimo prescritto, dotazioni tecnologiche a supporto del monitoraggio e dell'informazione migliori delle minime prescritte.~~

~~Il metodo di valutazione delle offerte tenderà ad integrare le componenti quantitative delle offerte con quelle propriamente qualitative (ossia non direttamente esprimibili in termini monetari). In tale caso:~~

- ~~\* Solo il ribasso sarebbe direttamente espresso in termini monetari e pertanto costituirebbe la sola componente dell'Offerta Economica.~~
- ~~\* Per quanto attiene alla (fondamentale) componente "Offerta di Servizio" il suo dato quantitativo (incremento di produzione chilometrica rispetto alla minima prescritta) si abbinerebbe agli aspetti qualitativi rappresentati dagli Indicatori Prestazionali Qualitativi.~~

~~Poiché nessun componente di offerta può essere parte sia dell'Offerta Tecnica che dell'Offerta Economica, la presenza di una componente valutativa afferente agli IP Qualitativi determina il mantenimento dell'Offerta di Servizio nell'ambito dell'Offerta Tecnica.~~

- ~~\* Analogamente per le componenti dell'offerta relative alla Qualità: la contestualità di dato quantitativo e di dato qualitativo (lasciato alla regolata discrezionale valutazione della Commissione) ne determina il mantenimento nell'ambito dell'Offerta Tecnica.~~

~~A prescindere dagli aspetti implementativi, il Metodo di valutazione predisposto dalla Regione (e non modificabile dalle Province) tende all'obiettivo di assegnare la concessione all'offerta che offra il maggiore globale beneficio per gli Enti concedenti, considerando tutte le diverse componenti in cui essa è strutturata.~~

#### ~~\* Piano Finanziario~~

~~Un ultimo tema che non rileva direttamente ai fini della valutazione, ma che è ad essa relazionato, è quello degli strumenti di verifica della sostenibilità economico finanziaria dell'offerta e della coerenza e veridicità degli impegni con questa assunti dal Concorrente.~~

~~A tale riguardo, si prevede l'obbligo per i Concorrenti di predisporre un Piano Finanziario secondo precise regole stabilite dal Capitolato tipo predisposto dalla Regione.~~

~~Il Piano Finanziario è documento predisposto dal Concorrente al fine di dimostrare che la sua Offerta è congrua, ossia è sostenibile sotto il profilo della gestione economica e finanziaria, considerato l'insieme delle obbligazioni stabilite dal Capitolato ed i contenuti dell'Offerta.~~

~~Esso non è parte né dell'Offerta Tecnica né dell'Offerta Economica, bensì costituisce documentazione a sé stante valutata dall'Ente a valle dell'aggiudicazione provvisoria, prima di procedere all'aggiudicazione definitiva.~~

## ~~7.2 L'affidamento dei servizi ferroviari~~

~~La Regione prevede di avviare la procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi ferroviari regionali, entro il primo semestre del 2014. Il vigente contratto con Trenitalia ha, infatti, scadenza al 31.12.2014.~~

~~Prima di procedere all'avvio della procedura di gara:~~

- ~~\* dovranno essere definite le tematiche, attualmente in corso di discussione a livello interregionale, legate alla gestione contrattuale dei treni interregionali e alla loro~~

~~assegnazione ai Contratti di Servizio delle Regioni contermini in base a criteri che non penalizzino la produzione (e quindi i costi) e alla quantificazione e trasparente ripartizione dei titoli di viaggio solo di tratta regionale su questi treni (i titoli di viaggio sono incassati su base regionale da rete di vendita, mentre il ricavo deve essere assegnato al treno);~~

- ~~\* dovrà essere sottoscritto l'Accordo Quadro con RFI per la regolamentazione dell'utilizzo della capacità sull'infrastruttura ferroviaria nazionale interessata dai servizi oggetto dell'affidamento.~~

~~Il nuovo Contratto di Servizio ferroviario, potrà prevedere la riduzione dei servizi attualmente programmati in ragione della diminuzione delle risorse finanziarie provenienti dallo Stato. Tale eventuale riduzione interesserà esclusivamente servizi che hanno scarso impatto sull'utenza in relazione alle basse frequentazioni. Conseguentemente si procederà ad una riduzione del corrispettivo previsto a base di gara.~~

~~All'interno del Programma di Esercizio ferroviario saranno individuati:~~

- ~~\* Servizi di base, che la Regione ritiene di poter garantire nell'arco del periodo di Contratto;~~
- ~~\* Servizi comprimibili e sopprimibili in funzione delle reali disponibilità finanziarie della Regione, individuati sulla base di un elenco per tipologia e priorità nel caso di interventi di riduzione delle percorrenze.~~

~~Tra gli obblighi a carico dell'aggiudicatario, sarà previsto in particolare:~~

- ~~\* L'obbligo di aderire al sistema di integrazione tariffaria regionale;~~
- ~~\* L'obbligo di mettere a disposizione dell'eventuale subentrante, nella successiva gara, il materiale rotabile acquisito nel corso di vigenza del Contratto di Servizio, in modo da migliorare le condizioni di competitività della successiva procedura di affidamento dei servizi;~~
- ~~\* L'obbligo di fornire una rendicontazione tecnica ed economica analitica dell'andamento del Contratto di Servizio.~~

~~I principali aspetti contrattuali saranno:~~

~~\* Durata degli affidamenti~~

~~La durata degli affidamenti è fissata in 8 anni al massimo.~~

~~\* Specificazione dei servizi da mettere a gara~~

~~La Specificazione dei Servizi sarà di tipo "rigido", ossia in forma di programma di esercizio.~~

~~\* Corrispettivo effettivamente riconosciuto e modalità di revisione nel corso dell'affidamento~~

~~Il corrispettivo che sarà effettivamente riconosciuto è stabilito secondo la modalità detta "a misura" ed è calcolato come sommatoria dei prodotti tra produzione chilometrica realmente effettuata e corrispondente corrispettivo chilometrico.~~

~~Tutti i corrispettivi si intendono onnicomprensivi.~~

~~Dopo il primo biennio contrattuale (ovvero dopo il primo anno nel caso di inflazione maggiore del 3%) e su base annuale, si procede all'adeguamento dei corrispettivi unitari applicando il tasso ISTAT-FOI calcolato sull'intero anno precedente.~~

~~\* Tariffe e modalità di revisione nel corso dell'affidamento~~

~~L'affidamento sarà del tipo net cost: i ricavi da traffico sono pertanto integralmente attribuiti al Concessionario.~~

~~Con il nuovo affidamento verrà attivato un nuovo Sistema Tariffario incentrato~~

~~sull'integrazione tra i servizi (urbani, extraurbani, tra Bacini diversi, tra le modalità automobilistica e ferroviaria).~~

~~Nel corso della vigenza del nuovo affidamento sarà previsto, contestualmente all'attivazione del Sistema di Bigliettazione Elettronica (paragrafo 4.3), un'evoluzione del Sistema Tariffario, che passerà da uno stato iniziale (che recupera, innovandoli, alcuni caratteri dell'attuale regolazione) ad uno stato evoluto consentito dalla completa implementazione del previsto Sistema di Bigliettazione Elettronica.~~

~~\* Beni utilizzati per l'esercizio dei servizi di trasporto.~~

~~Non è attribuibile il carattere di "non fungibilità a costi socialmente sostenibili" ai veicoli utilizzati per l'esercizio dei servizi, alle strutture logistiche minori o alle attrezzature.~~

~~L'officina di Ancona in particolare è di proprietà di Trenitalia e non sono presenti officine o depositi di RFI in Regione, pertanto un eventuale nuovo gestore dovrà organizzarsi autonomamente per la gestione delle attività manutentive.~~

~~\* Obblighi in materia di qualità~~

~~Il Contratto di Servizio disciplinerà:~~

- ~~▪ gli standards di qualità da rispettare, recependo sia quelli stabiliti dalla lex specialis di gara, sia gli impegni assunti dall'affidatario in sede di offerta;~~
- ~~▪ la possibilità di loro ridefinizione a seguito di minori o maggiori risorse pubbliche (rispetto a quanto preventivato in sede di gara) per il finanziamento dei servizi e/o per il sostegno degli investimenti;~~
- ~~▪ le penali da applicare per mancato rispetto degli standard di qualità.~~

~~\* Monitoraggio e Sistema informativo~~

~~Il Contratto di Servizio disciplinerà il sistema di certificazione del servizio, che è necessario anche in considerazione del metodo di pagamento "a misura" dei servizi.~~

~~\* Criteri di valutazione delle offerte~~

~~La contrazione delle risorse finanziarie in conto corrispettivi porta a sottolineare l'importanza:~~

- ~~▪ dell'offerta economica (ribasso);~~
- ~~▪ dell'offerta di servizio, in particolare, per quanto attiene alla quantità di servizio offerta.~~

~~Minore importanza è attribuita alla componente qualitativa dell'offerta, considerate che:~~

- ~~▪ saranno definiti dal Capitolato sia specifici obblighi in materia di bigliettazione elettronica, di monitoraggio, di informazione al pubblico, sia ragionevoli valori prescrittivi minimi circa le caratteristiche del parco veicoli;~~
- ~~▪ e, pertanto, lo spazio di offerta incrementale lasciato ai Concorrenti sarà di dimensione limitata.~~

~~Gli elementi qualitativi principali di offerta incrementale riguarderanno le caratteristiche del parco iniziale, un tasso di suo rinnovo maggiore del minimo prescritto, dotazioni tecnologiche a supporto del monitoraggio e dell'informazione migliori delle minime prescritte.~~

~~Il metodo di valutazione delle offerte tenderà ad integrare le componenti quantitative delle offerte con quelle propriamente qualitative (ossia non direttamente esprimibili in termini monetari).~~

~~A prescindere dagli aspetti implementativi, il Metodo di valutazione predisposto dalla~~

~~Regione tende all'obiettivo di assegnare la concessione all'offerta che offra il maggiore globale beneficio, considerando tutte le diverse componenti in cui essa è strutturata.~~

~~\* Piano Finanziario~~

~~Un ultimo tema che non rileva direttamente ai fini della valutazione, ma che è ad essa relazionato, è quello degli strumenti di verifica della sostenibilità economico-finanziaria dell'offerta e della coerenza e veridicità degli impegni con questa assunti dal Concorrente~~

~~A tale riguardo, si prevede l'obbligo per i Concorrenti di predisporre un Piano Finanziario secondo precise regole stabilite dal Capitolato tipo predisposto dalla Regione.~~

~~Il Piano Finanziario è documento predisposto dal Concorrente al fine di dimostrare che la sua Offerta è congrua, ossia è sostenibile sotto il profilo della gestione economica e finanziaria, considerato l'insieme delle obbligazioni stabilite dal Capitolato ed i contenuti dell'Offerta.~~

~~Esso non è parte né dell'Offerta Tecnica né dell'Offerta Economica, bensì costituisce documentazione a se stante valutata dalla Regione a valle dell'aggiudicazione provvisoria, prima di procedere all'aggiudicazione definitiva.~~

## 8 RIEPILOGO DEL QUADRO ECONOMICO DELLA SPESA PROGRAMMATA

Per il periodo 2013-2015, per la gestione del servizio di trasporto pubblico locale su gomma e su ferro e per le spese ad esso direttamente collegate è previsto l'impegno di oltre ~~388~~ ~~385~~ Meuro tra fondi statali e fondi regionali, come di seguito specificato. Come è evidente dalla ripartizione programmata, si prevede un incremento della spesa per gli anni 2014 e 2015, rispetto al 2013, di complessivi 3.16 Meuro ~~si prevede il mantenimento degli stanziamenti già programmati per il 2013 fatti salvi eventuali rimodulazioni contenute in sede di assestamento di bilancio 2013 e degli esercizi finanziari successivi.~~

<b>SPESA PROGRAMMATA – Fondi da impegnare nel periodo 2013-2015</b>				
<i>Anno di spesa</i>	2013	2014	2015	<i>Totali nel triennio</i>
Gestione TPL Gomma	€ 65.900.000,00	€ 65.000.000,00	€ 65.000.000,00	€ 195.900.000,00
Gestione TPL Ferro	€ 42.500.000,00	€ 42.500.000,00	€ 42.500.000,00	€ 127.500.000,00
Implementazione Bigliettazione Elettronica	€ 500.000,00	€ 4.000.000,00	€ 7.500.000,00	€ 12.000.000,00
Implementazione Sistemi AVM	€ 500.000,00	€ 500.000,00	€ -	€ 1.000.000,00
Contributo per Rinnovi Contratti Autoferrotranvieri	€ 12.000.000,00	€ 12.000.000,00	€ 12.000.000,00	€ 36.000.000,00
Agevolazioni Tariffarie TPL Gomma	€ 3.600.000,00	€ 4.500.000,00	€ 4.500.000,00	€ 12.600.000,00
Implementazione Sistema Informativo per il TPL	€ 24.400,00	€ 195.200,00	€ 24.400,00	€ 244.000,00
<b>TOTALE</b>	<b>€ 125.024.400,00</b>	<b>€ 128.695.200,00</b>	<b>€ 131.524.400,00</b>	<b>€ 385.244.000,00</b>

<i>Anno di spesa</i>	2013	2014	2015	<i>Totali nel triennio</i>
Gestione TPL Gomma	€ 65.900.000,00	€ 66.580.345,00	€ 66.580.345,00	€ 199.060.690,00
Gestione TPL Ferro	€ 42.500.000,00	€ 42.500.000,00	€ 42.500.000,00	€ 127.500.000,00
Implementazione della Bigliettazione Elettronica	€ 500.000,00	€ 4.000.000,00	€ 7.500.000,00	€ 12.000.000,00
Implementazione dei Sistemi AVM	€ 500.000,00	€ 500.000,00	€ -	€ 1.000.000,00
Contributo per rinnovi Contratti Autoferrotranvieri	€ 12.000.000,00	€ 12.000.000,00	€ 12.000.000,00	€ 36.000.000,00
Agevolazioni tariffarie TPL Gomma	€ 3.600.000,00	€ 4.500.000,00	€ 4.500.000,00	€ 12.600.000,00
Implementazione Sistema Informativo per il TPL	€ 24.400,00	€ 195.200,00	€ 24.400,00	€ 244.000,00
<b>TOTALE</b>	<b>€ 125.024.400,00</b>	<b>€ 130.275.545,00</b>	<b>€ 133.104.745,00</b>	<b>€ 388.404.690,00</b>

Per quanto riguarda gli investimenti a favore della mobilità si sta concludendo il programma di finanziamento POR FESR Marche 2007/2013 e PAR FAS 2007/2013, con i quali fondi non è possibile finanziare ulteriori azioni, a meno di eventuali riprogrammazioni di economie di spesa.

Il nuovo programma di investimenti per il settore potrà essere pianificato solo a seguito della nuova Programmazione Comunitaria e nazionale prevista per il 2014/2020. Di seguito la programmazione dei fondi già assegnati ma da erogare nell'arco del triennio, fatta eccezione per gli interventi a favore della mobilità ciclistica per i quali si programma uno stanziamento di 1,07 Meuro.



## PROGRAMMA TRIENNALE REGIONALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2013/2015

### MOBILITA' CICLISTICA - programmazione della spesa 2013-2015

Anno di spesa	2013	2014	2015	Totali nel triennio
Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica	€ 410.000,00	€ 330.000,00	€ 330.000,00	€ <b>1.070.000,00</b>

### SPESA PROGRAMMATA - Prospetto dei fondi assegnati, non ancora erogati

Anno di spesa	2013	2014	2015	Totali nel triennio
Impiantistica di Rete per il TPL	€ 243.646,00	€ 144.510,50	€ -	€ 388.156,50
Pensiline e Priorità Semaforica	€ 389.384,70	€ -	€ -	€ 389.384,70
Impianti di risalita	€ 1.240.750,00	€ 1.729.800,00	€ -	€ 2.970.550,00
Nodi e Parcheggi di Scambio	€ 909.865,69	€ 1.709.664,53	€ 384.456,69	€ 3.003.986,91
Mobilità Ciclistica	€ 467.957,90	€ -	€ -	€ 467.957,90
Nuove Fermate Ferroviarie	€ 592.000,00	€ -	€ -	€ 592.000,00
Stazioni Ferroviarie Impresenziate	€ 133.762,68	€ 70.978,30	€ -	€ 204.740,98
<b>TOTALE</b>	€ <b>3.977.366,97</b>	€ <b>3.654.953,33</b>	€ <b>384.456,69</b>	€ <b>8.016.776,99</b>