



GIUNTA REGIONALE

Seduta del 28 DIC. 2017

Deliberazione N. 848/C

L'anno il giorno del mese di 28 DIC. 2017

negli uffici della Regione Abruzzo, si è riunita la Giunta Regionale presieduta dal Presidente Sig. Dott. Luciano D'ALFONSO

con l'intervento dei componenti:

	P	A
1. LOLLI Giovanni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2. DI MATTEO Donato	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
3. GEROSOLIMO Andrea	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4. PAOLUCCI Silvio	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. PEPE Dino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. SCLOCCO Marinella	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Svolge le funzioni di Segretario SILVIO PAOLUCCI - VINCENZO RIVERA

OGGETTO

Definizione dei livelli dei servizi minimi e degli ambiti di traffico del Trasporto Pubblico Locale

LA GIUNTA REGIONALE

VISTO il Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422, "Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 287 del 10 dicembre 1997

VISTO in particolare l'art. 16, rubricato "Servizi minimi", che definisce i servizi minimi, quali quelli qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni;

VISTO il comma 2 del citato art. 16, che dispone che:

"Nella determinazione del livello dei servizi minimi, le regioni definiscono, d'intesa con gli enti locali, secondo le modalità stabilite dalla legge regionale, e adottando criteri di omogeneità fra regioni, quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini [...] in osservanza dei seguenti criteri:

a) ricorso alle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze di trasporto considerate, con particolare attenzione a quelle delle persone con ridotta capacità motoria;

b) scelta, tra più soluzioni atte a garantire, in condizioni analoghe, sufficienti servizi di trasporto, di quella che comporta i minori costi per la collettività; anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità; dovrà, in particolare, essere considerato nella determinazione dei costi del trasporto su gomma l'incidenza degli elementi esterni, quali la congestione del traffico e l'inquinamento".

VISTA la Legge Regionale 23 dicembre 1998 n. 152 "Norme per il trasporto pubblico locale", con la quale, in attuazione del citato D.Lgs. 422/1997 la Regione Abruzzo disciplina il sistema regionale di trasporto pubblico locale, definendo tra l'altro - agli articoli 5 "Funzioni di competenza regionale", 9 "Piano regionale dei trasporti" e 10 "Programma triennale dei Servizi" - le funzioni, gli ambiti e gli strumenti di programmazione della Regione in materia di infrastrutture e servizi di trasporto.

VISTO l'Art. 13 ("Servizi minimi") della citata Legge Regionale n. 152/1998, che stabilisce contenuti, procedure e definizioni in sede di prima applicazione dei servizi minimi di cui al D.Lgs. 422/1998, prevedendo che:

"La rete dei servizi minimi è definita nei programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale, previa procedura d'intesa con gli enti locali interessati, sulla base delle risorse previste dalla programmazione finanziaria contenuta nei bilanci regionali qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di modalità dei cittadini con riferimento alle seguenti esigenze primarie:

a) *soddisfacimento in via prioritaria del pendolarismo scolastico e lavorativo;*

b) *garanzia dell'accessibilità delle strutture sanitarie, culturali, sociali e amministrative di bacino;*

c) *integrazione fra le reti di trasporto;*

d) *intermodalità;*

e) *scelta delle soluzioni di trasporto per le singole direttrici di traffico che comportino i minori costi per la collettività, mantenendo la qualità, il comfort e gli standard qualitativi minimi del servizio, in termini di regolarità e di età, manutenzione, confortevolezza e pulizia dei veicoli;*

f) *scelta delle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze di trasporto all'interno dei vari bacini di traffico".*

VISTO il Capo VI della Legge Regionale 10 gennaio 2011, n. 1 "Disposizioni finanziarie per la redazione del bilancio annuale 2011 e pluriennale 2011-2013 della Regione Abruzzo (Legge Finanziaria Regionale 2011)", rubricato "Interventi urgenti e indifferibili in materia di trasporto pubblico regionale e locale", e successive modifiche ed integrazioni con il quale, a seguito della consistente riduzione delle risorse statali per lo svolgimento dei servizi pubblici di trasporto, vengono adottate misure di efficientamento, attraverso interventi sul sistema della contribuzione e delle tariffe, e procedure di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico, nonché azioni di riforma del sistema di finanziamento del trasporto pubblico locale;

VISTA la L.R. 9 giugno 2016, n. 13 "Disposizioni in materia di servizi minimi nel trasporto pubblico locale e modifiche alla L.R. 29 maggio 2007, n. 11 (Disciplina dei servizi automobilistici commerciali di trasporto pubblico di persone di competenza regionale) e alla L.R. 10 gennaio 2011, n. 1 (Legge Finanziaria Regionale 2011)", la quale, all'articolo 1 "I servizi minimi", dispone che:

"1. La Regione assicura, nei limiti delle disponibilità del Fondo Regionale Trasporti di cui all'articolo 28-bis della legge regionale 10 gennaio 2013, n. 2 (Disposizioni finanziarie per la redazione del bilancio annuale 2013 e pluriennale 2013 - 2015 della Regione Abruzzo (Legge Finanziaria Regionale 2013)) e successive modifiche e integrazioni, i servizi minimi regionali e comunali, individuati tenendo conto dei criteri di cui all'articolo 16 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della

legge 15 marzo 1997, n. 59) e successive modifiche e integrazioni, nonché dei criteri indicati dall'articolo 16-bis del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95 (Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario), convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, finalizzati a razionalizzare e renderne efficiente sia la programmazione sia la gestione, anche al fine del riparto delle risorse trasferite dal Fondo Nazionale Trasporti.

2. Fino all'approvazione del nuovo assetto ordinamentale del settore dei trasporti pubblici, in deroga agli articoli 13 e 14 della legge regionale 23 dicembre 1998, n. 152 (Norme per il trasporto pubblico locale) e successive modifiche e integrazioni, la rete dei servizi minimi è definita dai servizi di trasporto regionale e comunale, individuati all'esito delle procedure poste in essere nel rispetto del capo VI della legge regionale 10 gennaio 2011, n. 1 (Disposizioni finanziarie per la redazione del bilancio annuale 2011 e pluriennale 2011-2013 della Regione Abruzzo (Legge Finanziaria Regionale 2011)) e successive modifiche e integrazioni, assistiti da contributi di esercizio o corrispettivi contrattuali ovvero da trasferimenti a carico del Fondo Regionale Trasporti. Entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, la Giunta regionale approva, su proposta del Dipartimento competente per materia, il documento di ricognizione dei predetti servizi minimi previa intesa con gli enti locali da raggiungersi ai sensi dell'articolo 13 della legge regionale 11 dicembre 2007, n. 41 (Istituzione e disciplina del Consiglio delle Autonomie locali) e nel rispetto dei criteri di cui all'articolo 16 del D.Lgs. 422/1997. Il Documento di ricognizione è presentato al Consiglio regionale per l'approvazione definitiva".

DATO ATTO:

- che in attuazione del comma 2 appena citato, la Giunta Regionale, con Deliberazione n. 522 del 4 agosto 2016 ha approvato la rete dei servizi minimi regionali e comunali del T.P.L., e raggiunta la prescritta intesa con gli enti locali, come da parere del Comitato delle Autonomie Locali espresso nella seduta del 29/11/2016;
- che tale deliberazione è stata annullata dal TAR Abruzzo-Sezione di Pescara con la sentenza n. 138 datata 11/04/2017 e, successivamente, con altra sentenza del 12/07/2017 n. 220;

CONSIDERATO che, anche in conseguenza dell'annullamento della DGR 522/2016 da parte del TAR Abruzzo – Sezione di Pescara con le sentenze citate (nn. 138 e 220 del 2017), è necessario riavviare le attività di pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto pubblico;

PRESO ATTO:

- che l'art. 3-bis del decreto legge 13/08/2011, n. 138, ha introdotto una disciplina unitaria per tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica e dispone che "le regioni (...) organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi, entro il termine del 30 giugno 2012";
- che il comma 1-bis del medesimo articolo ha previsto, altresì, che "Le funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, compresi quelli appartenenti al settore dei rifiuti urbani, di scelta della forma di gestione, di determinazione delle tariffe all'utenza per quanto di competenza, di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei istituiti o designati ai sensi del comma 1 del presente articolo";
- che in particolare in materia di servizi di trasporto l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), con la Delibera n. 49/2015, recante "Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento" ha fornito le misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e contestualmente avviato le procedure - ai sensi di quanto previsto dagli art. 14 e 16 del D.Lgs. 422/1997 - per pervenire ad indirizzi per la definizione, in tale contesto, dei "servizi minimi, propedeutici alla pianificazione dei trasporti locali, anche a seguito di aggiornamento della normativa vigente, da sottoporre all'approvazione degli organi competenti";

VISTO l'art. 27, comma 6, del Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50 "Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo", convertito, con modificazioni, nella legge 21 giugno 2017, n. 96, il quale dispone che, ai fini del riparto del Fondo Nazionale dei Trasporti,

“entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in Conferenza Unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, nonché previo parere delle competenti Commissioni parlamentari, sono definiti i criteri con cui le regioni a statuto ordinario determinano i livelli adeguati dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale con tutte le modalità, in coerenza con il raggiungimento di obiettivi di soddisfazione della domanda di mobilità, nonché assicurando l'eliminazione di duplicazioni di servizi sulle stesse direttrici e l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 34-octies del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, privilegiando soluzioni innovative e di minor costo per fornire servizi di mobilità nelle aree a domanda debole, quali scelte di sostituzione modale. Le regioni provvedono alla determinazione degli adeguati livelli di servizio entro e non oltre i successivi centoventi giorni e provvedono, altresì, contestualmente ad una riprogrammazione dei servizi [...] anche modificando il piano di cui all'articolo 16-bis, comma 4, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135. In caso di inadempienza della regione entro i predetti centoventi giorni, si procede ai sensi dell'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131.”

VISTA la Legge Regionale 4 agosto 2017, n. 43, che reca *“Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale”* con la quale all'art.1, comma 1, si disciplina che la Regione Abruzzo ha istituito il bacino unico regionale di programmazione dei servizi di trasporto (...) e, al comma 2, ribadisce le proprie funzioni di programmazione - quelle di cui all'art.3-bis del D.L. 138/2011 - nonché di adottare i conseguenti provvedimenti garantendo in ogni caso la partecipazione di tutti gli enti competenti per il trasporto pubblico locale;

VISTA la Deliberazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti numero 48/2017 del 30 marzo 2017, recante *“Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012”*, con la quale, partendo dagli atti di programmazione dei servizi di trasporto previsti dagli articoli 14 e 16 del citato decreto legislativo 422/1997, vengono individuate fasi del processo attraverso il quale il soggetto competente definisce l'Ambito;

DATO ATTO che tali fasi comprendono, in successione e nell'ordine:

- la definizione della domanda potenziale di mobilità (Misura 1);
- la definizione della domanda debole di mobilità ovvero di quella domanda di entità ridotta per volumi e ricorrenza che, in talune condizioni, non consente di raggiungere un adeguato coefficiente di copertura dei costi (Misura 2);
- l'individuazione dell'insieme dei servizi di trasporto compresi nell'Ambito (Misura 3);
- la definizione dei criteri per la determinazione degli obblighi di servizio pubblico relativi a un Ambito, declinati per tutti i servizi ed in particolare per quelli di linea, e la individuazione dei metodi più efficienti per il loro finanziamento (Misura 4);
- la definizione dei criteri per la determinazione e l'aggiornamento delle tariffe i cui proventi contribuiscono al finanziamento degli obblighi di servizio pubblico (Misura 5);
- i principi per una corretta identificazione dei lotti da affidare (Misura 6).

RITENUTO, nelle more dell'emanazione del decreto ministeriale di definizione dei criteri per la determinazione dei servizi minimi che trattasi, di procedere nei limiti della disponibilità del Fondo regionale Trasporti, all'individuazione dei Servizi Minimi di TPL e *degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei*, nel rispetto delle indicazioni contenute nelle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 49/2015 e n. 48/2017;

PRESO ATTO che a tal fine è stato istituito con Determinazione Direttoriale DPE/18 del 22/5/2017, successivamente integrato con Determinazione Direttoriale n.43/DPE del 26/10/2017, un gruppo di lavoro, con il compito di concludere il procedimento, in base a quanto previsto dal D. Lgs. 422/1997, dalla

L.R. n. 13/2016 e nel rispetto delle indicazioni dell'emanando decreto ministeriale di cui all'art. 27, comma 6 del D.L. 50/2017;

VISTO il documento, predisposto dal citato gruppo di lavoro con il supporto tecnico di consulenti esterni, allegato alla presente deliberazione, quale parte integrante e sostanziale (Allegato 1), che definisce i livelli dei servizi minimi del Trasporto Pubblico Locale e gli ambiti all'interno dei quali procedere alle gare per l'affidamento dei relativi servizi, da sottoporre a consultazione delle parti sociali e da inviare al Consiglio regionale per l'approvazione;

CONSIDERATO che il documento di che trattasi, in ragione della metodologia utilizzata e meglio illustrata all'interno del documento stesso, definisce i livelli dei servizi minimi del Trasporto Pubblico Locale tenendo conto dei criteri di cui ai citati *articolo 16 del D. Lgs. 422/1997 (art. 16) e Legge regionale 152/1998 (art. 13 e 14)*, ovvero soddisfa la domanda di mobilità dei cittadini, sia in termini quantitativi che qualitativi, nell'ottica:

- a) dell'integrazione tra le reti di trasporto;
- b) del pendolarismo scolastico e lavorativo;
- c) della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, sociosanitari e culturali;
- d) delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento;

CONSIDERATO altresì che, in linea con quanto previsto dalle Misure 1-6 della Delibera ART n. 48/2017, il documento:

- 1) delinea l'ambito di servizio pubblico, dei bacini di mobilità e definisce la domanda potenziale;
- 2) individua i criteri per definire la domanda debole;
- 3) descrive i criteri per la scelta delle modalità e tipologie di servizi di trasporto atte a soddisfare la domanda debole o le relazioni deboli;
- 4) determina gli obblighi di servizio pubblico e i criteri per la loro copertura finanziaria;
- 5) utilizza gli esiti delle rilevazioni della domanda potenziale di mobilità per determinare i criteri di aggiornamento delle tariffe;
- 6) identifica i lotti dei servizi di trasporto da affidare in regime di esclusiva;

CONSIDERATO, infine, che la spesa associata al livello dei servizi minimi individuati nel documento allegato:

- è calcolata in base alla serie storica degli ultimi anni, posto che *le risorse finanziarie necessarie per garantire il livello dei servizi viene determinato dalle annuali leggi di bilancio sui pertinenti capitoli di spesa*;
- è in linea con quanto previsto nel Piano di Riprogrammazione dei servizi adottato con Delibera di Giunta Regionale n. 763 del 24 ottobre 2013, e pertanto rispetta i criteri indicati dall'*articolo 16-bis del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95* (Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario), convertito con modificazioni dalla *legge 7 agosto 2012, n. 135*, finalizzati a razionalizzare e renderne efficiente sia la programmazione sia la gestione, anche per il riparto delle risorse trasferite dal Fondo Nazionale Trasporti;

DATO ATTO che, come stabilito tra l'altro con D.G.R. n. 539 del 29/09/2017, con successivi provvedimenti si procederà, in base a quanto previsto dall'art. 4 bis del D.L. 78/2009, convertito dalla Legge n.102/2009, e delle indicazioni del documento allegato, a mettere a gara una quota non inferiore al 10% dei servizi di trasporto su gomma, ricadenti nel bacino unico regionale di programmazione, fermo restando la possibilità di avvalersi delle modalità di affidamento di cui all'art. 5, par.4 del Regolamento (CE) 1370/2007, previa verifica dei presupposti di cui alla Misura 6 della Delibera ART n. 48/2017;

DATO ATTO che con L.R. del 21 dicembre 2017, n. 64 sono state prorogate le concessioni in essere per il periodo necessario per l'espletamento delle gare di cui al punto precedente, e comunque non oltre il termine di cui all'art. 8, par.2 del regolamento (CE) 1370/2007 (3/12/2019);

RITENUTO necessario avviare le procedure, previste dall'*articolo 13 della legge regionale 11 dicembre 2007, n. 41* (Istituzione e disciplina del C.A.L.), di intesa con gli Enti Locali, da acquisire in sede di Consiglio delle Autonomie Locali;

VISTA la D.G.R. 31 marzo 2015 n. 246 avente ad oggetto: "Integrazione DGR 864 del 23.12.2014 "Disposizioni per atti urgenti e indifferibili dei Dipartimenti della Giunta regionale e Strutture autonome temporaneamente privi di titolari di incarico – reggenza del Direttore della Direzione Generale della Regione";

DATO ATTO che la posizione del Direttore del Dipartimento Infrastrutture Trasporti Mobilità Reti e Logistica è vacante;

VISTA la Delibera della Giunta regionale n. 268 del 22 maggio 2017, con la quale è stato conferito l'incarico di Direttore Generale Regionale, successivamente prorogato con D.G.R. n. 746 del 12 dicembre 2017;

PRESO ATTO che il Direttore *ad interim* del Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica e il Dirigente del Servizio Pianificazione e Programmazione dei Trasporti, Piano Regionale Sicurezza Stradale hanno attestato la legittimità e la regolarità tecnico-amministrativa del presente provvedimento;

SU PROPOSTA del Presidente, a voti unanimi espressi nelle forme di legge

DELIBERA

per le motivazioni descritte in narrativa, parte integrante e sostanziale del presente dispositivo:

1. **di approvare** l'allegato documento, parte integrante e sostanziale del presente atto (Allegato 1 – "Definizione dei Bacini di Mobilità, determinazione dei livelli dei Servizi Minimi e loro attribuzione territoriale") di determinazione del livello dei servizi minimi del trasporto pubblico locale, previsto dall'art. 13, comma 1 della Legge Regionale 23 dicembre 1998, n. 152, riservandosi eventuali integrazioni e precisazioni in sede di definizione del Piano Triennale dei Servizi di cui all'art. 10 della citata L.R. 152/1998;
2. **di dare atto** che il presente provvedimento potrà essere integrato e/o modificato all'esito dell'emanazione del redigendo decreto ministeriale, di cui all'art. 27 del D.L. 50/2017, nonché all'esito delle procedure di cui al successivo punto 5;
3. **di stabilire** che si procederà, in base a quanto previsto dall'art. 4 bis del D.L. 78/2009, convertito dalla Legge n.102/2009 e delle indicazioni del documento "Allegato 1", a mettere a gara una quota non inferiore al 10% dei servizi di trasporto su gomma, ricadenti nel bacino unico regionale di programmazione, fermo restando l'eventuale possibilità di avvalersi delle modalità di affidamento di cui all'art. 5, par.4 del Regolamento (CE) 1370/2007, previa verifica dei presupposti di cui alla Misura 6 della Delibera ART n. 48/2017;
4. **di dare atto** che con L.R. 21 dicembre 2017, n. 64 sono state prorogate le concessioni in essere per il periodo necessario per l'espletamento delle gare di cui al punto precedente, e comunque non oltre il termine di cui all'art. 8, par.2 del regolamento (CE) 1370/2007 (3/12/2019);
5. **di avviare** le procedure concertative di cui all'articolo 14 della Legge Regionale 23 dicembre 1998, n. 152, e all'articolo 13 della Legge Regionale 11 dicembre 2007, n. 41 (*Istituzione e disciplina del C.A.L.*) e successivamente al Consiglio regionale;
6. **di demandare** al Direttore del Dipartimento Infrastrutture, Trasporti, Mobilità, Reti e Logistica tutti gli atti connessi e conseguenti, inclusa la pubblicazione dell'avviso di preinformazione di cui all'art. 7 del Regolamento n. 1370/2007, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 27 del decreto-legge 50/2017;
7. **di disporre** la pubblicazione della presente deliberazione nel sito istituzionale della Regione Abruzzo e nel BURAT.

L.R. 14.9.1999, n. 77, art. 23

- DIPARTIMENTO: DPE – INFRASTRUTTURE TRASPORTI MOBILITA' RETI E LOGISTICA
- DPE002 – PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE DEI TRASPORTI, PIANO REGIONALE SICUREZZA STRADALE

L'Estensore

Dott.ssa Francesca Rasetta
Francesca Rasetta
(firma)

La Responsabile dell'Ufficio

Dott.ssa Francesca Rasetta
Francesca Rasetta
(firma)

Il Dirigente del Servizio

Dott. Tobia Monaco
Tobia Monaco
(firma)

Il Direttore del Dipartimento

Dott. Vincenzo Rivera
Vincenzo Rivera
(firma)

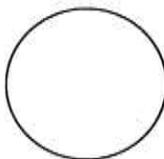
Il Componente la Giunta

F.to Dott. Luciano D'Alfonso
(firma)

Approvato e sottoscritto:

Il Segretario della Giunta

F.to PAOLUCCI
Paolucci
(firma)

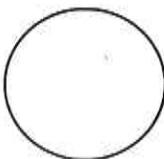


Il Presidente della Giunta

F.to Dott. Luciano D'Alfonso
(firma)

Copia conforme all'originale per uso amministrativo

L'Aquila, li _____
Giunta



Il Dirigente del Servizio Affari della
LUCIANO BADIA
Luciano Badia
(firma)



Regione Abruzzo

**Definizione dei Bacini di Mobilità,
determinazione dei livelli dei *Servizi Minimi*
e loro attribuzione territoriale**

ALLEGATO come parte integrante alla del-
berazione n. 848 del 28 DIC. 2017
IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA
SILVIO PAOLUCCI
VINCEZZO RIVERA
BARRA LUCIANO

Dicembre 2017





Regione Abruzzo

Dicembre 2017



Regione Abruzzo

Assessorato ai Trasporti

Consigliere Delegato: Dott. Camillo D'Alessandro

Direttore: Dr. Vincenzo Rivera

Gruppo di Lavoro

Coordinamento:
Dr. Tobia Monaco

Elaborazione:
Arch. Francesco Cotellessa
Dr.ssa Laura De Rosa
Dr. Mario Litterio
Dr. Giovanni Marchese
Dott.ssa Francesca Rasetta
Ing. Aldo Saraceni
Ing. Stefania Sciarra
Dr.ssa Piera Tozzi
Dr.ssa Daniela Tuzi

Elaborazioni: TPS srl





Indice

1	Introduzione.....	4
2	Quadro normativo di riferimento	5
2.1	Livelli di governo dei servizi di TPL.....	5
2.2	Obbligo di suddivisione del Bacino di Mobilità in lotti di gara	6
3	Il Bacino Unico di Programmazione Regionale.....	9
3.1	Definizione delle aree a domanda debole	11
4	Suddivisione del Bacino Unico di Programmazione in Bacini di Mobilità (DL 50/2017 art 48 comma 1).....	22
5	Determinazione dei Servizi Minimi	29
5.1	Analisi benchmark delle dotazioni di servizi di TPL a livello nazionale	30
5.2	 Criteri per la determinazione dei livelli dei servizi minimi	36
5.2.1	<i>Stima degli spostamenti intercomunali.....</i>	<i>37</i>
5.2.2	<i>Stima degli spostamenti intracomunali.....</i>	<i>38</i>
5.2.3	<i>Livelli dei servizi minimi riferiti al Bacino Unico di Programmazione</i>	<i>39</i>
5.2.4	<i>Livelli dei servizi minimi dei Bacini di Mobilità.....</i>	<i>40</i>
5.3	Struttura dei servizi minimi	40
6	Prefigurazione della suddivisione dei Bacini di Mobilità in lotti di gara (comma 4 del art. 48 del D.L-50/2017).....	46
7	La copertura finanziaria	60





1 Introduzione

Nel presente documento dopo un inquadramento di carattere normativo vengono trattati, nell'ordine, i seguenti temi:

- la definizione del Bacino Unico di Programmazione Regionale;
- l'individuazione delle aree a domanda debole per le quali in sede di successiva redazione del Piano Triennale dei Servizi (PTS) saranno definite le modalità di organizzazione del TPL più confacente con le caratteristiche di mobilità delle aree stesse in conformità a quanto previsto dalla Del. ART 48/2017;
- la definizione dei Bacini di Mobilità in conformità a quanto previsto dalla Del. ART 48/2017 e dal comma 1 dell'art. 48 del D.L. 50/2017;
- la definizione dell'entità dei servizi minimi a livello del Bacino Unico di Programmazione e la quantificazione della loro attribuzione ai Bacini di Mobilità;
- prefigurazione della suddivisione dei Bacini di Mobilità in lotti di gara in coerenza con le disposizioni del comma 4 del art. 48 del D.L. 50/2017;
- quantificazione economica dei servizi.

La definizione dei Programmi di Esercizio (PdE) di breve, medio e lungo termine che saranno la base dei futuri affidamenti è demandata alla redazione del Piano Triennale dei Servizi (PTS).





2 Quadro normativo di riferimento

2.1 Livelli di governo dei servizi di TPL

Il processo di organizzazione dei servizi di TPL, ai sensi della vigente normativa di riferimento, si articola in tre livelli territoriali: il Bacino di Programmazione (di norma regionale), il Bacino di traffico o di mobilità ed il Bacino di gara. Essi rappresentano entità ben distinte tra loro e funzionali a pervenire ai nuovi affidamenti dei servizi come ribadito anche dal passaggio dell'allegato A alla Del. 46/2014 ART di seguito riportato.

"Il processo di organizzazione dei servizi di TPL si articola, ..., in diversi livelli territoriali: il bacino di programmazione (di norma regionale), il bacino di traffico ottimale ed il bacino di gara, che rappresentano peraltro nozioni distinte". L'allegato B della Del. 83/2016 ART fornisce a tal proposito le seguenti definizioni dei tre livelli territoriali succitati:

- **Bacino di programmazione:** livello di governo territoriale, di norma regionale o metropolitano, per l'esercizio delle funzioni di indirizzo, pianificazione, programmazione.
- **Bacino di traffico o di mobilità:** area risultante dall'insieme di più Comuni contigui caratterizzata da una domanda di mobilità i cui luoghi di origine-destinazione (O/D) sono prevalentemente all'interno dei confini dell'area stessa e che può essere soddisfatta con una rete funzionale autonoma e con un sistema integrato di servizi per gli utenti.
- **Bacino o Lotto di gara:** disegno del servizio di tipo geografico e/o modale che determina in almeno 2 il numero di partecipanti ai fini della contendibilità della gara, garantendo l'efficienza e l'efficacia del servizio in relazione alla sussistenza di economie di scala, di densità e di complementarità o di ampiezza. In caso di affidamento con modalità dirette o in house, l'estensione geografica e/o modale dell'affidamento costituisce un lotto di affidamento.

Per quanto attiene il primo livello (Bacino di programmazione), la cui caratterizzazione prevalente è quella attinente l'esercizio di funzioni di governance strategica del sistema TPL, la Regione Abruzzo, con proprio atto, ha sancito che effettivamente si tratta di un'unica entità.

Di seguito si riportano i più recenti riferimenti legislativi in materia di articolazione e competenze nel processo di organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale costituiti dall'art. 48 del D.L. 50/2017 convertito in legge mediante la L. 96/2017 e ripresi dal testo coordinato con la L.96/2017





D.L. 50/17 Art. 48 Comma 1. *I bacini di mobilità per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e i relativi enti di governo, sono determinati dalle regioni, sentite le città metropolitane, gli altri enti di area vasta e i comuni capoluogo di Provincia, nell'ambito della pianificazione del trasporto pubblico regionale e locale, sulla base di analisi della domanda che tengano conto delle caratteristiche socio-economiche, demografiche e comportamentali dell'utenza potenziale, della struttura orografica, del livello di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento. La definizione dei bacini di mobilità rileva anche ai fini della pianificazione e del finanziamento degli interventi della mobilità urbana sostenibile.*

Comma 2. *I bacini di cui al comma 1 comprendono un'utenza minima di 350.000 abitanti ovvero inferiore solo se coincidenti con il territorio di enti di area vasta o di città metropolitane. Agli enti di governo dei bacini possono essere conferite in uso le reti, gli impianti e le altre dotazioni patrimoniali di proprietà degli enti pubblici associati. In tal caso gli enti di governo costituiscono società interamente possedute dagli enti conferenti, che possono affidare anche la gestione delle reti, degli impianti e delle altre dotazioni patrimoniali. Al capitale di tali società non è ammessa la partecipazione, neanche parziale o indiretta, di soggetti privati.*

Il comma 2 prevede che i bacini abbiano un'utenza minima di 350.000 abitanti. E' ammessa un'utenza inferiore a tale soglia minima soltanto nel caso in cui i bacini coincidano con il territorio di "enti di area vasta o di città metropolitane". La nozione di area vasta è contemplata dalla legge n. 56 del 2014 (art.1, commi 2 e 3) e si riferisce alle città metropolitane e alle province.

La determinazione dei bacini di mobilità avviene in base a una quantificazione ovvero a una stima della domanda di trasporto pubblico locale e regionale che si intende soddisfare, avvalendosi sia di matrici origine/destinazione per l'individuazione della rete intermodale dei servizi di trasporto pubblico di linea e non, sia delle informazioni a disposizione dell'Osservatorio nazionale sulle politiche di trasporto pubblico locale [...] Le Regioni possono fare salvi i bacini determinati anteriormente alla data di entrata in vigore del decreto-legge, solo se questi risultino coerenti con i criteri dettati dalla disposizione in esame (comma 3)."

2.2 Obbligo di suddivisione del Bacino di Mobilità in lotti di gara

Un ulteriore tema rilevante, riguarda l'obbligo, salvo casi particolari e circostanziati, di procedere ad una suddivisione del Bacino di Mobilità in lotti di gara.

Nel presente paragrafo si riportano alcuni riferimenti particolarmente significativi che confermano come la norma preveda una suddivisione del Bacino di Mobilità in più lotti di gara. Il primo riferimento è costituito dal comma 4 dell'art. 48 del D.L. 50/17 di cui si riporta di seguito il testo.





D.L. 50/17 Art.48 Comma 4. *Ai fini dello svolgimento delle procedure di scelta del contraente per i servizi di trasporto locale e regionale, gli enti affidanti, con l'obiettivo di promuovere la più ampia partecipazione alle medesime, articolano i bacini di mobilità in più lotti, oggetto di procedure di gara e di contratti di servizio, tenuto conto delle caratteristiche della domanda e salvo eccezioni motivate da economie di scala proprie di ciascuna modalità e da altre ragioni di efficienza economica, nonché relative alla specificità territoriale dell'area soggetta alle disposizioni di cui alla legge 16 aprile 1973, n. 171 e successive modificazioni. Tali eccezioni sono disciplinate con delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f) del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, come modificato dal comma 6, lettera a), del presente articolo. Per quanto riguarda i servizi ferroviari l'Autorità può prevedere eccezioni relative anche a lotti comprendenti territori appartenenti a più Regioni, previa intesa tra le regioni interessate.*

Il comma 6 dello stesso art. 48, ripreso dal testo coordinato con la L. 96/2017, sancisce il carattere di eccezionalità al principio della minore estensione dei lotti di gara rispetto al Bacino di Mobilità attribuendo tale facoltà unicamente alla Autorità di Regolazione dei Trasporti.

D.L. 50/17 Art. 48 Comma 6. *All'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre, n. 214¹, sono apportate le seguenti modificazioni: a) al comma 2, lettera f)² sono anteposte le seguenti parole: «a definire i criteri per la determinazione delle eccezioni al principio della minore estensione territoriale dei lotti di gara rispetto ai bacini di pianificazione, tenendo conto della domanda effettiva e di quella potenziale, delle economie di scala e di integrazione tra servizi, di eventuali altri criteri determinati dalla normativa vigente, nonché»; [...].*

Il comma 4 dell'art. 48 sancisce quindi il principio in base al quale il Bacino di Mobilità debba essere suddiviso in più lotti di gara tenendo conto delle caratteristiche della domanda di mobilità. Le eventuali eccezioni a tali principi, che sono in ogni caso una facoltà dell'Ente e non un obbligo, ai sensi del medesimo comma 3 dovranno essere disciplinate dall'ART, alla quale, tramite il comma 4 e il

¹ DECRETO-LEGGE 6 dicembre 2011, n. 201

Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici. (GU n.284 del 6-12-2011 - Suppl. Ordinario n. 251) Decreto-Legge convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011, n. 214 (in SO n. 276, relativo alla G.U. 27/12/2011, n. 300) e successive ulteriori modificazioni e integrazioni.

² Il Testo del Comma 2 lettera f) recita "a definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici; con riferimento al trasporto ferroviario regionale, l'Autorità verifica che nei relativi bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti. In questi casi, all'impresa aggiudicataria è concesso un tempo massimo di diciotto mesi, decorrenti dall'aggiudicazione definitiva, per l'acquisizione del materiale rotabile indispensabile per lo svolgimento del servizio."





successivo comma 6 si da mandato di stabilire i criteri per la determinazione di tali eccezioni, il che, peraltro, allo stato attuale non ha ancora avuto luogo.





3 Il Bacino Unico di Programmazione Regionale

La Regione Abruzzo con la Legge Regionale 43/2017 ha istituito il Bacino Unico di Programmazione (BUP) dei servizi su gomma ricadenti sul territorio regionale.

Nel processo di efficientamento della spesa per il trasporto pubblico locale, un elemento rilevante è rappresentato dal riconoscimento da parte dell'Ente programmatore di quei servizi di trasporto finalizzati a soddisfare le esigenze essenziali di mobilità (studio, lavoro, accesso ai servizi...) della popolazione che, operando in condizioni di cosiddetto "fallimento di mercato", per essere effettuati richiedono un sussidio, in quanto non esiste alcun operatore economico disposto ad assumere il rischio di impresa connesso alla loro gestione. L'insieme di tali servizi costituisce l'Obbligo di Servizio Pubblico (OSP); essi, in un bacino variegato e caratterizzato da elevati livelli di mobilità, possono coesistere con servizi ad elevato grado di copertura dei costi mediante i ricavi da traffico (R/C) i quali, ove tale rapporto sia superiore all'unità, si prestano ad essere trasformati in servizi a mercato e quindi, non sussidiati. All'Ente programmatore è lasciata la facoltà di prevedere lo scorporo dei servizi a mercato dalla rete sussidiata oppure di mantenerli nell'ambito del pacchetto dei servizi oggetto di Obbligo di Servizio Pubblico, tenendo comunque implicitamente conto della loro presenza all'atto di fissare i corrispettivi da mettere a base di gara in caso di contratti *net cost* in modo da realizzare quella che in gergo si definisce *sussidiazione incrociata* (tra servizi a differente remunerazione).

Una particolare categoria di servizi inclusi nell'OSP è costituita da quelli che operano in contesti spazio-temporali cosiddetti "a domanda debole".

La Delibera ART 83/2016 tratta i criteri per la definizione della domanda debole che si individua in corrispondenza di specifiche caratteristiche, le quali possono presentarsi in maniera disgiunta, di tipo:

- a. **territoriale**, parlandosi in tal caso di "aree a domanda debole";
- b. **temporale**, relative alle ore notturne del giorno o ad altri periodi della giornata, ai giorni della settimana festivi e prefestivi e ai periodi dell'anno nei quali il numero di spostamenti è significativamente inferiore a quello delle altre ore del giorno;
- c. **soggettivo**, in relazione a misurabili e verificate condizioni di disagio economico, di disabilità e mobilità ridotta, condizione professionale e non.

In termini generali, le caratteristiche di un'utenza debole si riscontrano in presenza di circostanze diverse legate sia alla struttura socio-economica e demografica della popolazione o alla corrispondente condizione professionale e non professionale degli individui, sia alla conformazione fisica e socio-

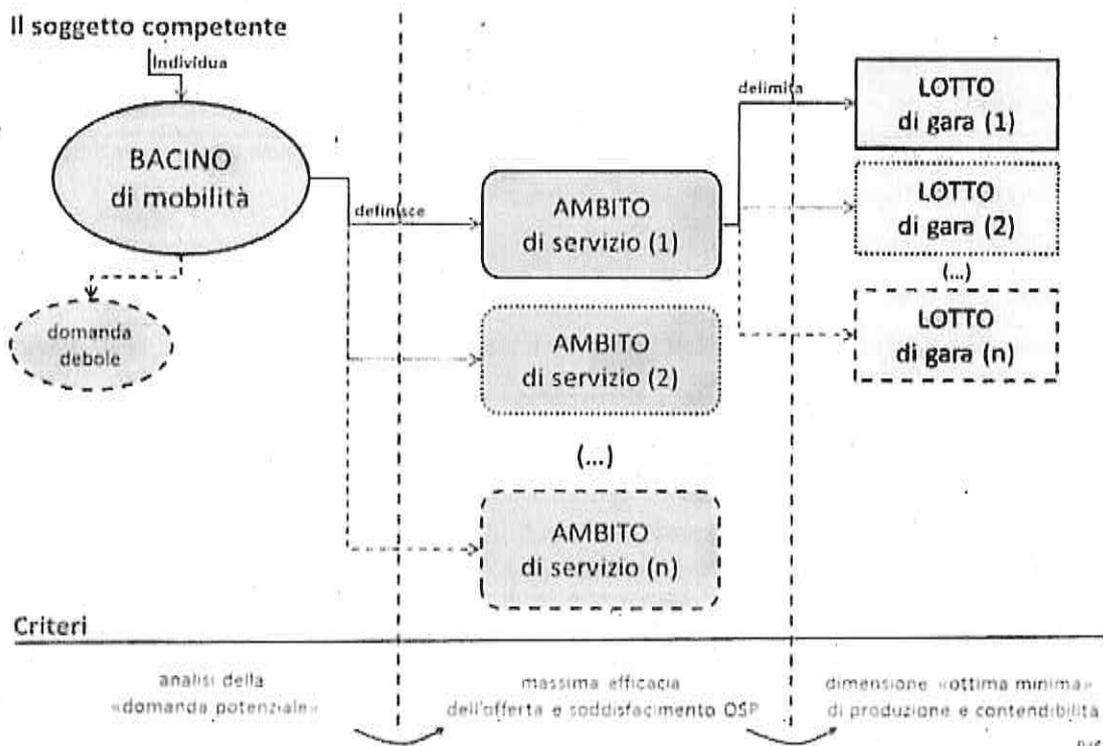




economica dei territori, in termini di orografia, distribuzione e densità della popolazione e degli insediamenti abitativi e produttivi, accessibilità fisica. Quando tali fattori assumono una specifica configurazione (in particolare, elevata presenza di popolazione con età elevata, in fascia scolastica o in condizione professionale o non professionale, abitazioni sparse, montuosità, perifericità, assenza di grandi centri produttivi), si determina una bassa potenzialità generativa di spostamenti e l'utenza dei servizi di trasporto è di modesta entità, spazialmente dispersa o rarefatta. Queste stesse caratteristiche generano condizioni di offerta dei servizi di trasporto più onerose, a fortiori se accompagnate da montuosità in quanto per raggiungere località o insediamenti dispersi in zone montane si allungano i tempi di percorrenza e aumentano i costi di esercizio, in gran parte indipendentemente dalla modalità e tipologia di trasporto utilizzata. Pertanto, anche qualora - ipoteticamente - l'utenza fosse sostenuta, ancorché dispersa e in località montuose, il gettito tariffario dovrebbe coprire in ogni caso livelli di costo più elevati a parità di servizio.

La presenza di domanda debole rappresenta pertanto una forma di "fallimento di mercato" in quanto nessun operatore economico, "ove considerasse il proprio interesse commerciale", servirebbe tale domanda, senza una qualche forma di intervento pubblico compensativa. A presupposto di un tale intervento deve però esservi la qualificazione dei bisogni di mobilità ancorché deboli come essenziali e insopprimibili, meritevoli di essere soddisfatti tramite l'intervento pubblico.

La Del. ART 48/2017 stabilisce che la definizione delle aree a domanda debole debba essere effettuata preliminarmente alla identificazione della rete e della sua eventuale suddivisione in Lotti di gara come mostrato nell'immagine seguente.





Nelle pagine seguenti viene proposta una procedura di applicazione dei criteri di cui alla Del ART 83/2017 finalizzata ad evidenziare i comuni dell'ATO nei cui territori sussistono precondizioni insediative, demografiche, di domanda per cui possono venirsi a determinare condizioni di domanda debole da tenere presenti ai fini della successiva fase di progettazione dei servizi.

3.1 Definizione delle aree a domanda debole

La procedura per l'individuazione delle aree a domanda debole muove dalla selezione dei parametri sociodemografici-territoriali (in aderenza a quanto previsto dalla Del. 48/2017 ART e relativa relazione illustrativa) che caratterizzano ciascun comune rispetto al sistema dei trasporti e quindi, potenzialmente, la necessità di una diversa organizzazione dei servizi di TPL. Si è ritenuto opportuno applicare tale procedura, preliminarmente alla suddivisione del Bacino Unico di Programmazione in Bacini di Mobilità, per riconoscere eventuali aggregazioni di Comuni che rientrano nelle aree a domanda debole e che potrebbe essere opportuno includere nel medesimo Bacino di Mobilità a prescindere dai confini di entità sovracomunali (Sistemi Locale del Lavoro, ASL). I parametri caratteristici assunti a riferimento per la procedura sono riportati di seguito:

- Popolazione residente [Abitanti, in valore assoluto];
- Densità abitativa [Abitanti/kmq];
- Coefficiente di anzianità: residenti di 65 anni o più ogni 100 abitanti [%];
- Grado di urbanizzazione aggiornato e rilasciato dall'ISTAT: elaborazione (su metodologia EUROSTAT) di un criterio combinato di continuità geografica, densità abitativa e soglia minima di popolazione residente, applicato a una griglia regolare di suddivisione del territorio in "celle" di 1km²;
- Quota altimetrica [m];
- Tasso di generazione Trasporto Privato: spostamenti generati su Mezzo Privato nel giorno feriale tipo per abitante [Auto/Abitanti];
- Densità territoriale della generazione su Trasporto Privato: spostamenti generati su Mezzo Privato nel giorno feriale tipo per unità di superficie [Auto/kmq].

I parametri elementari di cui sopra sono stati calcolati con riferimento a ciascun comune a partire:

1. dai dati relativi al Censimento della Popolazione Istat 2011, per le variabili sociodemografiche-territoriali (popolazione, superficie, anzianità);
2. dalle matrici Origine/Destinazione ISTAT 2011 con modo "Auto come conducente", per i valori degli spostamenti su Trasporto Privato.

I parametri elementari sono stati selezionati in quanto consentono, attraverso una lettura aggregata delle possibili combinazioni degli stessi, di descrivere con sufficiente sintesi i principali aspetti legati alla programmazione del TPL nelle zone a domanda debole. Una bassa densità abitativa e una bassa popolazione totale rappresentano le maggiori difficoltà di raggiungere la domanda, un elevato





coefficiente di anzianità indica la presenza di utenti potenzialmente più vincolati all'uso del trasporto collettivo, al pari di una minor "densità" di spostamenti su trasporto privato.

Ciò considerato, per l'individuazione delle zone a domanda debole sono stati elaborati i parametri elementari a livello comunale e, sulla base di valori "soglia" per ciascun parametro, sono state definite alcune condizioni per la caratterizzazione delle zone, e in particolare:

1. Zona a bassa popolazione (Pop): se la popolazione totale della zona è inferiore al 40% della popolazione media nelle diverse zone del territorio regionale. Ovvero:

$$Pop^i > 0.40 \frac{\sum_{i=0}^n Pop^i}{n}$$

2. Zona a bassa densità abitativa (Dens): se la densità abitativa della zona è inferiore al 50% della densità media nelle diverse zone del territorio regionale. Ovvero:

$$Dens^i > 0.50 \frac{\sum_{i=0}^n Pop^i}{\sum_i Sup^i}$$

3. Zona ad alto tasso di anzianità (Anz): se la percentuale di residenti con più di 65 anni nella zona supera del 15% il tasso medio regionale. Ovvero:

$$Anz^i > 1.15 \frac{\sum_{i=0}^n Popover65^i}{\sum_i Pop^i}$$

4. Zona a basso grado di urbanizzazione, identificato dal valore dell'indicatore ISTAT pari a "3": scarsamente popolato (rurale).
5. Zona con elevato livello della quota altimetrica (alt): se la quota altimetrica del Comune supera del 50% la media regionale della quota altimetrica ponderata sulla popolazione.

$$Alt^i > 1.50 \frac{\sum_{i=0}^n Alt^i \cdot Pop^i}{\sum_i Pop^i}$$

6. Zona a bassa Densità territoriale di generazione su Trasporto Privato (Dspost): se la densità di spostamenti generati su Auto per unità di superficie della zona è inferiore al 35% della densità media nelle diverse zone del territorio regionale. Ovvero:

$$Dspost^i > 0.35 \frac{\sum_{i=0}^n Spost^i}{\sum_i Sup^i}$$





7. Zona a basso coefficiente di generazione su Trasporto Privato(TGen): se il tasso di generazione pro-capite di spostamenti su Auto è inferiore al 75% del coefficiente medio nelle diverse zone del territorio regionale. Ovvero:

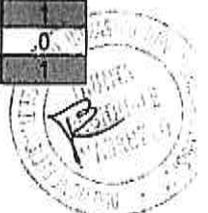
$$TGen^i > 0.75 \frac{\sum_{l=0}^n Spost^l}{\sum_l Pop^l}$$

Si definiscono "Zone che possono includere aree potenzialmente a domanda debole" quelle per cui è verificata la presenza di almeno tre tra le condizioni n. 1, n. 2, n. 3, n. 4 e n. 5 (Popolazione totale, Densità abitativa, Anzianità, Grado di urbanizzazione e Quota altimetrica).

Una selezione ulteriore riguarda invece la combinazione di tutte le 7 condizioni sopra riportate, in base alla quale si definiscono "Zone che possono includere aree da considerare prioritariamente a domanda debole" quelle per cui sono verificate almeno 5 tra le condizioni da 1 a 7 (considerando quindi anche la domanda generata su trasporto privato).

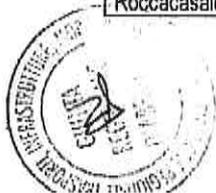
Tabella 1: Sintesi dei risultati e della valutazione dei criteri analizzati

Comune	Criterio 1: Zona A bassa popolazione	Criterio 2: Zona a bassa densità abitativa	Criterio 3: Zona ad alto tasso di anzianità	Criterio 4: Zona a basso grado di urbanizzazione	Criterio 5: Zona ad alto livello della quota altimetrica	Criterio 6: Zona a bassa densità territoriale di generazione su TP	Criterio 7: Zona a basso coefficiente di generazione su TP	Potenzialmente a domanda debole	Prioritariamente a domanda debole
Acclano	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Aielli	0	0	1	1	1	0	0	1	0
Alfedena	1	1	0	1	1	1	1	1	1
Anversa degli Abruzzi	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ateleta	0	1	1	1	1	1	1	1	1
Avezzano	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Balsorano	0	0	0	1	0	1	1	0	0
Barete	1	1	1	1	1	1	0	1	1
Barisciano	0	1	0	1	1	1	0	1	0
Barrea	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Blasegna	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Bugnara	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Cagnano Amiterno	0	1	1	1	1	1	0	1	1
Calascio	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Campo di Giove	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Campotosto	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Canistro	1	0	0	1	1	0	0	1	0
Cansano	1	1	1	1	1	1	0	1	1
Capestrano	1	1	1	1	0	1	1	1	1
Capistrello	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Capitignano	1	1	1	1	1	1	0	1	1
Caporciano	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Cappadocia	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Carapelle Calvisio	1	1	0	1	1	1	1	1	1
Carsoli	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Castel del Monte	1	1	1	1	1	1	1	1	1





Comune	Criterio 1: Zona A bassa popolazione	Criterio 2: Zona a bassa densità abitativa	Criterio 3: Zona ad alto tasso di anzianità	Criterio 4: Zona a basso grado di urbanizzazione	Criterio 5: Zona ad alto livello della quota altimetrica	Criterio 6: Zona a bassa densità territoriale di generazione su TPr	Criterio 7: Zona a basso coefficiente di generazione su TPr	Potenzialmente a domanda debole	Prioritariamente a domanda debole
Castel di Ieri	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Castel di Sangro	0	0	0	1	1	0	1	0	0
Castellafiume	0	0	0	1	1	1	1	0	0
Castelvecchio Calvisio	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Castelvecchio Subequo	1	0	1	1	0	1	1	1	1
Celano	0	0	0	0	1	0	1	0	0
Cerchio	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Civita d'Antino	1	0	0	1	1	1	1	1	1
Civitella Alfedena	1	1	0	1	1	1	1	1	1
Civitella Roveto	0	0	0	1	1	0	1	0	0
Cocullo	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Collamele	1	0	1	1	1	1	0	1	1
Collelongo	0	1	1	1	1	1	1	1	1
Collepleto	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Corfinio	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Fagnano Alto	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Fontecchio	1	1	1	1	1	1	0	1	1
Fossa	1	0	0	1	1	0	0	1	0
Gagliano Aterno	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Gioia dei Marsi	0	0	1	1	1	1	0	1	0
Goriano Sicoli	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Introdacqua	0	0	0	1	1	0	0	0	0
L'Aquila	0	0	0	0	1	0	1	0	0
Lecce nei Marsi	0	1	0	1	1	1	1	1	1
Luco dei Marsi	0	0	0	1	1	0	1	0	0
Lucoli	1	1	1	1	1	1	0	1	1
Magliano de' Marsi	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Massa d'Albe	0	1	0	1	1	1	0	1	0
Molina Aterno	1	0	1	1	0	1	1	1	1
Monte reale	0	1	1	1	1	1	0	1	1
Morino	0	1	0	1	0	1	1	0	0
Navelli	1	1	1	1	1	1	0	1	1
Ocre	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Ofena	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Opi	1	1	0	1	1	1	1	1	1
Oricola	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Ortona dei Marsi	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ortucchio	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Ovindoli	0	1	0	1	1	1	1	1	1
Pacentro	0	1	0	1	1	1	1	1	1
Pereto	1	1	0	1	1	1	0	1	1
Pescasseroli	0	1	0	1	1	1	1	1	1
Pescina	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Pescocostanzo	0	1	1	1	1	1	1	1	1
Pettorano sul Gizio	0	1	0	1	1	1	0	1	0
Pizzoli	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Poggio Picenze	1	0	0	1	1	0	0	1	0
Prata d'Ansidonia	1	1	1	1	1	1	0	1	1
Pratola Peligna	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Prezza	1	0	1	1	0	1	0	1	0
Ralano	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Rivisondoli	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Roccacasale	1	0	1	1	0	1	0	1	0





Comune	Criterio 1: Zona A bassa popolazione	Criterio 2: Zona a bassa densità abitativa	Criterio 3: Zona ad alto tasso di anzianità	Criterio 4: Zona a basso grado di urbanizzazione	Criterio 5: Zona ad alto livello della quota altimetrica	Criterio 6: Zona a bassa densità territoriale di generazione su TPr	Criterio 7: Zona a basso coefficiente di generazione su TPr	Potenzialmente a domanda debole	Prioritariamente a domanda debole
Rocca di Botte	1	1	0	1	1	1	0	1	1
Rocca di Cambio	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Rocca di Mezzo	0	1	1	1	1	1	1	1	1
Rocca Pia	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Roccaraso	0	0	0	1	1	1	0	0	0
San Benedetto dei Marsi	0	0	0	0	1	0	1	0	0
San Benedetto in Perillis	1	1	1	1	1	1	1	1	1
San Demetrio ne' Vestini	0	0	0	1	1	0	0	0	0
San Pio delle Camere	1	0	0	1	1	1	0	1	0
Sante Marie	0	1	1	1	1	1	1	1	1
Sant'Eusanio Forconese	1	0	1	1	1	0	0	1	0
Santo Stefano di Sessanio	1	1	1	1	1	1	0	1	1
San Vincenzo Valle Roveto	0	0	1	1	0	1	1	0	0
Scanno	0	1	1	1	1	1	1	1	1
Scontrone	1	1	0	1	1	1	0	1	1
Scoppito	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Scurcola Marsicana	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Secinaro	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Sulmona	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Tagliacozzo	0	0	0	1	1	0	1	0	0
Tione degli Abruzzi	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Tornimparte	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Trasacco	0	0	0	1	1	0	1	0	0
Villalago	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Villa Santa Lucia degli Abruzzi	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Villa Sant'Angelo	1	0	1	1	1	0	0	1	0
Villavallelonga	1	1	0	1	1	1	1	1	1
Villetta Barrea	1	0	0	1	1	1	1	1	1
Vittorito	1	0	1	1	0	0	1	1	0
Alba Adriatica	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ancarano	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Arsita	1	1	1	1	0	1	1	1	1
Atri	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Basciano	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Bellante	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Bisenti	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Campoli	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Canzano	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Castel Castagna	1	1	1	1	0	1	0	1	1
Castellalto	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Castelli	0	1	1	1	0	1	0	1	0
Castiglione Messer Raimondo	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Castilenti	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Cellino Attanasio	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Cermignano	0	0	1	1	1	0	0	1	0
Civitella del Tronto	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Colledara	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Colonnella	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Controguerra	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Corropoli	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cortino	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Crognaleto	0	1	1	1	1	1	1	1	1
Fano Adriano	1	1	1	1	1	1	1	1	1





Comune	Criterio 1: Zona A bassa popolazione	Criterio 2: Zona a bassa densità abitativa	Criterio 3: Zona ad alto tasso di anzianità	Criterio 4: Zona a basso grado di urbanizzazione	Criterio 5: Zona ad alto livello della quota altimetrica	Criterio 6: Zona a bassa densità territoriale di generazione su TPr	Criterio 7: Zona a basso coefficiente di generazione su TPr	Potenzialmente a domanda debole	Prioritariamente a domanda debole
Giulianova	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Isola del Gran Sasso d'Italia	0	0	0	1	0	1	1	0	0
Montefino	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Montorio al Vomano	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Morro d'Oro	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Mosciano Sant'Angelo	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Nereto	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Notaresco	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Penna Sant'Andrea	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Pietracamela	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Pineto	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rocca Santa Maria	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Roseto degli Abruzzi	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sant'Egidio alla Vibrata	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sant'Omero	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Silvi	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Teramo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Torano Nuovo	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Toricella Sicura	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Tortoreto	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tossicia	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Valle Castellana	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Martinsicuro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abbateggio	1	1	0	1	0	1	1	1	1
Alanno	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Bolognaro	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Brittoli	1	1	1	1	1	1	0	1	1
Bussi sul Tirino	0	0	1	1	0	0	1	0	0
Cappelle sul Tavo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Caramanico Terme	0	1	0	1	1	1	1	1	1
Carpineto della Nora	1	1	1	1	1	1	0	1	1
Castiglione a Casauria	1	0	1	1	0	0	0	1	0
Catignano	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Cepagatti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Città Sant'Angelo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Civitaquana	0	0	0	1	1	0	1	0	0
Civitella Casanova	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Collecervino	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Corvara	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Cugnoli	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Elce	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Farindola	0	0	1	1	1	1	1	1	1
Lettomanoppello	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Loreto Aprutino	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Manoppello	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Montebello di Bertona	1	0	1	1	1	0	0	1	0
Montesilvano	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Moscufo	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Nocciano	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Penne	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Pescara	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pescosansonesco	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Pianella	0	0	0	1	0	0	0	0	0





Comune	Criterio 1: Zona A bassa popolazione	Criterio 2: Zona a bassa densità abitativa	Criterio 3: Zona ad alto tasso di anzianità	Criterio 4: Zona a basso grado di urbanizzazione	Criterio 5: Zona ad alto livello della quota altimetrica	Criterio 6: Zona a bassa densità territoriale di generazione su TPr	Criterio 7: Zona a basso coefficiente di generazione su TPr	Potenzialmente a domanda debole	Prioritariamente a domanda debole
Picciano	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Pietranico	1	0	1	1	1	1	0	1	1
Popoli	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Roccamorice	1	0	0	1	1	1	1	1	1
Rosclano	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Salle	1	1	1	1	0	1	0	1	1
Sant'Eufemia a Maiella	1	1	1	1	1	1	1	1	1
San Valentino in Abruzzo Citeriore	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Scafa	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Serramonacesca	1	1	1	1	0	1	0	1	1
Spoltore	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tocco da Casauria	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Torre de' Passeri	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Turrivalignani	1	0	0	1	0	0	0	0	0
Vicoli	1	0	1	1	0	0	0	1	0
Villa Cellera	1	0	1	1	1	0	0	1	0
Allino	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Archi	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Ari	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Arielli	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Atessa	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Bomba	1	0	1	1	0	1	0	1	0
Borrello	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Bucchianico	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Montebello sul Sangro	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Canosa Sannita	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Carpineto Sinello	1	1	1	1	0	1	1	1	1
Carunchio	1	1	1	1	1	1	0	1	1
Casacanditella	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Casalanguida	1	0	1	1	0	1	1	1	1
Casalbordino	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Casalincontrada	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Casoli	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Castel Frentano	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Castelguidone	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Castiglione Messer Marino	0	0	1	1	1	1	1	1	1
Celenza sul Trigno	1	0	1	1	1	1	1	1	1
Chieti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Civitaluparella	1	1	0	1	1	1	0	1	1
Civitella Messer Raimondo	1	0	1	1	1	0	0	1	0
Colledimacine	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Colledimezzo	1	0	1	1	0	1	1	1	1
Crecchio	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Cupello	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Dogliola	1	0	1	1	0	1	0	1	0
Fara Filiorum Petri	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Fara San Martino	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Filetto	1	0	1	1	0	0	0	1	0
Fossacesia	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Fralne	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Francoforte al Mare	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fresagrandinaria	1	0	1	1	0	0	0	1	1
Frisa	0	0	0	1	0	0	0	0	0





Comune	Criterio 1: Zona A bassa popolazione	Criterio 2: Zona a bassa densità abitativa	Criterio 3: Zona ad alto tasso di anzianità	Criterio 4: Zona a basso grado di urbanizzazione	Criterio 5: Zona ad alto livello della quota altimetrica	Criterio 6: Zona a bassa densità territoriale di generazione su TPr	Criterio 7: Zona a basso coefficiente di generazione su TPr	Potenzialmente a domanda debole	Prioritariamente a domanda debole
Furci	0	0	1	1	1	1	1	1	1
Gamberale	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Gessopalena	0	0	1	1	1	1	1	1	1
Gissi	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Giuliano Teatino	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Guardiagrele	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Gullmi	1	0	1	1	1	1	1	1	1
Lama del Pelicci	0	0	1	1	1	1	0	1	0
Lanciano	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lentella	1	0	0	1	0	0	0	0	0
Lettopalena	1	1	1	1	1	1	0	1	1
Liscia	1	0	1	1	1	1	1	1	1
Miglianico	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Montazzoli	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Monteferrante	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Montelapiano	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Montenerodomo	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Monteodorisio	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Mozzagrogna	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Orsogna	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Ortona	0	0	0	1	0	0	1	0	0
Paglieta	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Palena	0	1	0	1	1	1	1	1	1
Palmoli	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Palombaro	0	0	1	1	1	0	0	1	0
Pennadomo	1	1	1	1	0	1	1	1	1
Pennapedimonte	1	1	1	1	1	1	0	1	1
Perano	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Pizzoferrato	0	0	1	1	1	1	1	1	1
Poggiofiorito	1	0	0	1	0	0	0	0	0
Pollutri	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Pretoro	1	0	0	1	1	0	0	1	0
Quadri	1	0	1	1	1	0	0	1	0
Rapino	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Ripa Teatina	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Roccamontepiano	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Rocca San Giovanni	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Roccascalegna	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Roccaspinalveti	0	0	1	1	1	1	1	1	1
Roio del Sangro	1	1	1	1	1	1	0	1	1
Rosello	1	1	1	1	1	1	1	1	1
San Buono	1	0	1	1	0	1	1	1	1
San Giovanni Lipioni	1	1	1	1	1	1	0	1	1
San Giovanni Teatino	0	0	0	0	0	0	0	0	0
San Marilino sulla Marrucina	1	0	0	1	0	0	0	0	0
San Salvo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Santa Maria Imbaro	0	0	0	0	0	0	0	0	0
San'Eusanio del Sangro	0	0	1	1	0	0	0	0	0
San Vito Chietino	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Scerni	0	0	1	1	0	0	1	0	0
Schiavi di Abruzzo	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Taranta Peligna	1	1	1	1	0	1	0	1	1
Tollo	0	0	0	1	0	0	0	0	0





Comune	Criterio 1: Zona A bassa popolazione	Criterio 2: Zona a bassa densità abitativa	Criterio 3: Zona ad alto tasso di anzianità	Criterio 4: Zona a basso grado di urbanizzazione	Criterio 5: Zona ad alto livello della quota altimetrica	Criterio 6: Zona a bassa densità territoriale di generazione su TPr	Criterio 7: Zona a basso coefficiente di generazione su TPr	Potenzialmente a domanda debole	Prioritariamente a domanda debole
Torino di Sangro	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Tomareccio	0	0	1	1	1	0	1	1	0
Torrebruna	1	0	1	1	1	1	1	1	1
Torrevecchia Teatina	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Tomiceola Peligna	0	0	1	1	1	1	1	1	1
Treglio	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Tuffillo	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Vacri	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Vasto	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Villalfonsina	1	0	1	1	0	0	0	1	0
Villamagna	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Villa Santa Maria	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Pietraferrazzana	1	1	1	1	0	1	0	1	1
Fallo	1	1	1	1	1	1	0	1	1





Figura 1: Anzianità (in arancione le zone candidate)



Figura 2: Densità (in verde le zone candidate)



Figura 3: Popolazione in valore assoluto (in azzurro le zone candidate)



Figura 4: Urbanizzazione (in giallo le zone candidate)



Figura 5: Quota altimetrica (in viola le zone candidate)



Figura 6: Spostamenti Auto/Abitante (in ciano le zone candidate)



Figura 7: Spostamenti Auto/kmq (in rosa le zone candidate)



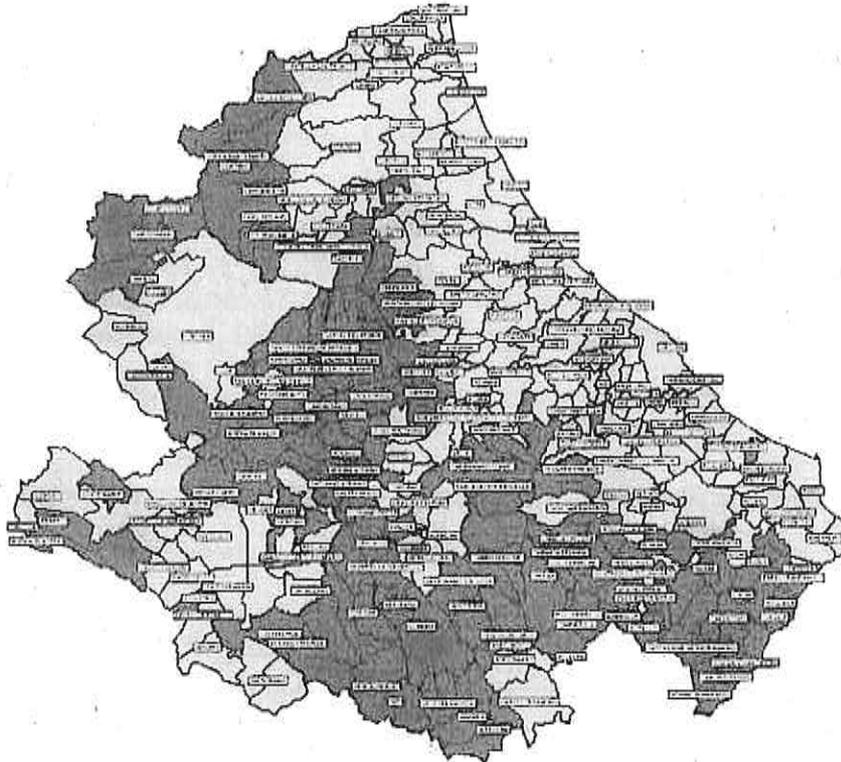


Figura 8: Riepilogo Zone che possono includere aree potenzialmente a domanda debole (5 soglie: popolazione, densità, anzianità, urbanizzazione, quota altimetrica)



Figura 9: Riepilogo Zone che possono includere aree da considerare prioritariamente a domanda debole (7 soglie: popolazione, densità, anzianità, urbanizzazione, quota altimetrica, spostamenti/Ab, spostamenti/kmq)





4 Suddivisione del Bacino Unico di Programmazione in Bacini di Mobilità (DL 50/2017 art 48 comma 1)

La definizione dei Bacini di Mobilità in conformità a quanto descritto al par. 2.2 è stata effettuata a partire da dati socio economici e di domanda di mobilità riferiti al censimento della popolazione ISTAT 2011.

Al fine di valutare le caratteristiche socio-economiche della realtà abruzzese sono stati scelti come livello di aggregazione territoriale minimo i Sistemi Locali del Lavoro (SLL). I comuni Abruzzesi rientrano in 21 SLL, che in 6 casi sono extraregionali, come riportato in Figura 10.

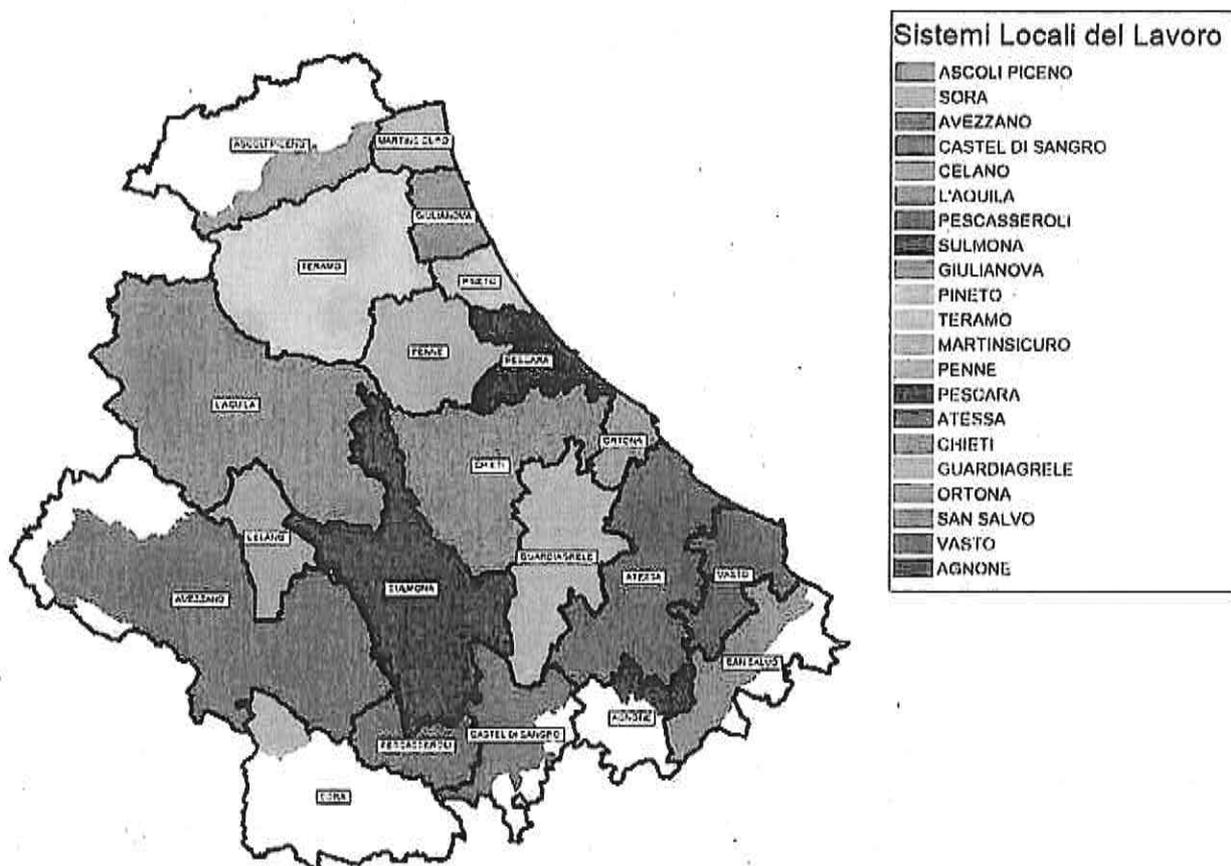


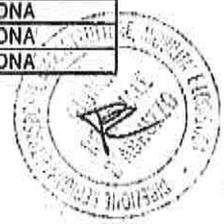
Figura 10: SLL dei comuni della Regione Abruzzo





Tabella 2: Associazione comuni ai SLL

Comune	SLL	Comune	SLL	Comune	SLL
CASTIGLIONE MESSER MARINO	AGNONE	CORVARA	CHIETI	ELICE	PENNE
FRAINE	AGNONE	CUGNOLI	CHIETI	FARINDOLA	PENNE
ROIO DEL SANGRO	AGNONE	GIULIANO TEATINO	CHIETI	LORETO APRUTINO	PENNE
ROSELLO	AGNONE	LETTOMANOPPELLO	CHIETI	MONTEBELLO DI BERTONA	PENNE
ANCARANO	ASCOLI PICENO	MANOPPELLO	CHIETI	MONTEFINO	PENNE
CIVITELLA DEL TRONTO	ASCOLI PICENO	MIGLIANICO	CHIETI	PENNE	PENNE
SANT'EGIDIO ALLA VIBRATA	ASCOLI PICENO	NOCCIANO	CHIETI	PICCIANO	PENNE
VALLE CASTELLANA	ASCOLI PICENO	PESCOSANSONESCO	CHIETI	VILLA CELIERA	PENNE
ALTINO	ATESSA	PIETRANICO	CHIETI	CAPPELLE SUL TAVO	PESCARA
ARCHI	ATESSA	RIPA TEATINA	CHIETI	CITTA' SANT'ANGELO	PESCARA
ATESSA	ATESSA	ROCCAMORICE	CHIETI	FRANCAVILLA AL MARE	PESCARA
BOMBA	ATESSA	ROSCIANO	CHIETI	MONTESILVANO	PESCARA
BORRELLO	ATESSA	SALLE	CHIETI	MOSCUFO	PESCARA
CASALANGUIDA	ATESSA	SAN VALENTINO IN ABRUZZO CITERIORE	CHIETI	PESCARA	PESCARA
CASTEL FRENTANO	ATESSA	SANT'EUFEMIA A MAIELLA	CHIETI	PIANELLA	PESCARA
CIVITALUPARELLA	ATESSA	SCAFA	CHIETI	SAN GIOVANNI TEATINO	PESCARA
COLLEDIMEZZO	ATESSA	SERRAMONACESCA	CHIETI	SPOLTORE	PESCARA
FALLO	ATESSA	TOCCO DA CASAURIA	CHIETI	BARREA	PESCASSEROLI
FOSSAGESIA	ATESSA	TORRE DE' PASSERI	CHIETI	CIVITELLA ALFEDENA	PESCASSEROLI
FRISA	ATESSA	TORREVECCHIA TEATINA	CHIETI	OPI	PESCASSEROLI
GUILMI	ATESSA	TURRIVALIGNANI	CHIETI	PESCASSEROLI	PESCASSEROLI
LANCIANO	ATESSA	VICOLI	CHIETI	VILLETTA BARREA	PESCASSEROLI
MONTAZZOLI	ATESSA	VILLAMAGNA	CHIETI	ATRI	PINETO
MONTEBELLO SUL SANGRO	ATESSA	GIULIANOVA	GIULIANOVA	PINETO	PINETO
MONTEFERRANTE	ATESSA	MORRO D'ORO	GIULIANOVA	SILVI	PINETO
MONTELAPIANO	ATESSA	MOSCIANO SANT'ANGELO	GIULIANOVA	CARUNCHIO	SAN SALVO
MONTENERODOMO	ATESSA	NOTARESCO	GIULIANOVA	CASTELGUIDONE	SAN SALVO
MOZZAGROGNA	ATESSA	ROSETO DEGLI ABRUZZI	GIULIANOVA	CELENZA SUL TRIGNO	SAN SALVO
PAGLIETA	ATESSA	CASACANDITELLA	GUARDIAGRELE	CUPELLO	SAN SALVO
PENNADOMO	ATESSA	CASOLI	GUARDIAGRELE	DOGLIOLA	SAN SALVO
PERANO	ATESSA	CIVITELLA MESSER RAIMONDO	GUARDIAGRELE	FRESAGRAN DINARIA	SAN SALVO
PIETRAFERRAZZANA	ATESSA	COLLEDIMACINE	GUARDIAGRELE	LENTELLA	SAN SALVO
PIZZOFERRATO	ATESSA	FARA FILIORUM PETRI	GUARDIAGRELE	PALMOLI	SAN SALVO
QUADRI	ATESSA	FARA SAN MARTINO	GUARDIAGRELE	SAN GIOVANNI LIPIONI	SAN SALVO
ROCCA SAN GIOVANNI	ATESSA	FILETTO	GUARDIAGRELE	SAN SALVO	SAN SALVO
ROCCASCALEGNA	ATESSA	GESSOPALENA	GUARDIAGRELE	SCHIAVI DI ABRUZZO	SAN SALVO
ROCCASPINALVETI	ATESSA	GUARDIAGRELE	GUARDIAGRELE	TORREBRUNA	SAN SALVO
SAN VITO CHIETINO	ATESSA	LAMA DEI PELIGNI	GUARDIAGRELE	TUFILLO	SAN SALVO
SANTA MARIA IMBARO	ATESSA	LETTOPALENA	GUARDIAGRELE	BALSORANO	SORA
SANT'EUSANIO DEL SANGRO	ATESSA	ORSOGNA	GUARDIAGRELE	SAN VINCENZO VALLE ROVETO	SORA
TORINO DI SANGRO	ATESSA	PALENA	GUARDIAGRELE	ANVERSA DEGLI ABRUZZI	SULMONA
TORNARECCIO	ATESSA	PALOMBARO	GUARDIAGRELE	BUGNARA	SULMONA
TORRICELLA PELIGNA	ATESSA	PENNAPIEDIMONTE	GUARDIAGRELE	BUSSI SUL TIRINO	SULMONA
TREGLIO	ATESSA	PRETORO	GUARDIAGRELE	CAMPO DI GIOVE	SULMONA
VILLA SANTA MARIA	ATESSA	RAPINO	GUARDIAGRELE	CANSANO	SULMONA
AVEZZANO	AVEZZANO	ROCCAMONTEPIANO	GUARDIAGRELE	CAPESTRANO	SULMONA
BISEGNA	AVEZZANO	SAN MARTINO SULLA MARRUCINA	GUARDIAGRELE	CASTEL DI IERI	SULMONA
CANISTRO	AVEZZANO	TARANTA PELIGNA	GUARDIAGRELE	CASTELVECCHIO SUBEQUO	SULMONA
CAPISTRELLO	AVEZZANO	VACRI	GUARDIAGRELE	COCULLO	SULMONA
CAPPADOCIA	AVEZZANO	ACCIANO	L'AQUILA	CORFINIO	SULMONA
CARSOLI	AVEZZANO	BARETE	L'AQUILA	GAGLIANO ATERNO	SULMONA





Comune	SLL	Comune	SLL	Comune	SLL
CASTELLAFIUME	AVEZZANO	BARISCIANO	L'AQUILA	GORIANO SICOLI	SULMONA
CERCHIO	AVEZZANO	CAGNANO AMITERNO	L'AQUILA	INTRODACQUA	SULMONA
CIVITA D'ANTINO	AVEZZANO	CALASCIO	L'AQUILA	MOLINA ATERNO	SULMONA
CIVITELLA ROVETO	AVEZZANO	CAMPOTOSTO	L'AQUILA	OFENA	SULMONA
COLLARMELE	AVEZZANO	CAPITIGNANO	L'AQUILA	PACENTRO	SULMONA
COLLELONGO	AVEZZANO	CAPORCIANO	L'AQUILA	PETTORANO SUL GIZIO	SULMONA
GIOIA DEI MARSII	AVEZZANO	CARAPELLE CALVISIO	L'AQUILA	POPOLI	SULMONA
LECCE NEI MARSII	AVEZZANO	CASTEL DEL MONTE	L'AQUILA	PRATOLA PELIGNA	SULMONA
LUCO DEI MARSII	AVEZZANO	CASTELVECCHIO CALVISIO	L'AQUILA	PREZZA	SULMONA
MAGLIANO DE' MARSII	AVEZZANO	COLLEPIETRO	L'AQUILA	RAIANO	SULMONA
MASSA D'ALBE	AVEZZANO	FAGNANO ALTO	L'AQUILA	ROCCA PIA	SULMONA
MORINO	AVEZZANO	FORTECCHIO	L'AQUILA	ROCCACASALE	SULMONA
ORICOLA	AVEZZANO	FOSSA	L'AQUILA	SCANNO	SULMONA
ORTONA DEI MARSII	AVEZZANO	L'AQUILA	L'AQUILA	SECINARO	SULMONA
ORTUCCHIO	AVEZZANO	LUCOLI	L'AQUILA	SULMONA	SULMONA
PERETO	AVEZZANO	MONTEREALE	L'AQUILA	VILLA SANTA LUCIA DEGLI ABRUZZI	SULMONA
PESCINA	AVEZZANO	NAVELLI	L'AQUILA	VILLALAGO	SULMONA
ROCCA DI BOTTE	AVEZZANO	OCRE	L'AQUILA	VITTORITO	SULMONA
SAN BENEDETTO DEI MARSII	AVEZZANO	PIZZOLI	L'AQUILA	BASCIANO	TERAMO
SANTE MARIE	AVEZZANO	POGGIO PICENZE	L'AQUILA	BELLANTE	TERAMO
SCURCOLA MARSICANA	AVEZZANO	PRATA D'ANSIDONIA	L'AQUILA	CAMPLI	TERAMO
TAGLIACOZZO	AVEZZANO	SAN BENEDETTO IN PERILLIS	L'AQUILA	CANZANO	TERAMO
TRASACCO	AVEZZANO	SAN DEMETRIO NE' VESTINI	L'AQUILA	CASTEL CASTAGNA	TERAMO
VILLAVALLELONGA	AVEZZANO	SAN PIO DELLE CAMERE	L'AQUILA	CASTELLALTO	TERAMO
ALFEDENA	CASTEL DI SANGRO	SANT'EUSANIO FORCONESE	L'AQUILA	CASTELLI	TERAMO
ATELETA	CASTEL DI SANGRO	SANTO STEFANO DI SESSANIO	L'AQUILA	CELLINO ATTANASIO	TERAMO
CASTEL DI SANGRO	CASTEL DI SANGRO	SCOPPITO	L'AQUILA	CERMIGNANO	TERAMO
GAMBERALE	CASTEL DI SANGRO	TIONE DEGLI ABRUZZI	L'AQUILA	COLLEDARA	TERAMO
PESCOCOSTANZO	CASTEL DI SANGRO	TORNIMPARTE	L'AQUILA	CORTINO	TERAMO
RIVISONDOLI	CASTEL DI SANGRO	VILLA SANT'ANGELO	L'AQUILA	CROGNALETO	TERAMO
ROCCARASO	CASTEL DI SANGRO	ALBA ADRIATICA	MARTINSICURO	FANO ADRIANO	TERAMO
SCONTRONE	CASTEL DI SANGRO	COLONNELLA	MARTINSICURO	ISOLA DEL GRAN SASSO D'ITALIA	TERAMO
AIELLI	CELANO	CONTROGUERRA	MARTINSICURO	MONTORIO AL VOMANO	TERAMO
CELANO	CELANO	CORROPOLI	MARTINSICURO	PENNA SANT'ANDREA	TERAMO
OVINDOLI	CELANO	MARTINSICURO	MARTINSICURO	PIETRACAMELA	TERAMO
ROCCA DI CAMBIO	CELANO	NERETO	MARTINSICURO	ROCCA SANTA MARIA	TERAMO
ROCCA DI MEZZO	CELANO	SANT'OMERO	MARTINSICURO	TERAMO	TERAMO
ABBATEGGIO	CHIETI	TORANO NUOVO	MARTINSICURO	TORRICELLA SICURA	TERAMO
ALANNO	CHIETI	TORTORETO	MARTINSICURO	TOSSICIA	TERAMO
ARI	CHIETI	ARIELLI	ORTONA	CARPINETO SINELLO	VASTO
BOLOGNANO	CHIETI	CANOSA SANNITA	ORTONA	CASALBORDINO	VASTO
BRITTOLI	CHIETI	CRECCHIO	ORTONA	FURCI	VASTO
BUCCHIANICO	CHIETI	ORTONA	ORTONA	GISSI	VASTO
CARAMANICO TERME	CHIETI	POGGIOFIORITO	ORTONA	LISCIA	VASTO
CARPINETO DELLA NORA	CHIETI	TOLLO	ORTONA	MONTEODORISIO	VASTO
CASALINCONTRADA	CHIETI	ARSITA	PENNE	POLLUTRI	VASTO
CASTIGLIONE A CASAURIA	CHIETI	BISENTI	PENNE	SAN BUONO	VASTO
CATIGNANO	CHIETI	CASTIGLIONE MESSER RAIMONDO	PENNE	SCERNI	VASTO
CEPAGATTI	CHIETI	CASTILENTI	PENNE	VASTO	VASTO
CHIETI	CHIETI	CIVITELLA	PENNE	VILLALFONSINA	VASTO





Comune	SLL	Comune	SLL	Comune	SLL
		CASANOVA			
CIVITAQUANA	CHIETI	COLLECORVINO	PENNE		

L'aggregazione dei vari SLL al fine di determinare i Bacini di Mobilità è stata effettuata a partire dall'analisi della domanda di mobilità sistematica ISTAT 2011, della quale nell'immagine seguente si riportano le principali linee di desiderio. Dall'analisi di queste ultime emergono chiaramente alcune polarità:

- prima su tutte Pescara, che rappresenta un punto di attrazione per tutta la Regione e per i comuni della prima e seconda cintura, tra cui spiccano le relazioni con Chieti;
- altri poli di attrazione sono L'Aquila e Teramo, caratterizzati anche da importanti relazioni reciproche;
- tra le città non capoluogo spiccano Avezzano, Atesa e Vasto, nonché le relazioni reciproche tra i comuni della costa a nord di Ortona.

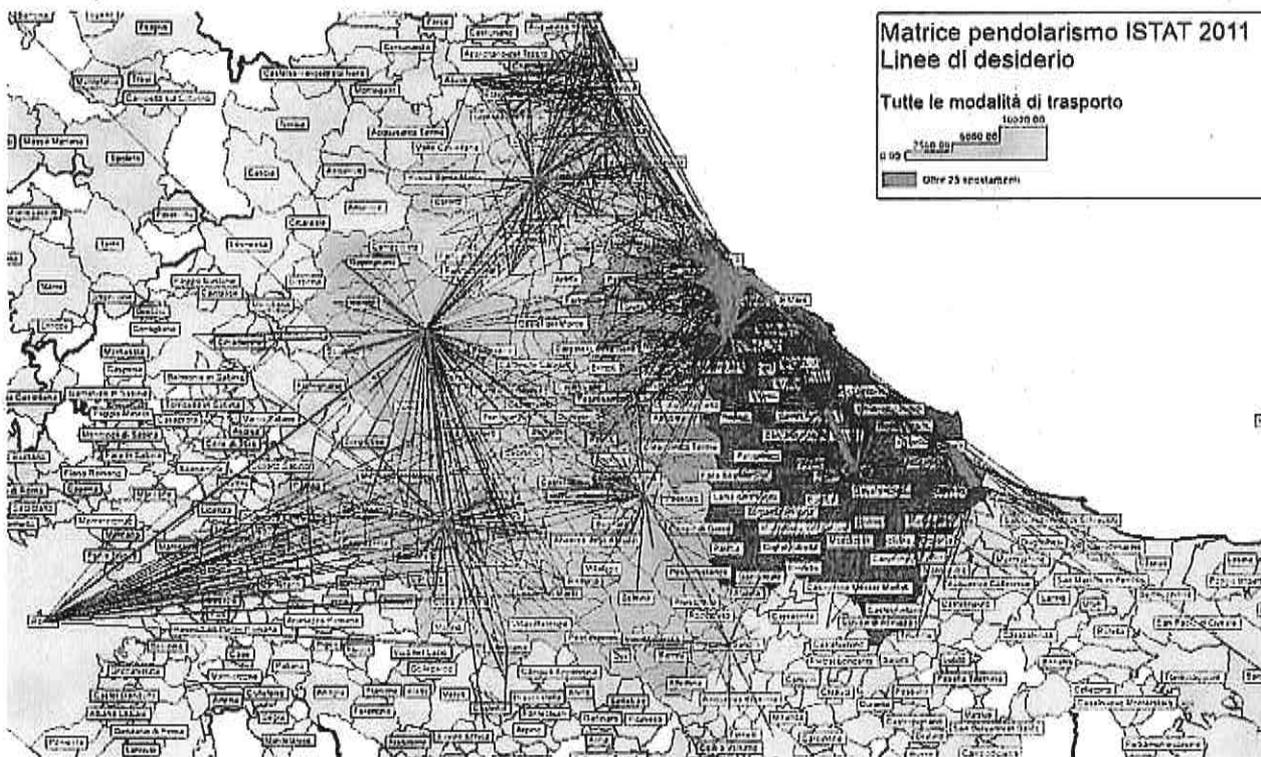


Figura 11: Linee di desiderio matrice pendolarismo ISTAT 2011

Questa struttura della domanda ha suggerito la definizione di due bacini ottenuta come aggregazione di sistemi del lavoro descritti in Tabella 3.

Tabella 3: Associazione SLL ai Bacini

DEN SLL 20	BACINO
ASCOLI PICENO	1
SORA	1
AVEZZANO	1
CASTEL DI SANGRO	2





DEN SLL 20	BACINO
CELANO	1
L'AQUILA	1
PESCASSEROLI	2
SULMONA	1
GIULIANOVA	1
PINETO	1
TERAMO	1
MARTINSICURO	1
PENNE	2
PESCARA	2
ATESSA	2
CHIETI	2
GUARDIAGRELE	2
ORTONA	2
SAN SALVO	2
VASTO	2
AGNONE	2

L'unica eccezione è stata quella del comune di Silvi che pur appartenendo al SLL di Pineto e quindi di appartenenza del Bacino 1, è stato assegnato al 2 in quanto sviluppa maggiori relazioni di domanda con quest'ultimo come è evidente dalla Figura 12. Alla luce di queste considerazioni in Figura 13 si riportano i due Bacini di Mobilità individuati.

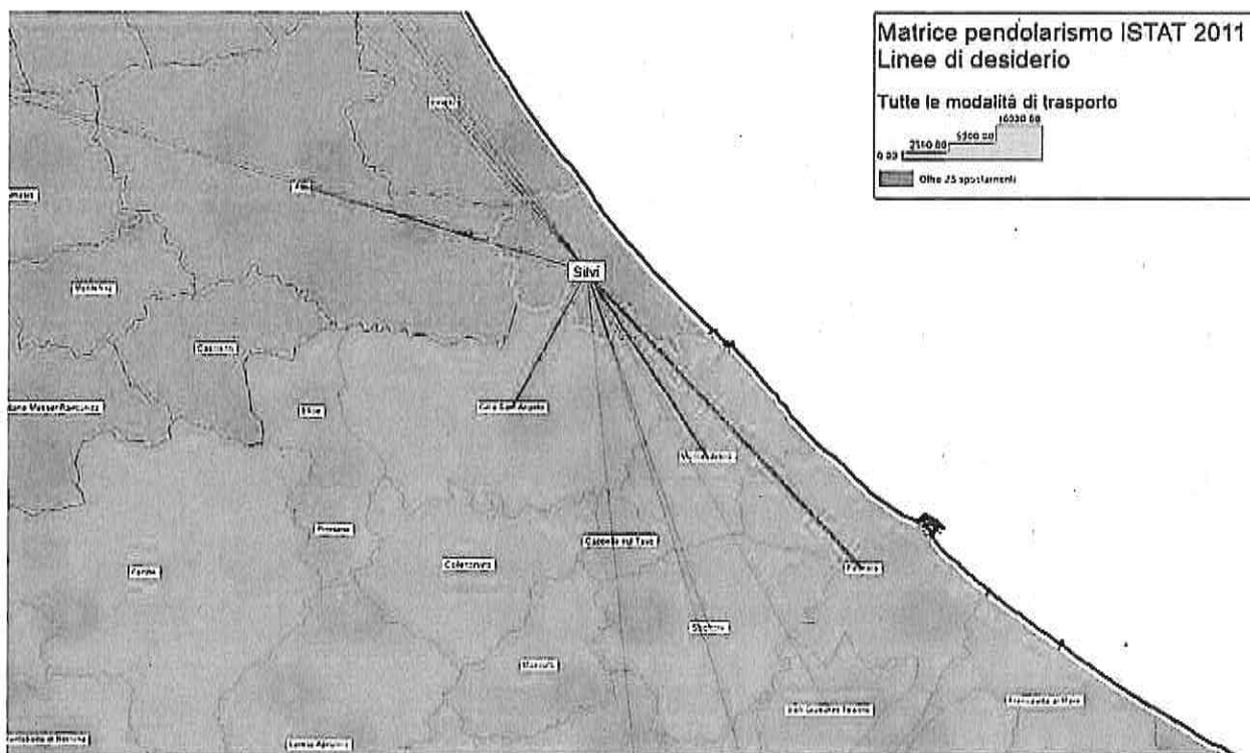


Figura 12: Linee di desiderio del comune di Silvi



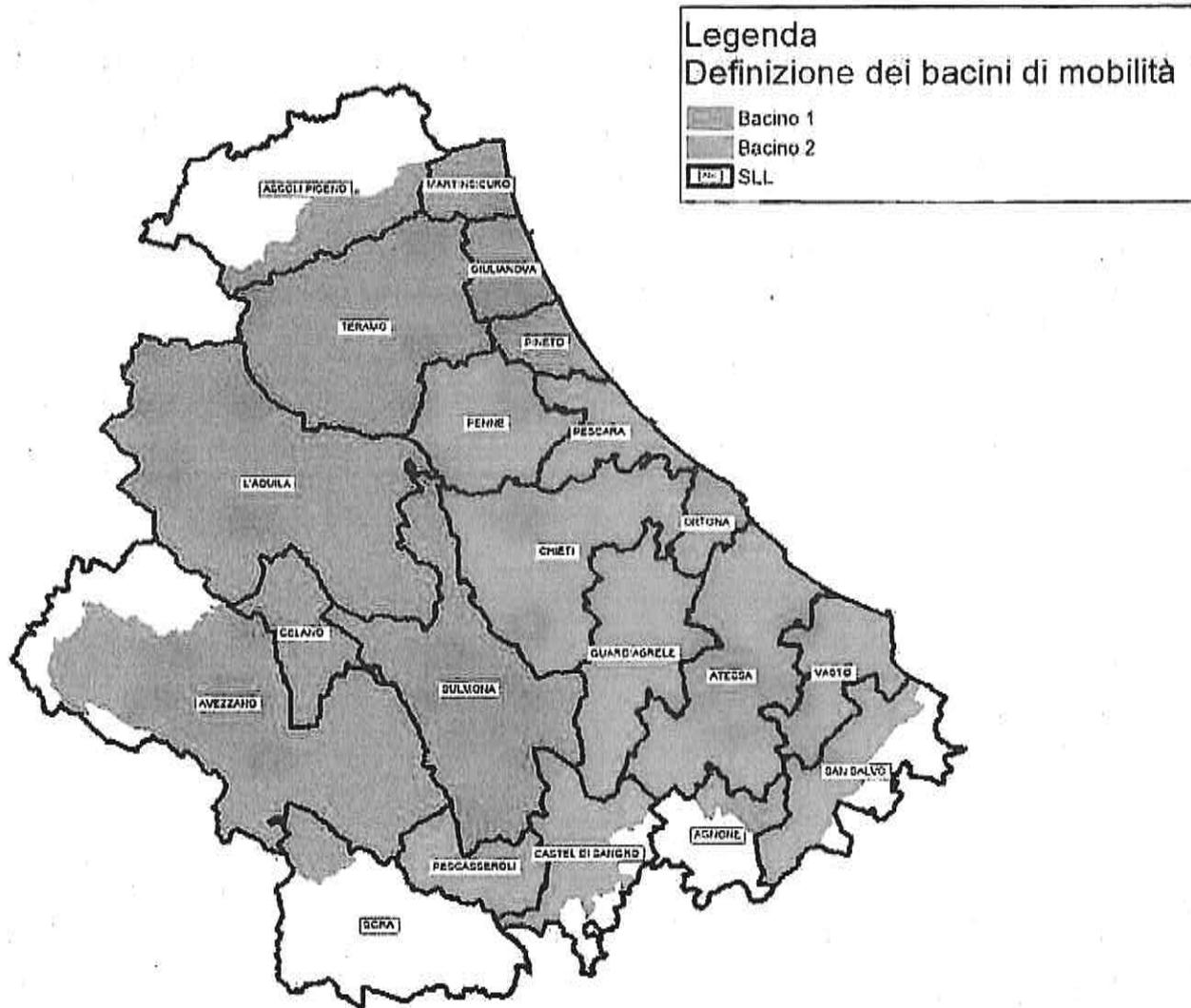


Figura 13: Definizione dei Bacini di Mobilità

I bacini ottenuti comprendono indicativamente le province di Teramo e L'Aquila (Bacino 1) in questa sede denominato con l'acronimo "TELA" e quelle di Pescara e di Chieti (Bacino 2) in questa sede denominato con l'acronimo "CHIPE". Al fine di valutare la coerenza delle caratteristiche dei bacini con le indicazioni riportate al par. 2.2 si riportano il numero di abitanti e l'autocontenimento della domanda di mobilità. Quest'ultimo è stato valutato distinguendolo per domanda complessiva, domanda su auto (come conducente o passeggero) e domanda sul TPL e riferendosi a 3 livelli di aggregazione spaziale della domanda stessa:

- totalità delle relazioni, intra ed extraregionali;
- solo relazioni intraregionali;
- solo relazioni intraregionali al netto di quelle intracomunali.

TELA e CHIPE soddisfano entrambi il criterio della soglia minima di popolazione (350'000 abitanti) e presentano un elevato autocontenimento della domanda di trasporto per studio e lavoro (ISAT 2011).





Infatti presentano per tutte le classi di aggregazioni della domanda utilizzate di ottengono valori superiori al 90%, con l'unica eccezione della domanda su TPL riferita alla totalità delle relazioni di TELA in cui pesano le relazioni con Roma.

Inoltre si prestano ad individuare al proprio interno la suddivisione in lotti di gara così come imposto dai commi 4 e 6 dell'art.48 del D.L. 50.

Tabella 4: Caratterizzazione dei Bacini di Mobilità

Bacino	Abitanti Censimento ISTAT 2011	Autocontenimento domanda totale			Autocontenimento domanda Intraregionale			Autocontenimento domanda Intraregionale no intracomunali		
		Totale	Auto (cond+P ax)	TPL	Totale	Auto (cond+P ax)	TPL	Totale	Auto (cond+P ax)	TPL
1 TELA	573'122	92.67%	94.22%	86.28%	97.67%	98.24%	95.18%	94.02%	95.32%	89.74%
2 CHIPE	734'187	96.31%	96.67%	94.43%	97.23%	97.50%	95.85%	94.25%	94.82%	92.15%
Totale Regionale	1'307'309	94.69%	95.58%	90.68%	97.42%	97.82%	95.55%	94.16%	95.01%	91.17%





5 Determinazione dei Servizi Minimi

Il comma 1 dell'art. 16 del D.L. 422/97, prevede che *"I servizi minimi, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi sono a carico del bilancio delle regioni, sono definiti tenendo conto:*

- a) dell'integrazione tra le reti di trasporto;*
- b) del pendolarismo scolastico e lavorativo;*
- c) della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali;*
- d) delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento."*

Al comma 2 dello steso articolo si stabilisce che: *"Nella determinazione del livello dei servizi minimi, le regioni definiscono, d'intesa con gli enti locali, secondo le modalità stabilite dalla legge regionale, e adottando criteri di omogeneità fra regioni, quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, in conformità al regolamento 1191/69/CEE, modificato dal regolamento 1893/91/CEE, e in osservanza dei seguenti criteri:*

- a) ricorso alle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze di trasporto considerate, con particolare attenzione a quelle delle persone con ridotta capacità motoria;*
- b) scelta, tra più soluzioni atte a garantire, in condizioni analoghe, sufficienti servizi di trasporto, di quella che comporta i minori costi per la collettività, anche mediante modalità differenziate di trasporto o integrazione dei servizi e intermodalità; dovrà, in particolare, essere considerato nella determinazione dei costi del trasporto su gomma l'incidenza degli elementi esterni, quali la congestione del traffico e l'inquinamento."*

Gli stessi criteri sono stati fatti propri dalla Regione Abruzzo con la L.R. 152/98 che all'art. 16 comma 1, definisce i criteri per la determinazione degli stessi: *"La rete dei servizi minimi è definita nei programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico locale, previa procedura d'intesa con gli enti locali interessati, sulla base delle risorse previste dalla programmazione finanziaria contenuta nei bilanci regionali qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini con riferimento alle seguenti esigenze primarie:*

- a) soddisfacimento in via prioritaria del pendolarismo scolastico e lavorativo;*





- b) *garanzia dell'accessibilità delle strutture sanitarie, culturali, sociali e amministrative di bacino;*
- c) *integrazione fra le reti di trasporto;*
- d) *intermodalità;*
- e) *scelta delle soluzioni di trasporto per le singole direttrici di traffico che comportino i minori costi per la collettività, mantenendo la qualità, il comfort e gli standard qualitativi minimi del servizio, in termini di regolarità e di età, manutenzione, confortevolezza e pulizia dei veicoli;*
- f) *scelta delle modalità e tecniche di trasporto più idonee a soddisfare le esigenze di trasporto all'interno dei vari bacini di traffico."*

Alla luce di tali disposizioni normative è stata definita una procedura che, a partire dai dati della domanda di mobilità sistematica per pendolarismo e lavoro ISTAT 2011, e dai dati socio-demografici riferiti sempre al censimento ISTAT 2011, determina i livelli dei servizi minimi (SSMM) per il soddisfacimento dei criteri succitati.

5.1 Analisi benchmark delle dotazioni di servizi di TPL a livello nazionale

Il primo passo per la determinazione dei SSMM è stato quello di analizzare la dotazione di TPL a livello regionale a partire dai dati forniti dall'Osservatorio Nazionale al fine di confrontarla rispetto a quella delle altre regioni (analisi benchmark). Tale scelta è motivata da quanto disposto dal comma 2 dell'art. 16 della legge 422/97 che sancisce che la determinazione del livello dei servizi minimi sia effettuata "... adottando criteri di omogeneità fra regioni, quantità e standard di qualità dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo da soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini..."

Le fonti dei dati utilizzate per tale analisi sono state:

- Osservatorio Nazionale sulle Politiche del Trasporto Pubblico Locale - RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO - relativa al settore del trasporto pubblico locale nell'anno 2016 con l'approfondimento e l'analisi dei dati economico finanziari e trasportistici dell'esercizio 2015
- Dati socio-demografici ISTAT





Tabella 5: Dati TPL - RELAZIONE ANNUALE AL PARLAMENTO - relativa al settore del trasporto pubblico locale nell'anno 2016

Regione	Quantità di Bus Km			Quantità di Treno Km			Quantità di Passeggeri trasportati		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
ABRUZZO	52.970.496,92	52.036.969,61	54.172.542,23	4.469.499,00	4.484.155,00	4.955.595,00	49.021.715	49.422.957	51.210.650
BASILICATA	36.487.460,40	37.502.162,30	37.409.416,11	2.469.440,00	2.272.452,00	2.342.554,00	16.895.114	18.734.093	18.545.401
CALABRIA	56.397.863,00	54.498.079,50	55.163.748,90	7.305.957,00	6.740.779,00	6.810.139,00	42.281.368	44.239.759	43.149.922
CAMPANIA	105.498.937,63	108.260.737,84	105.473.288,50	16.966.030,19	16.928.294,93	17.379.204,00	296.010.502	293.239.081	306.294.470
EMILIA-ROMAGNA	118.104.972,95	112.086.952,53	112.317.456,98	17.661.909,00	17.327.398,00	17.649.629,62	311.064.675	321.524.846	320.796.777
FRIULI-VENEZIA GIULIA	41.823.207,00	41.277.692,00	41.569.957,80	3.059.847,00	3.129.469,00	3.793.491,67	119.417.173	111.921.632	110.885.922
LAZIO	239.104.577,68	233.598.997,78	244.264.454,45	32.509.109,00	32.635.254,00	32.303.405,00	1.045.304.803	1.078.097.190	1.070.762.427
LIGURIA	57.684.145,00	57.700.703,00	56.909.345,81	7.212.902,00	6.916.074,00	6.982.110,00	311.467.298	321.613.589	305.992.964
LOMBARDIA	209.486.895,85	207.766.532,20	204.921.500,06	66.354.179,00	66.636.694,20	71.471.882,51	1.106.597.029	1.111.440.397	1.388.186.561
MARCHE	41.610.480,40	41.006.866,40	41.168.089,87	4.004.891,00	4.057.921,00	4.051.629,00	58.716.014	57.862.765	56.603.893
MOLISE	14.916.814,00	13.858.339,18	14.639.934,75	2.067.426,00	1.988.905,00	1.983.688,00	10.298.014	9.292.441	10.023.682
PIEMONTE	112.861.152,98	108.415.006,28	108.059.236,05	36.749.473,00	35.824.100,03	26.294.497,00	352.484.104	358.650.750	376.793.851
PUGLIA	104.752.994,00	104.732.554,61	104.861.157,77	13.733.495,00	13.888.882,00	13.861.198,23	111.365.838	115.172.784	118.383.939
SARDEGNA	66.678.090,15	65.893.230,87	28.038.825,82	4.964.806,20	5.141.419,80	4.755.988,80	76.858.454	77.695.079	62.199.590
SICILIA	102.258.802,90	82.985.337,34	92.229.002,93	28.630,00	28.630,00	120.700,00	81.700.093	77.033.780	78.127.382
TOSCANA	109.902.190,00	109.873.255,23	110.670.733,59	23.968.495,00	23.330.015,00	23.861.521,00	259.819.491	258.675.398	271.681.770
TRENTINO ALTO ADIGE	49.639.875,63	50.047.733,76	55.965.687,57	8.198.883,00	8.383.854,00	5.846.730,00	103.950.145	103.579.854	100.522.798
UMBRIA	27.647.959,00	26.710.701,00	28.091.482,00	4.905.926,00	4.955.565,00	4.682.720,00	37.993.173	41.442.785	43.287.156
VALLE D'AOSTA	7.520.022,00	6.770.237,10	6.536.940,00	0,00	0,00	0,00	4.346.085	3.823.357	3.424.563
VENETO	125.051.159,78	124.636.409,88	124.960.544,45	15.786.585,00	16.459.960,00	17.315.182,00	426.281.675	441.749.694	439.560.220
Totale Complessiva	1.675.398.097,27	1.649.658.498,41	1.627.433.345,64	272.417.482,32	271.129.821,96	266.455.804,83	4.817.874.763	4.895.206.181	5.172.178.988

Tabella 6: Dati socio-demografici a livello regionale

Regione	Superficie (km ²)	Popolazione (migliaia)			Densità Abitativa (Ab/km ²)		
		2013	2014	2015	2013	2014	2015
ABRUZZO	10.785	1.334	1.332	1.327	123,69	123,50	123,04
BASILICATA	9.995	578	577	574	53,59	53,50	53,22
CALABRIA	15.081	1.981	1.977	1.971	183,68	183,31	182,75
CAMPANIA	13.590	5.870	5.862	5.851	544,27	543,53	542,51
EMILIA-ROMAGNA	22.193	4.446	4.451	4.448	412,24	412,70	412,42
FRIULI-VENEZIA GIULIA	7.856	1.229	1.227	1.221	113,95	113,77	113,21
LAZIO	17.208	5.870	5.892	5.888	544,27	546,31	545,94
LIGURIA	5.420	1.592	1.583	1.571	147,61	146,78	145,67
LOMBARDIA	23.863	9.973	10.003	10.008	924,71	927,49	927,96
MARCHE	9.694	1.553	1.551	1.544	144,00	143,81	143,16
MOLISE	4.438	315	313	312	29,21	29,02	28,93
PIEMONTE	25.400	4.437	4.424	4.404	411,40	410,20	408,34
PUGLIA	19.366	4.090	4.090	4.077	379,23	379,23	378,03
SARDEGNA	24.090	1.664	1.663	1.658	154,29	154,20	153,73
SICILIA	25.703	5.095	5.092	5.074	472,42	472,14	470,47
TOSCANA	22.990	3.751	3.753	3.744	347,80	347,98	347,15
TRENTINO ALTO ADIGE	13.607	1.052	1.056	1.059	97,54	97,91	98,19
UMBRIA	8.456	897	895	891	83,17	82,99	82,61
VALLE D'AOSTA	3.263	129	128	127	11,96	11,87	11,78
VENETO	18.391	4.927	4.928	4.915	456,84	456,93	455,73
Totale Complessiva	301.389	60.783	60.797	60.664			

Il grafico di seguito mette riporta le dotazioni regionali in termini di Bus*Km per il triennio 2013-2015 ed evidenzia come per tutte le regioni italiane non ci siano variazioni nel tempo.



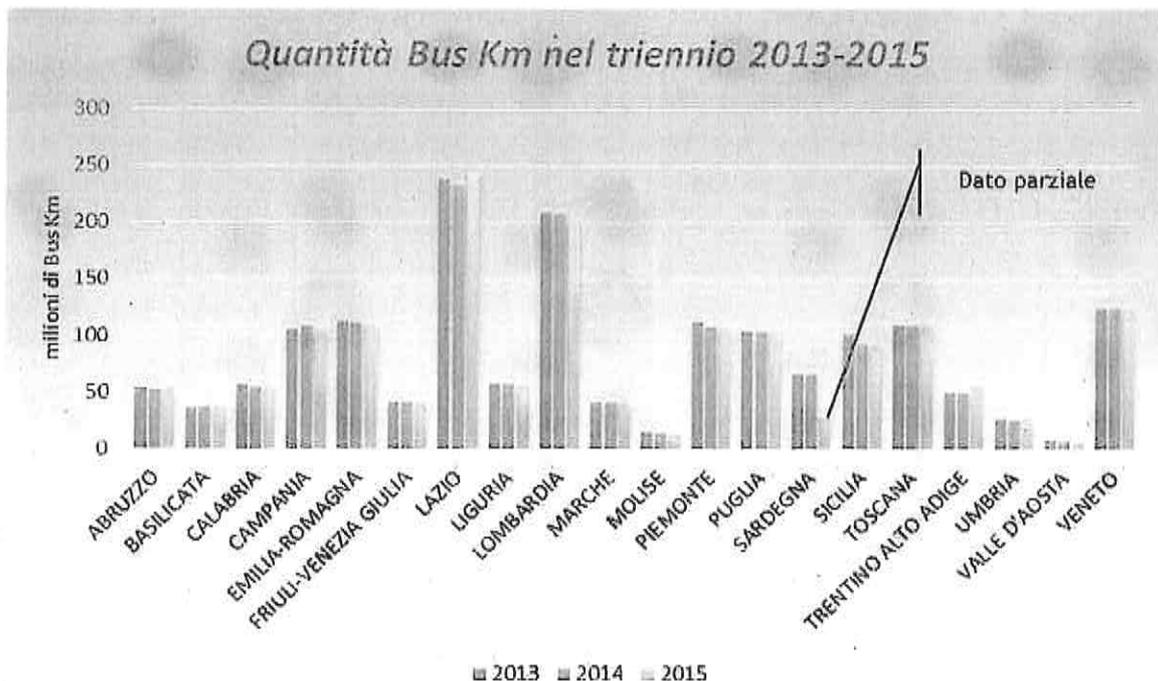


Figura 14: Andamento delle dotazioni di servizi di TPL su gomma per il triennio 2013-2015

Le analisi effettuate hanno consentito di mettere in relazione le dotazioni dei servizi di TPL su gomma, in termini di percorrenze, e i principali indici socio-demografici di ciascuna regione; nello specifico inizialmente è stata valutata la correlazione tra le percorrenze (Bus*km) erogate e la densità abitativa. Come evidenziato nella seguente Figura 15, nel triennio 2013-2015 il legame tra le due variabili è risultato piuttosto marcato, con la maggior parte dei dati allineati alla retta di regressione; fanno eccezione le Regioni Lazio e Lombardia che, a causa della presenza di Roma e Milano, manifestano un comportamento differente rispetto al resto del campione dal punto di vista delle percorrenze garantite. Inoltre si può osservare come l'Abruzzo (punto rosso) risulta praticamente in linea con il trend nazionale per tutti gli anni di osservazione. È opportuno precisare che il dato relativo al 2015 è stato trattato escludendo la Regione Sardegna, a causa dell'incompletezza delle informazioni fornite.

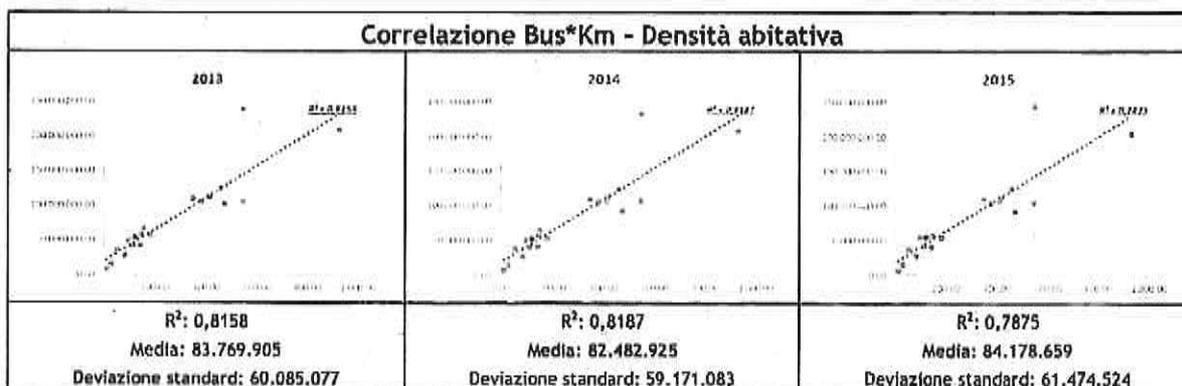


Figura 15: Correlazione tra i bus*km e la densità abitativa - tutte le regioni





Per quanto detto in precedenza relativamente a Lazio e Lombardia, successivamente, l'analisi è stata condotta trascurando le informazioni riferite alle due regioni suddette, al fine di valutare l'andamento delle percorrenze annue al variare della densità abitativa su un campione di dati meno disperso (come dimostrato dalla notevole riduzione della deviazione standard). Anche nel caso di elaborazione effettuata su un campione più omogeneo si osserva come l'Abruzzo risulti compreso nell'intervallo di tolleranza rappresentato dalla media \pm deviazione standard (Figura 16).

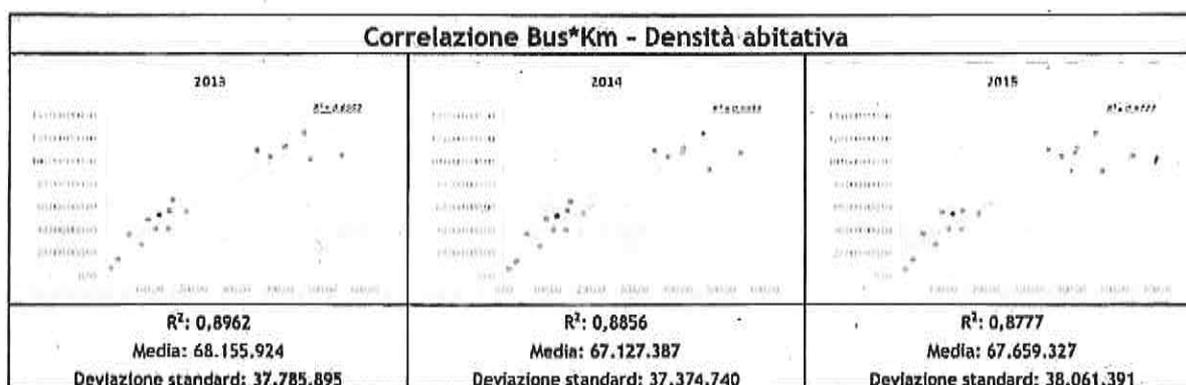


Figura 16: Correlazione tra i bus*km e la densità abitativa - senza Lazio e Lombardia

Al fine di valutare le dotazioni dei servizi rispetto a regioni che hanno caratteristiche rapportabili a quelle dell'Abruzzo sono state poi selezionate, come campione per il confronto, quelle contenute in un intervallo del \pm il 50% rispetto alla popolazione, superficie e densità abitativa della regione Abruzzo. In questi termini il confronto si riduce a 8 delle 20 regioni italiane: Abruzzo, Calabria, Friuli-Venezia Giulia, Liguria, Marche, Sardegna, Trentino Alto Adige, Umbria. La regione Abruzzo, rappresentata sempre in rosso, è pressoché allineata alla retta di regressione, sebbene l' R^2 indichi una dispersione del campione notevole dovuta alla scrematura dello stesso. Nonostante in quest'ultima analisi la deviazione standard si riduca, la regione Abruzzo ricade sempre nell'intervallo di tolleranza (media \pm deviazione standard).

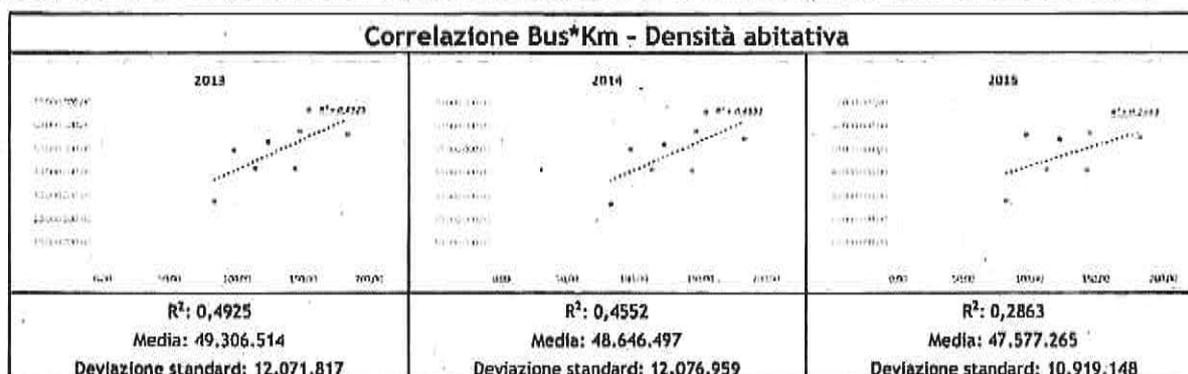


Figura 17: Correlazione tra i bus*km e la densità abitativa - solo regioni con caratteristiche analoghe

In ultima analisi è stata valutata la correlazione tra il numero di Bus*km per abitante e la densità abitativa regionale. Come evidenziato dai grafici riportati in Figura 18, negli anni l'Abruzzo si attesta sempre su valori prossimi alla retta di regressione, anche se i dati in generale risultano essere estremamente dispersi e condizionati da Regioni con caratteristiche estremamente eterogenee tra loro, tra le quali spiccano il Lazio e la Lombardia. Come detto, queste ultime, rappresentate nei grafici sempre





dai punti estremi, non possono essere trattate in uniformità con le altre Regioni a causa della presenza rispettivamente di Roma e Milano che falsano le possibili correlazioni. Nonostante i limiti di questa elaborazione la Regione Abruzzo rientra sempre nell'intervallo di tolleranza.

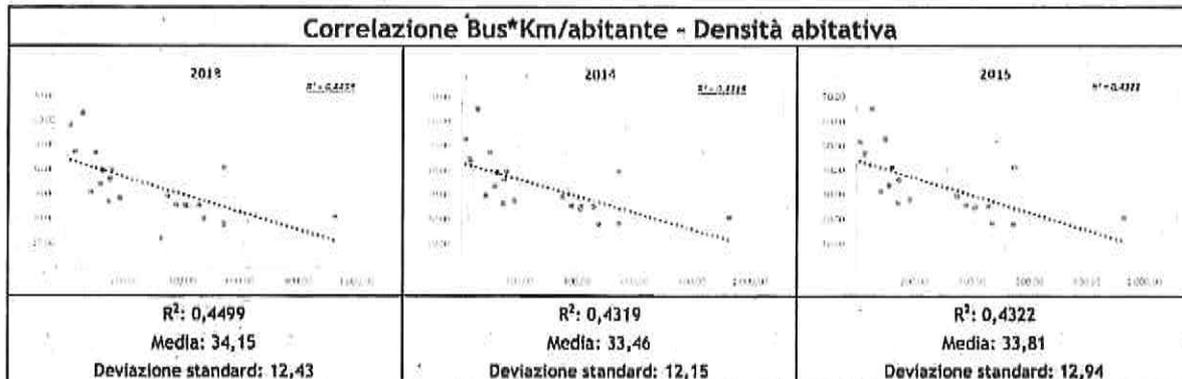


Figura 18: Correlazione tra i bus*km/abitante e la densità abitativa - tutte le regioni

Eliminando dall'analisi le regioni Lazio e Lombardia, la correlazione dei Bus*Km/abitante e densità abitativa migliora (Figura 19) e la regione Abruzzo è sempre allineata ai valori medi delle realtà esaminate.

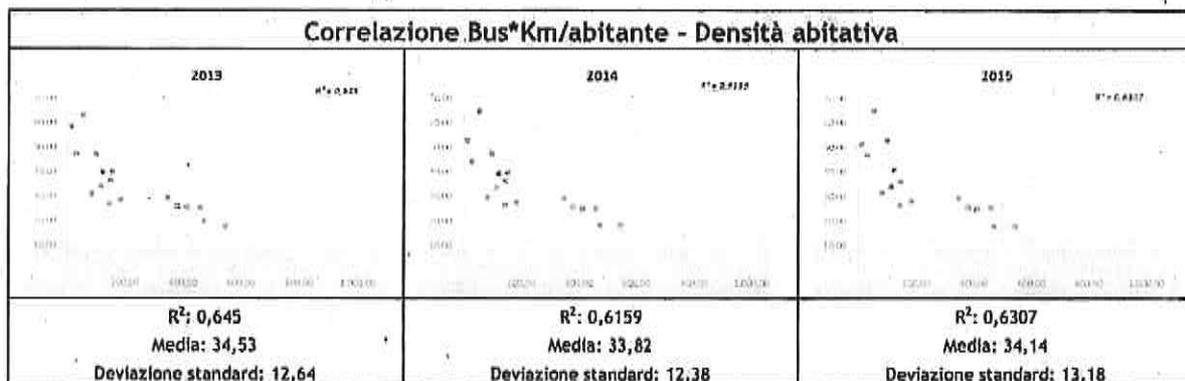


Figura 19: Correlazione tra i bus*km/abitante e la densità abitativa - senza Lazio e Lombardia

Infine, anche nel caso di questa elaborazione, si è scelto di limitare le analisi alle regioni simili, già definite in precedenza, che come per gli altri casi ha confermato le dinamiche delle analisi precedenti.

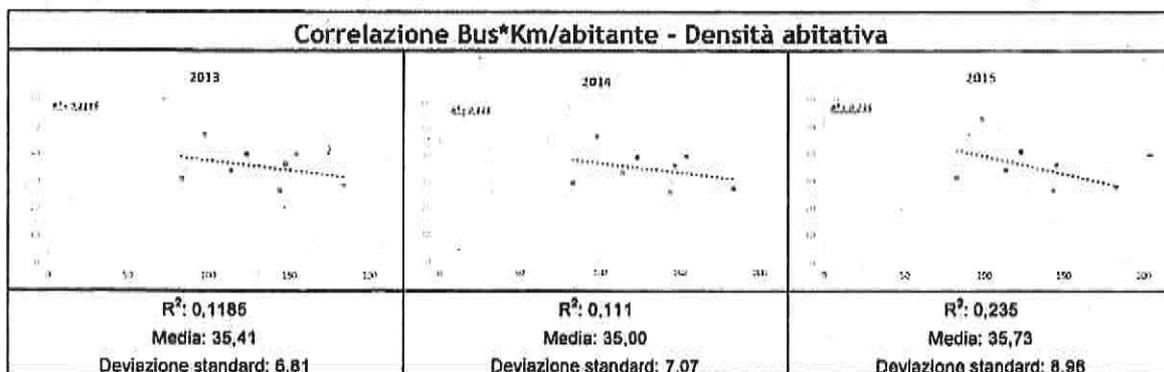


Figura 20: Correlazione tra i bus*km/abitante e la densità abitativa -solo regioni con caratteristiche analoghe





Come detto in precedenza, tutte le elaborazioni elencate finora sono state condotte tenendo conto dei dati forniti dall'Osservatorio Nazionale sulle Politiche del Trasporto Pubblico Locale, che da una verifica effettuata sui dati relativi alla regione Abruzzo sono pari a tutti i servizi effettuati dalle aziende operanti sul territorio, comprensivi anche delle percorrenze non contribute dalle risorse regionali, che ammontano a circa 6'000'000 di bus*km. Al netto di queste, le percorrenze ascrivibili a servizi minimi sono pari a circa 46'000'000 di bus*km. Non avendo informazioni in merito ai dati inseriti dalle altre Regioni sono state ripetute le analisi descritte in precedenza con questo nuovo valore delle percorrenze. Inserendo tale valore, le elaborazioni hanno confermato i risultati ottenuti, a dimostrazione della bontà dell'algoritmo implementato. Osservando le seguenti figure, si può notare come l' R^2 aumenti per ciascuno degli anni del triennio di riferimento e per ciascuna delle regressioni effettuate confrontando i Bus*Km erogati annualmente e la densità abitativa (con i dati di tutte le regioni, escludendo Lazio e Lombardia e solo per le 8 regioni con similitudini socio-demografiche).

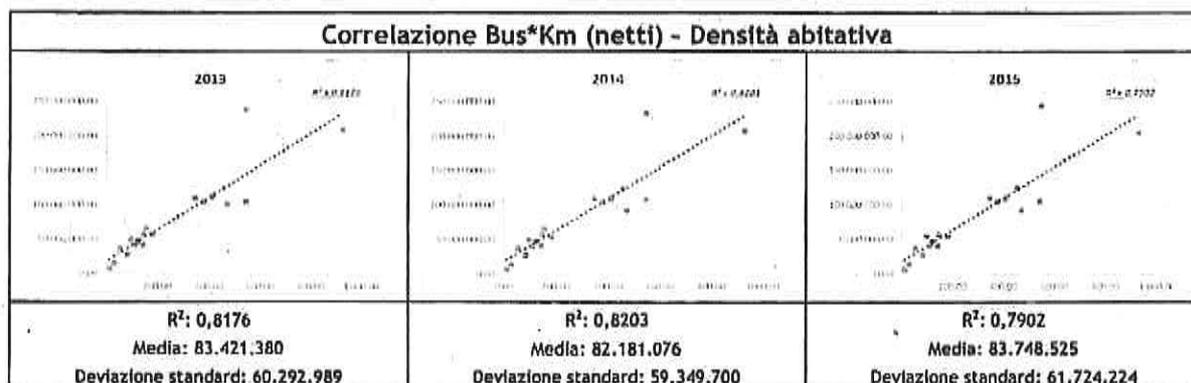


Figura 21: Correlazione tra i bus*km (netti)/abitante e la densità di popolazione -tutte le regioni

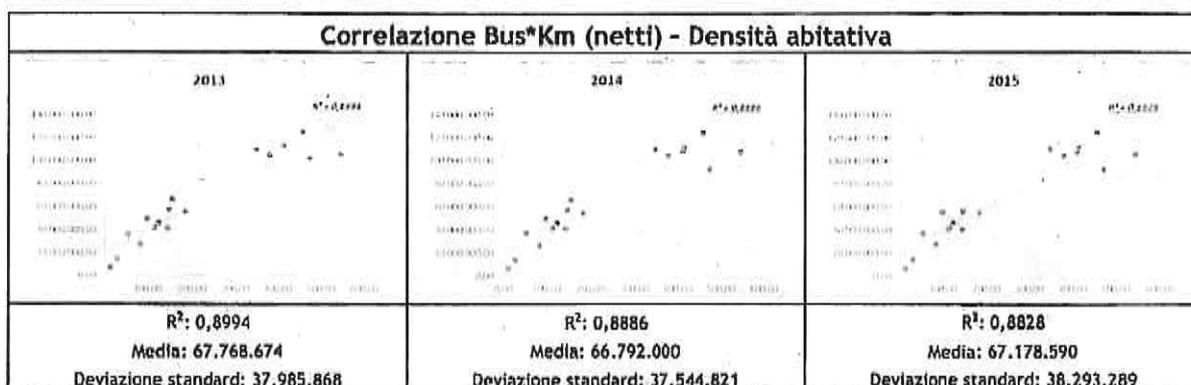


Figura 22: Correlazione tra i bus*km (netti)/abitante e la densità di popolazione -senza Lazio e Lombardia



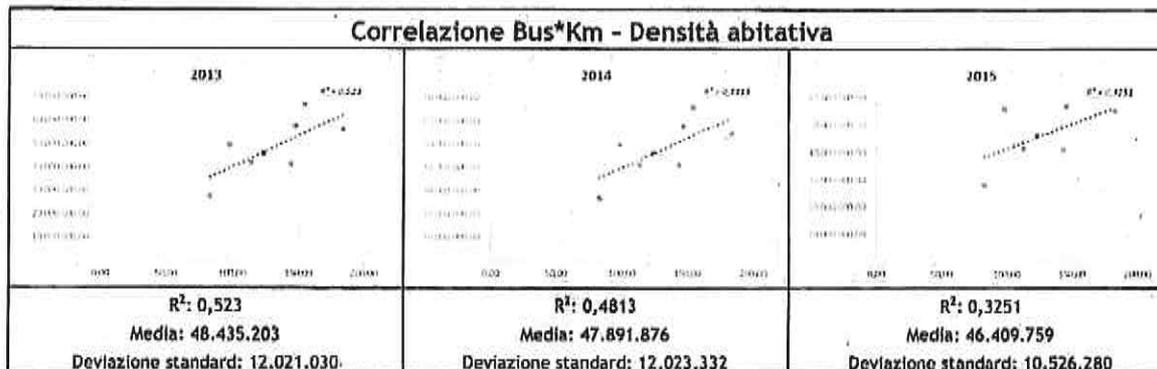


Figura 23: Correlazione tra i bus*km (netti)/abitante e la densità di popolazione -solo regioni con caratteristiche analoghe

Le analisi condotte evidenziano quindi che la dotazione dei servizi attuale della Regione Abruzzo è in linea con quella delle altre realtà italiane.

5.2 Criteri per la determinazione dei livelli dei servizi minimi

La stima dei SSMM è stata effettuata sulla base della Legge Regionale 43/2017 per i servizi effettuati sul solo territorio regionale, con eccezioni solo per limitate relazioni extraregionali di confine (ad esempio Ascoli Piceno, Termoli, ...) caratterizzate da pendolarismo scolastico.

La procedura prevede il calcolo degli spostamenti (espressi in passeggeri*km) sviluppati sul territorio regionale prendendo a riferimento i criteri sanciti dal comma 1 dell'art. 16 del D.Lgs. 422/97, riportato nella premessa del presente paragrafo. La procedura quindi valuta la totalità della domanda e stima la quota parte di questa da assegnare al TPL (ferro e gomma) al fine di garantire il pendolarismo per studio e lavoro, la fruibilità dei servizi da parte degli utenti e determinare condizioni favorevoli per la riduzione della congestione e dell'inquinamento.

Nello specifico sono state valutate seguenti tipologie di spostamenti:

- intercomunali;
- intracomunali.

Per la stima degli spostamenti sono stati utilizzati i seguenti parametri:

- domanda di mobilità: spostamenti sistematici per studio e lavoro, intra regionali, determinati a partire dalla matrice del pendolarismo ISTAT 2011;
- caratteristiche territoriali:
 - estensione territoriale dei comuni e dei centri capoluogo determinati in base ai dati ISTAT relativi al censimento della popolazione 2011;
 - distanze tra i comuni determinata a partire dal modello di simulazione in possesso della Regione Abruzzo;





- caratteristiche demografiche: popolazione residente per classe d'età dei comuni e dei centri capoluogo determinati in base ai dati ISTAT relativi al censimento della popolazione 2011.

5.2.1 STIMA DEGLI SPOSTAMENTI INTERCOMUNALI

Per la stima degli spostamenti intercomunali si è proceduto determinando le seguenti grandezze:

1. **Passeggeri*km sistematici su ferro**, determinati per ogni relazione di traffico, dalla domanda ISTAT su Ferro moltiplicata per la relativa distanza;
2. **Passeggeri*km sistematici su gomma**, determinati per ogni relazione di traffico, dalla domanda ISTAT su Ferro moltiplicata per la relativa distanza;
3. **Passeggeri*km sistematici su "altri mezzi"** (tutte gli altri mezzi di trasporto ad eccezione della bicicletta e del pedone), determinati per ogni relazione di traffico, dalla domanda ISTAT su altri mezzi moltiplicata per la relativa distanza;
4. **Passeggeri*km non sistematici** determinati per tutte e 3 le componenti di domanda appena descritte in funzione dell'incidenza della mobilità non sistematica in ambito extraurbano che è pari al 44% del totale come riportato dal 14° Rapporto sulla mobilità in Italia del 2017 (pag.13);
5. **Passeggeri*km in diversione modale dagli "altri mezzi"** al TPL stimata pari al 6% come riportato dal 14° Rapporto sulla mobilità in Italia del 2017 (pag.18);
6. **Passeggeri*km/giorno** per tutte le grandezze definite a punti precedenti applicando un fattore di espansione della mobilità sistematica all'intera giornata pari a 2;
7. **Passeggeri*km/anno** per tutte le grandezze definite a punti precedenti applicando un fattore di espansione della mobilità giornaliera pari a 260;
8. **Passeggeri*km/anno complessivi (ferro+gomma)** = Pax*km sistematici treno/anno + Pax*km non sistematici treno/anno + Pax*km sistematici gomma/anno + Pax*km non sistematici gomma/anno + (Pax*km sistematici altri mezzi/anno + Pax*km non sistematici altri mezzi/anno) * fattore di diversione modale.

Al fine di stimare la domanda da soddisfare con il TPL su gomma ordinario, dai passeggeri*km complessivi è stata sottratta la quota di domanda assorbibile come dalla ferro (terno e servizi sostitutivi). Per la stima di tale offerta potenziale si è fatto riferimento ai programmi di esercizio ferroviari in corso di validità, stimando la quantità di posti offerti*km offerti ed ipotizzando un coefficiente di riempimento medio del 50% sono stati determinati i passeggeri*km assorbiti dalla componente ferroviaria rispetto al totale.

I passeggeri*km complessivi stimati dalla procedura per i collegamenti intercomunali sono pari a 1'375'027'123, che al netto del contributo della modalità ferroviaria per le relazioni intraregionali pari a 576'850'224 passeggeri*km, danno luogo a 798'176'898 passeggeri*km da soddisfare con i servizi di TPL su gomma ordinari.





Nell'ipotesi che i posti offerti per ogni bus siano 50 e che il coefficiente di riempimento medio sia pari al 50% per soddisfare la domanda di mobilità intercomunale sono necessari 31'927'076 bus*km.

5.2.2 STIMA DEGLI SPOSTAMENTI INTRACOMUNALI

La procedura ha individuato 3 componenti di spostamenti intracomunali:

- a) interni al centro capoluogo;
- b) esterni al centro capoluogo ma interni al comune;
- c) in destinazione nel comune da altre destinazioni e necessitanti di distribuzione urbana per accedere ai servizi localizzati nel capoluogo dello stesso, al fine di valutare la domanda di mobilità necessaria alla fruizione dei servizi presenti nel comune.

Le grandezze calcolate per la stima degli spostamenti intracomunali sono le medesime di quelle valutate per gli spostamenti intercomunali, anche se cambiano i parametri di calcolo delle stesse. Le modifiche si sono rese necessarie di poter stimare, a partire dai dati a disposizione le grandezze necessarie per il calcolo.

Le ipotesi fatte sono brevemente descritte di seguito:

- la domanda di mobilità:
 - interna al centro capoluogo è proporzionale alla domanda di mobilità intracomunale ISTAT in funzione della quota di popolazione residente nello stesso rispetto a quella comunale (popolazione >15 anni) ;
 - interna al comune ma esterna al capoluogo è proporzionale alla domanda di mobilità intracomunale ISTAT in funzione della quota di popolazione residente fuori del capoluogo rispetto a quella comunale (popolazione >15 anni);
 - in destinazione nel comune è rappresentata dalla domanda ISTAT in arrivo nel comune.
- la distanza degli spostamenti intracomunali è stata stimata a partire dai dati territoriali ISTAT 2011, ovvero a partire dall'estensione in termini di superficie e perimetro dei centri capoluogo e dell'intero territorio comunale. In particolare si è ipotizzato di approssimare l'entità territoriale considerata con 4 figure geometriche così definite:
 1. quadrato di perimetro uguale all'entità territoriale da considerare;
 2. quadrato con area uguale all'entità territoriale da considerare;
 3. cerchio di circonferenza uguale all'entità territoriale da considerare;
 4. cerchio di superficie uguale all'entità territoriale da considerare.

A partire dalle 4 ipotesi di approssimazione dell'unità territoriale da considerare sono stati determinati rispettivamente il lato del quadrato ed il raggio del cerchio; rispetto a questi quattro valori è stata determinata la lunghezza dello spostamento come media della:

- media delle due semilunghezze dei lati dei quadrati ipotizzati;
- media dei due raggi dei cerchi considerati.





In definitiva per gli spostamenti interni al centro capoluogo è stata utilizzata la lunghezza, calcolata come appena descritto, utilizzando come unità territoriale di riferimento il centro capoluogo, mentre per quelli interni al comune ma esterni al capoluogo utilizzando come unità territoriale di riferimento il comune. Per gli spostamenti in destinazione al centro capoluogo è stata utilizzata la lunghezza degli spostamenti interni al capoluogo;

- l'incidenza della mobilità non sistematica in ambito urbano che è pari al 36% del totale come riportato dal 14° Rapporto sulla mobilità in Italia del 2017 (pag. 13);
- il fattore di espansione della mobilità sistematica all'intera giornata pari a 3 per le prime due tipologie di spostamenti intracomunali (interni al centro capoluogo ed interni al comune ma esterni al capoluogo) mentre pari a 2 per gli spostamenti in destinazione verso il comune analizzato in accordo al quanto ipotizzato per gli spostamenti intercomunali;
- il fattore di espansione della mobilità giornaliera all'anno pari a 260;
- i posti medi offerti per ogni bus in ambito urbano è stato fisato pari a 70;
- il coefficiente di riempimento dei bus pari al 50%;
- l'incidenza della componente di domanda derivante dai flussi in ingresso al comune considerato è stata determinata applicando un fattore di correzione il cui valore massimo è pari ad 1 valutato in funzione dell'attrattività del comune analizzato. Tale fattore è stato determinato come rapporto tra la popolazione residente con età superiore ai 15 anni nel capoluogo del comune analizzato rispetto al massimo della popolazione di età superiore 15 anni in tutti i comuni della regione.

Sulla base delle ipotesi appena descritte sono stati quantificati i passeggeri*km per tutte le componenti di domanda analizzate per gli spostamenti intracomunali con le stesse modalità descritte per gli spostamenti intercomunali. A livello regionale il totale dei passeggeri*km è pari a 484'113'757 che in funzione delle ipotesi di capacità e riempimento applicate per questa tipologia di spostamenti danno luogo a 13'831'822 bus*km da garantire con i servizi su gomma ordinari.

Tale quota di percorrenze non è da considerarsi come quella da effettuare con i servizi urbani ma quella necessaria a soddisfare la domanda di mobilità interna ai comuni e quindi anche attraverso servizi di tipo extraurbano/suburbano.

5.2.3 LIVELLI DEI SERVIZI MINIMI RIFERITI AL BACINO UNICO DI PROGRAMMAZIONE

In base alla procedura descritta nei paragrafi precedenti il livello dei servizi minimi regionali è pari a 45'758'898 bus*km valutati in accordo con quanto prescritto dall'art. 16 del DL 422/97, è da ritenersi congrua in quanto dalle analisi presentate al par. 5.1, risulta rispettare il criterio "di omogeneità fra regioni" richiamati dall'articolo 16, comma 2, del DL 422/97.

In base alle ultime modifiche ai programmi di esercizio, che entreranno in vigore dal 01/01/2018 (PdE 2018), le percorrenze attualmente contribute dai fondi regionali sono pari a circa 45'453'792 bus*km. Tali percorrenze sono pertanto perfettamente allineate al livello del servizio minimo in quanto la variazione è pari allo 0.65% ovvero inferiore alla tolleranza applicabile a qualsiasi procedura di calcolo ed alla fisiologica variabilità dei servizi in funzione delle variazioni dei PdE legate ai giorni di servizio.





5.2.4 LIVELLI DEI SERVIZI MINIMI DEI BACINI DI MOBILITÀ

Il passo successivo è stato quello di determinare i livelli dei servizi minimi relativi ai Bacini di Mobilità definiti al cap. 4, con la procedura descritta, andando a valutare puntualmente l'incidenza dell'offerta ferroviaria in base alla reale localizzazione dei servizi svolti con tale modalità. Questo risultato è stato valutato suddividendo le percorrenze su base regionale in funzione del comune di origine e quindi del bacino di mobilità considerato.

In base a tale analisi si ha che:

- SSMM del Bacino TELA è pari 18'517'914 bus*km;
- SSMM del Bacino CHIPE è pari 27'240'984 bus*km.

Tali valori di percorrenze non sono da considerarsi fissi e rigidi, in quanto si possono verificare delle variazioni dell'ordine del 5-10% per un riequilibrio puntuale delle percorrenze e l'attribuzione delle linee ai vari lotti da mettere a gara.

La distribuzione territoriale delle percorrenze del PdE 2018 è tale da soddisfare anche la distribuzione delle stesse previste dal modello di calcolo utilizzato. Infatti si ha che le percorrenze sviluppate nel Bacino di Mobilità TELA sono pari a 18.3 mln bus*km mentre quelle su CHIPE sono di circa 26.5 mln bus*km per un totale di 44.8 mln bus*km. La somma delle percorrenze non è esattamente pari al totale dei servizi programmati dal PdE 2018 (45.4 mln bus*km) in quanto le stesse sono state calcolate attraverso l'uso del modello di simulazione in possesso dell'Amministrazione regionale in base ad una sovrapposizione geografica dei bacini di mobilità alla rete stradale. Pertanto, essa risente di possibili lievi approssimazioni di georeferenziazione e non tiene conto dei tratti di viabilità extra regionale percorsi dalle linee a causa della struttura delle infrastrutture e per servire le relazioni con alcuni centri a corona della Regione.

5.3 Struttura dei servizi minimi

Le analisi riportate al par. 5.2 hanno dimostrato che il PdE 2018 è tale da soddisfare i livelli di servizio minimo sia a livello di Bacino di Programmazione che dei due Bacini di Mobilità individuati.

Al fine di valutare la bontà del PdE 2018 in relazione alla domanda potenziale di mobilità, stimata per la quantificazione dei livelli dei servizi minimi, ne è stato verificato il livello di produzione previsto sulle varie relazioni servite.

Le analisi sono state effettuate come brevemente descritto di seguito:

- calcolo del livello di produzione espresso in termini di corse/anno dal PdE 2018, grazie al modello di simulazione in uso presso la Regione; tale elaborazione permette di associare ad ogni arco della rete stradale percorsa dai servizi di TPL il numero di corse esercite sullo stesso (vedi Figura 7 in cui si riporta un'immagine della viabilità percorsa dalle linee di TPL del PdE 2018, in cui il flussogramma è proporzionale al numero di corse anno, sovrapposta ai bacini di mobilità);





- determinazione della domanda di mobilità in accordo a quanto descritto al par. 5.2 espressa in termini di corse/anno per le singole relazioni, al netto della quota di domanda soddisfatta con i servizi ferroviari;
- assegnazione della domanda potenziale al grafo regionale (Figura 25);
- verifica della correlazione tra la domanda potenziale ed i livelli di servizio garantiti dal PdE 2018 (Figura 28).

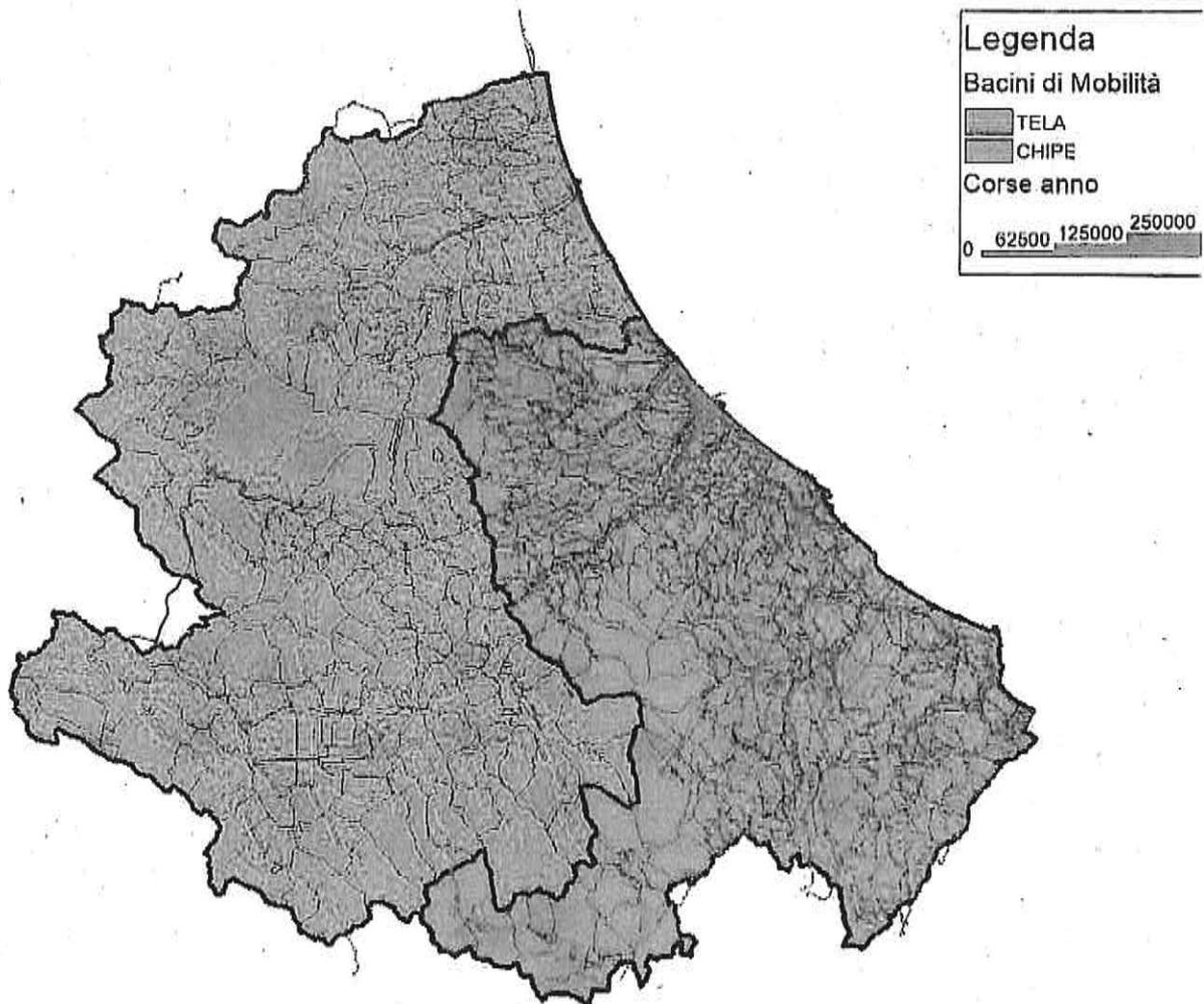


Figura 24: Corse anno e bacini di mobilità



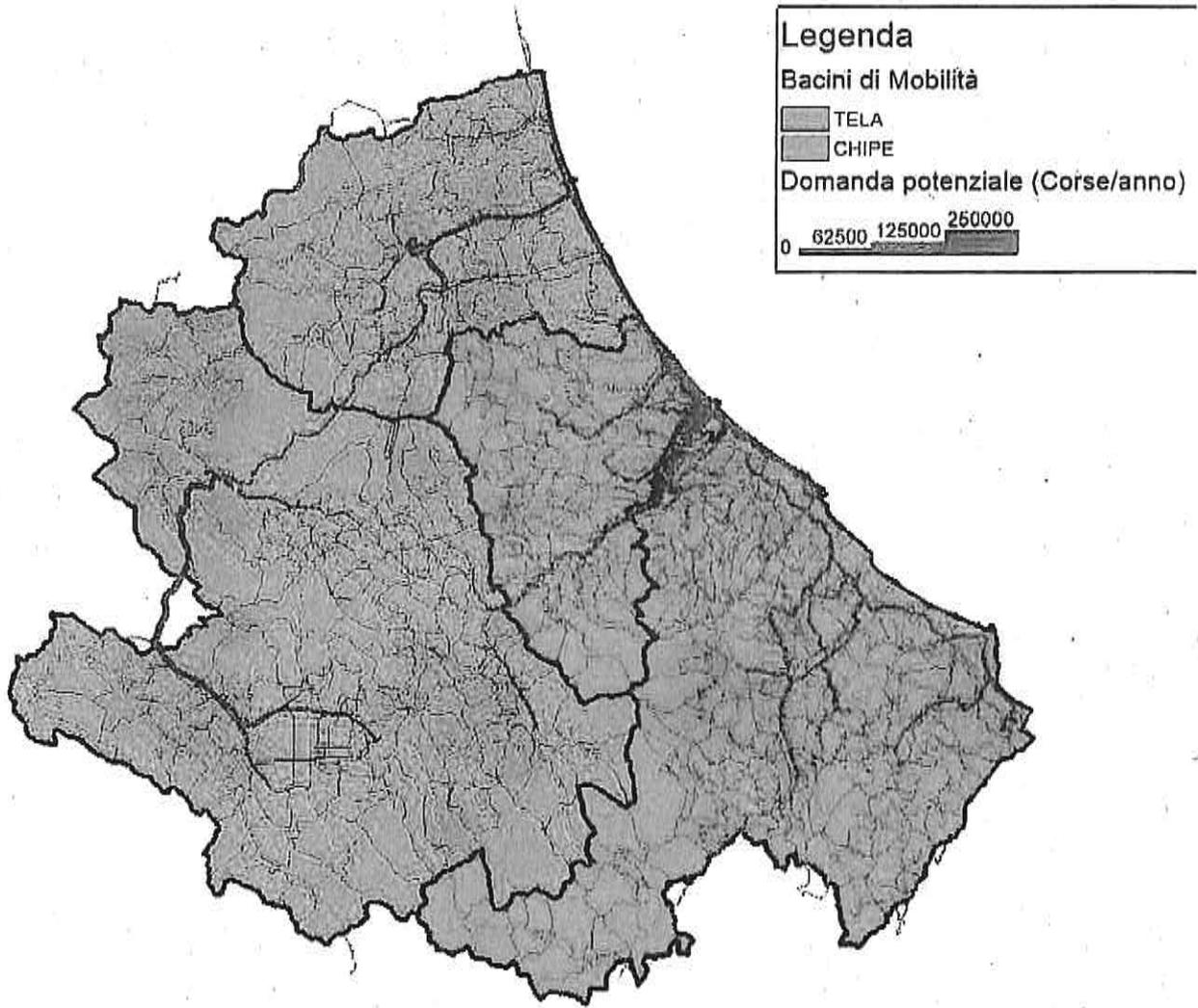


Figura 25: Assegnazione della domanda i mobilità potenziale(corse/anno) alla rete stradale



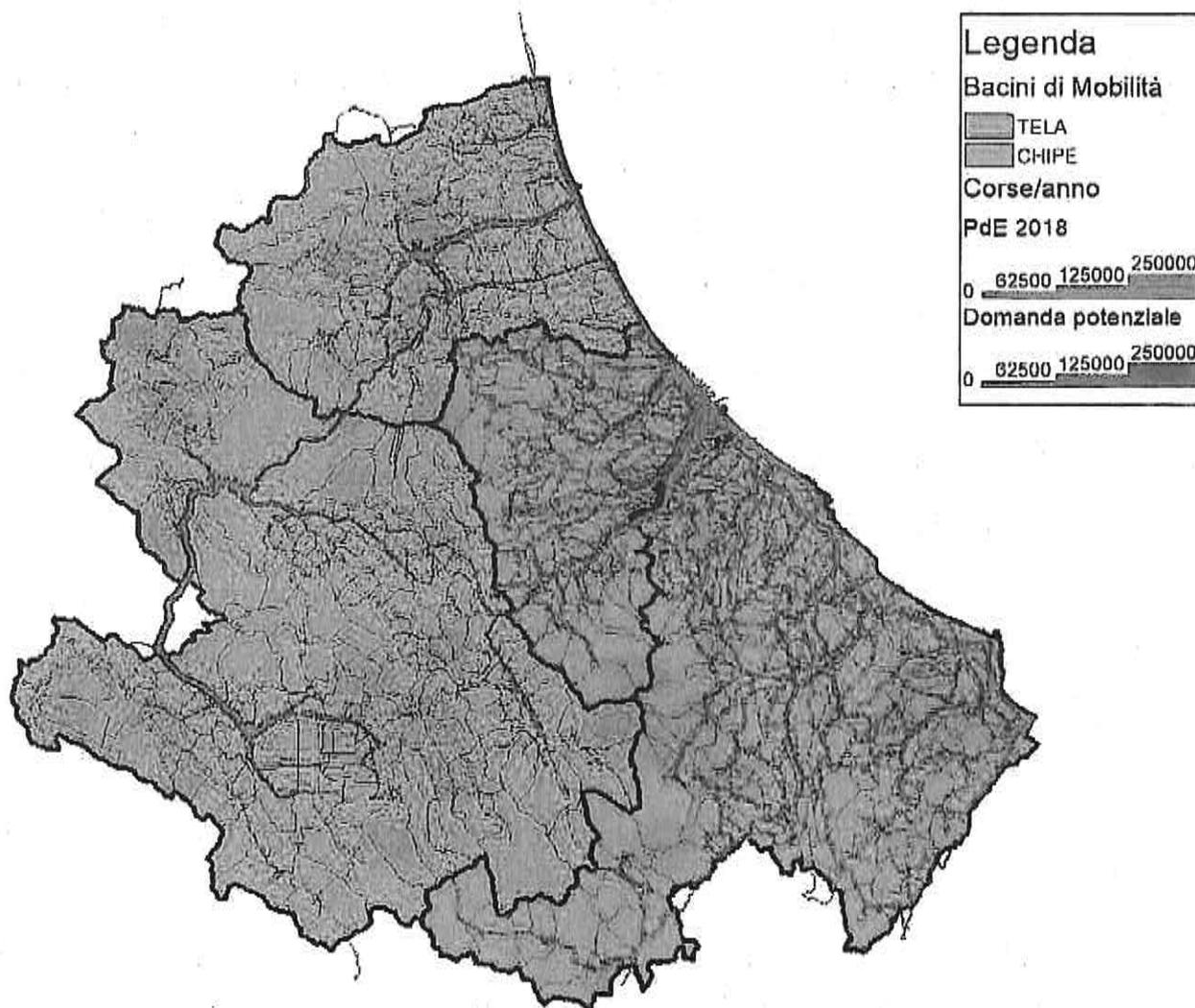


Figura 26: Sovrapposizione livello di servizio PdE 2018 e domanda potenziale (corse/anno)

La correlazione fra i livelli di servizio del PdE 2018 e la domanda potenziale effettuata sugli archi considerati statisticamente significativi (ovvero quelli non influenzati dalla posizione della connessione tra le zone di traffico comunali e la rete, vedi Figura 27 in cui sono riportati gli archi sui quali è stata effettuata l'analisi) è pari al 75%. Questo valore, alla luce delle caratteristiche della matrice di mobilità potenziale su base comunale, che quindi non tiene conto in termini spaziali della domanda intracomunale, è tale da poter affermare che il PdE 2018 garantisce, per le singole relazioni di traffico, il livello dei servizi minimi previsti. In Figura 28 si riporta lo scattergram tra la domanda potenziale e le corse offerte.



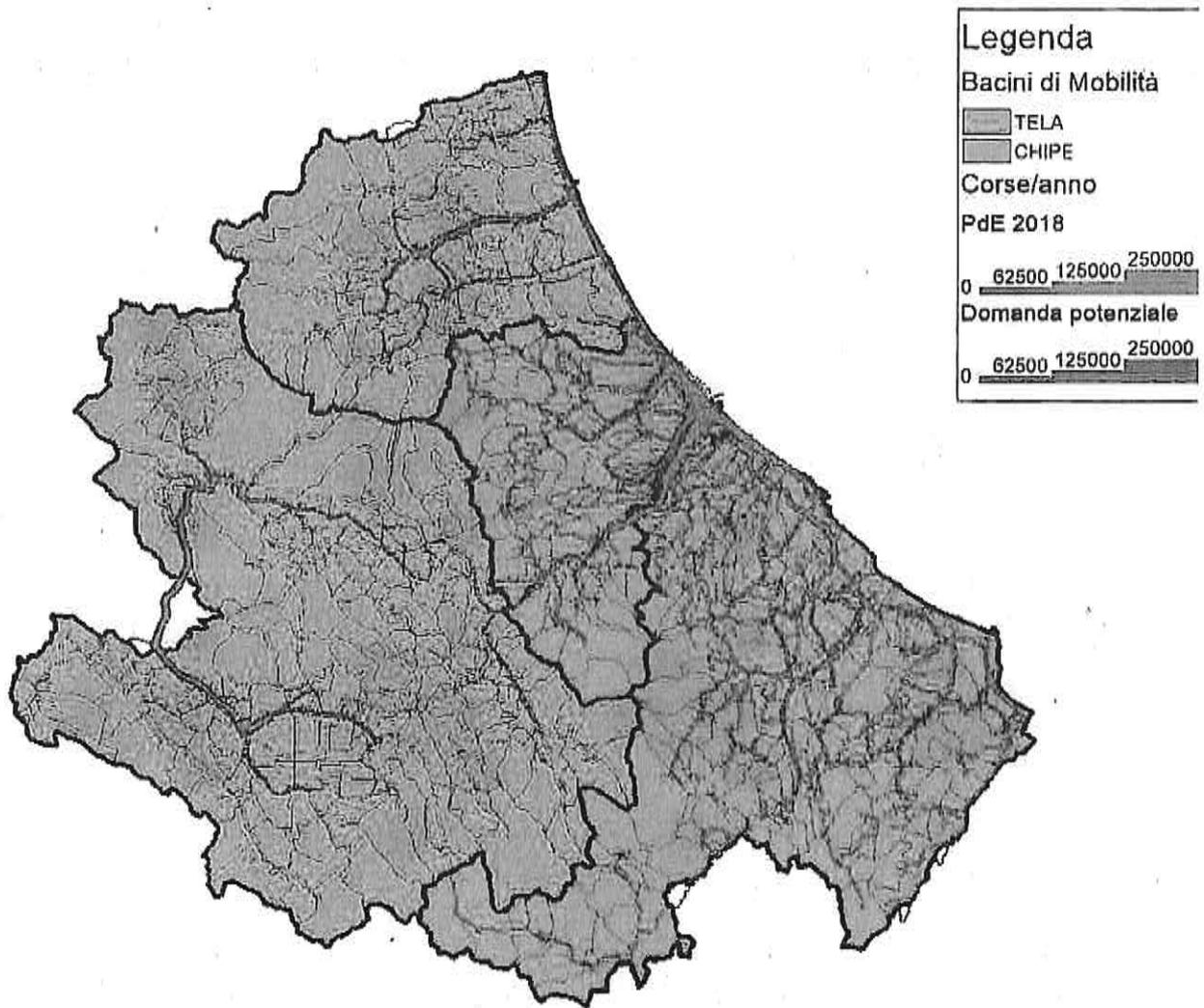


Figura 27: Sovrapposizione livello di servizio PdE 2018 e domanda potenziale (corse/anno) - rete stradale analizzata per il calcolo della correlazione

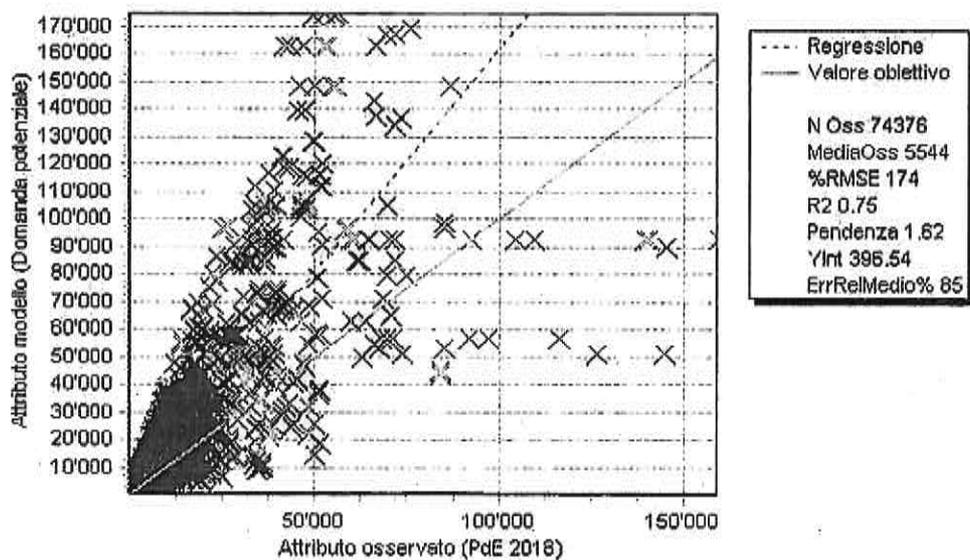


Figura 28: Scattergram tra livello di servizio PdE 2018 e domanda potenziale (corse/anno)





A seguito della verifica effettuata sono state associate le linee del PdE 2018 ai bacini di mobilità in funzione della prevalenza chilometrica e si ottengono per il Bacino TELA la percorrenza di circa 19'550'000 bus*km, per CHIPE 25'900'000 bus*km: il che vale a dire percorrenze del tutto in linea con quanto determinato.

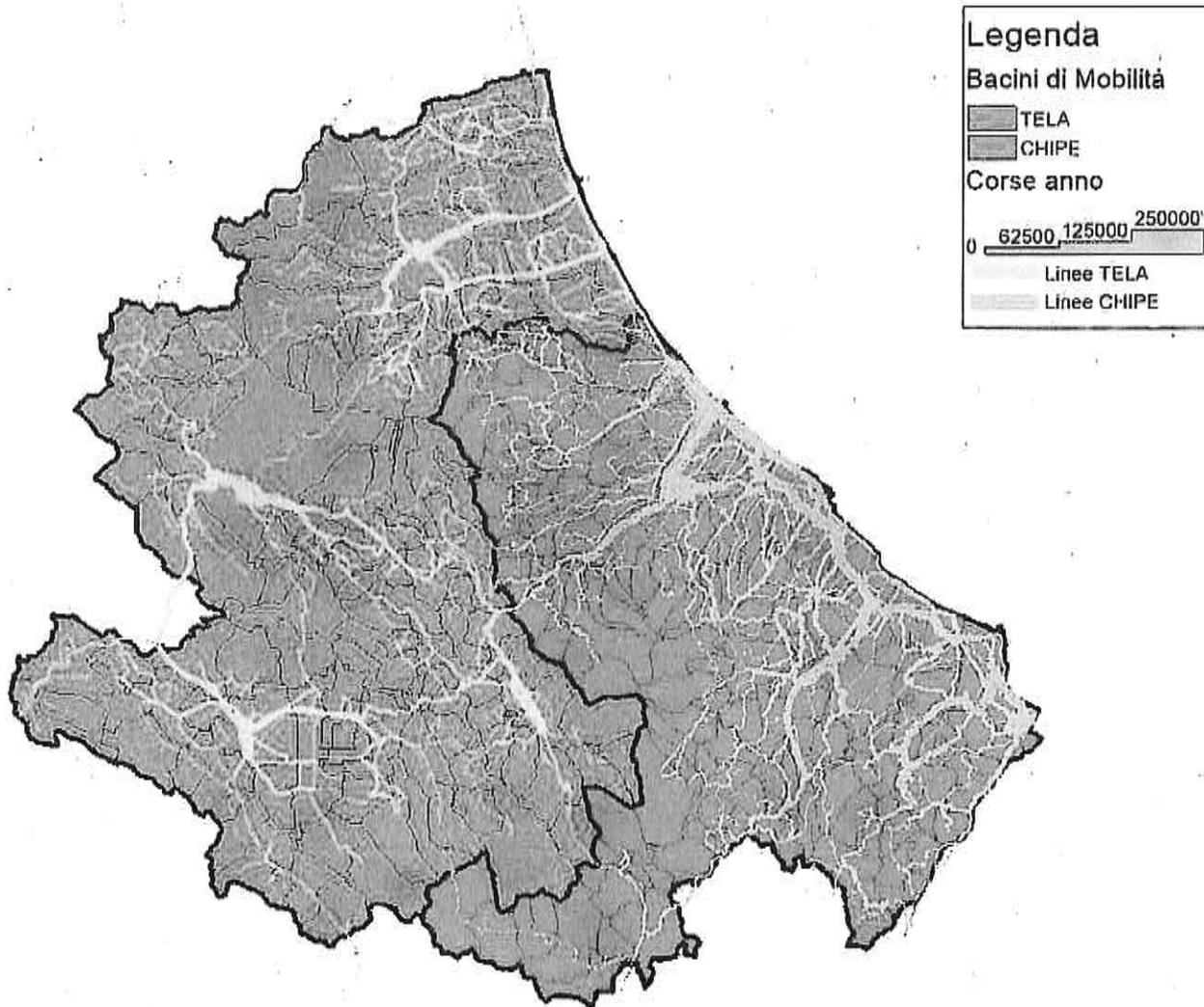


Figura 29: Assegnazione delle linee ai Bacini di Mobilità





6 Prefigurazione della suddivisione dei Bacini di Mobilità in lotti di gara (comma 4 del art. 48 del D.L-50/2017)

A partire dalla determinazione dei SSMM determinata al par. 5 si è proceduto alla identificazione preliminare dei lotti di gara, nelle more della redazione del Piano Triennale dei Servizi, con il quale verranno definiti i PdE da mettere a gara nel breve, medio e lungo periodo. L'ipotesi di suddivisione in lotti potrà essere oggetto di revisione in sede di redazione e del PTS.

Sono stati previsti due lotti per ogni bacino, che possono essere identificati geograficamente come riportato in Figura 30.



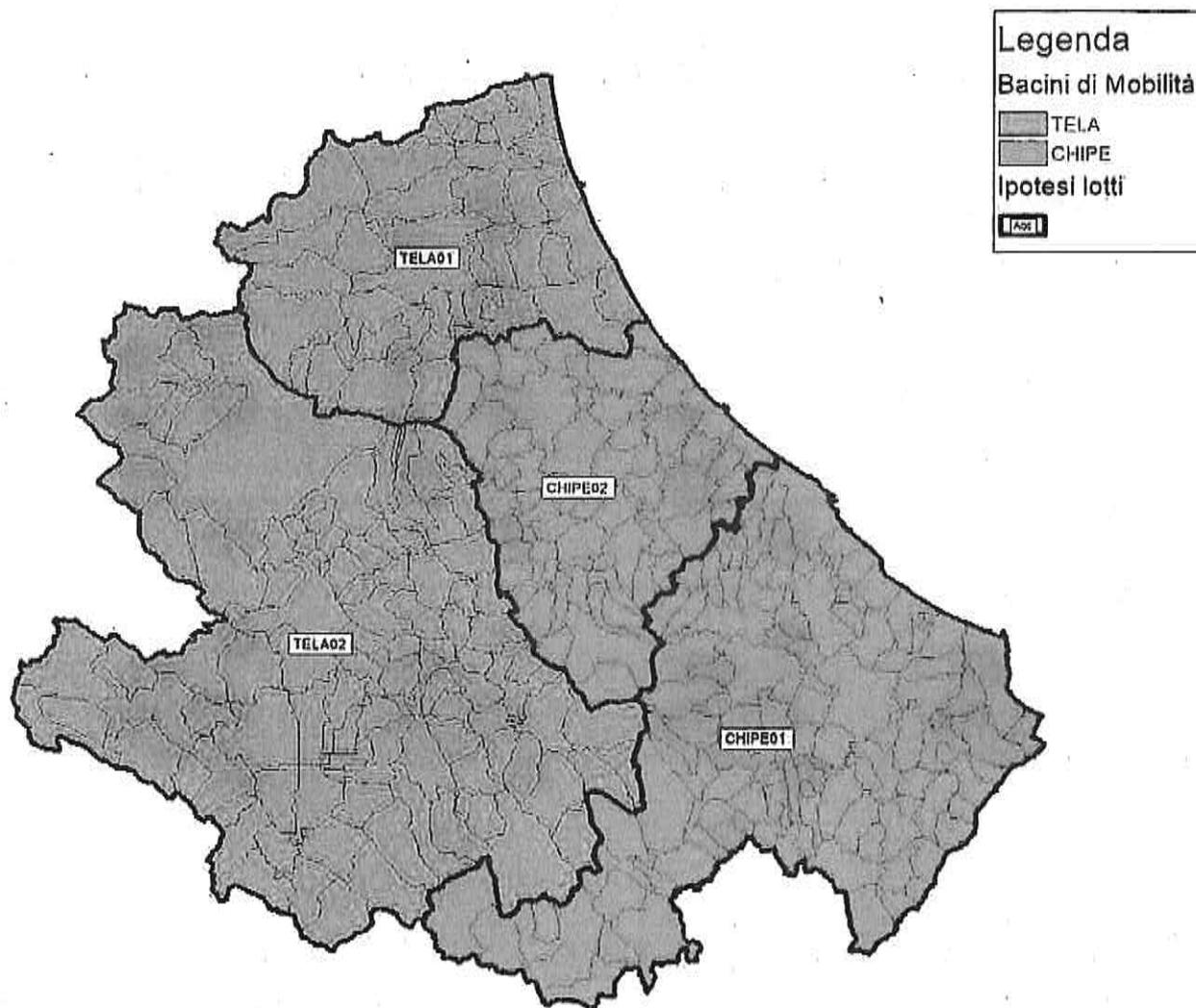


Figura 30: Ipotesi suddivisione in lotti dei Bacini di Mobilità

L'assegnazione dei servizi ai lotti, in questa prima fase, è stata determinata in funzione della prevalenza territoriale. Per ogni lotto è anche indicata la quota di incidenza dei servizi affidati in house dalla Regione Abruzzo con la DGR 539/17, recante "Affidamento in concessione alla Società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA) SpA Uninominale di determinati servizi di trasporto automobilistico, urbano ed extraurbano e di servizi di trasporto ferroviario ex art. 8 D. Lgs. n. 422/1977. Approvazione della relazione di cui all'art. 34, comma 20, del D.L. n. 179/2012, del relativo schema di contratto di servizio e dell'avviso di preinformazione ai sensi dell'art. 7 Reg. 1370/2007".

Con la delibera è stata prorogata la concessione in favore della Società Unica Abruzzese di Trasporto (T.U.A.) S.p.A., per l'annualità 2018, ai sensi dell'art. 5, par. 5 Reg. CE n. 1370/2007. Inoltre, sono stati affidati, per il periodo 2019-2027 in regime di in house providing, alcuni servizi di trasporto automobilistico urbano ed extraurbano e di trasporto ferroviario del bacino regionale, per un totale di





circa il 65% delle percorrenze regionali totali, nel rispetto di quanto disciplinato dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 (articolo 5, parr.2 e 5) e dell'art. 61 della L. 99/2009.

La Società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA) S.p.A. è una società in house ai sensi del D.Lgs. 175/2016 a intera partecipazione pubblica (socio unico Regione Abruzzo), soggetta a controllo analogo, che realizza la parte più importante (pari a oltre l'80% del proprio fatturato) per conto della Regione Abruzzo.

Essa si è costituita a seguito della fusione nella società pubblica ARPA S.p.A. - già nata dall'accorpamento di numerose aziende concessionarie pubbliche e private - delle società GTM S.p.A. (Gestione Trasporti Metropolitan) e FAS S.p.A. (Ferrovia Adriatico Sangritana), in precedenza gestioni governative transitate alla competenza regionale. La fusione è stata sancita dalla Legge Regionale 23 dicembre 2014, n. 47 ("Riordino delle partecipazioni societarie nel settore del trasporto pubblico locale), a conclusione di un lungo percorso di riorganizzazione delle società pubbliche di TPL.

Pertanto, TUA S.p.a. svolge l'insieme dei servizi di trasporto extraurbano precedentemente affidati alle società ARPA Spa e F.A.S. Spa, nonché di servizi di trasporto urbano, fra i quali figura quello di Pescara, su delega del Comune alla Regione Abruzzo. Inoltre, essa svolge servizi di trasporto ferroviario e di gestione della relativa rete ferroviaria, precedentemente affidati alla società FAS S.p.A.

Nella Tabella 7 e nelle successive (da 8 a 11) si riportano i dati di sintesi relativi ai servizi attribuiti ai singoli lotti con l'evidenziazione della quota di competenza TUA.

Tabella 7: Riepilogo percorrenze per lotti

Bacino	Lotto	Totale percorrenze	Percorrenze TUA	Incidenza percorrenze TUA
TELA	1	8'409'010	5'975'369	71.1%
TELA	2	11'149'170	8'115'432	72.8%
Totale TELA		19'558'179	14'090'801	72.0%
CHIPE	1	14'100'374	4'706'091	33.4%
CHIPE	2	11'795'238	9'927'254	84.2%
Totale CHIPE		25'895'612	14'633'345	56.5%
Totale		45'453'792	28'724'146	63.2%

Nelle immagini e tabelle seguenti si riportano i servizi assegnati ad ogni lotto.



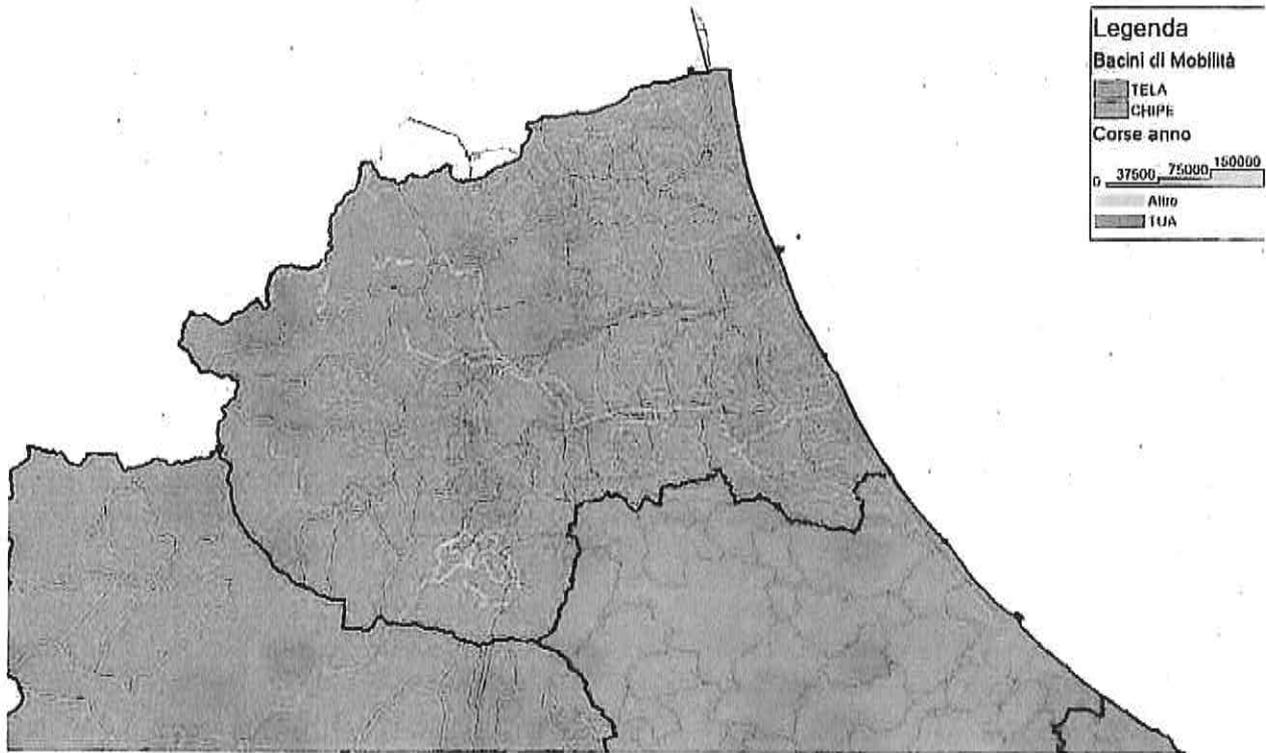


Figura 31: Servizi Lotto 1 Bacino TELA

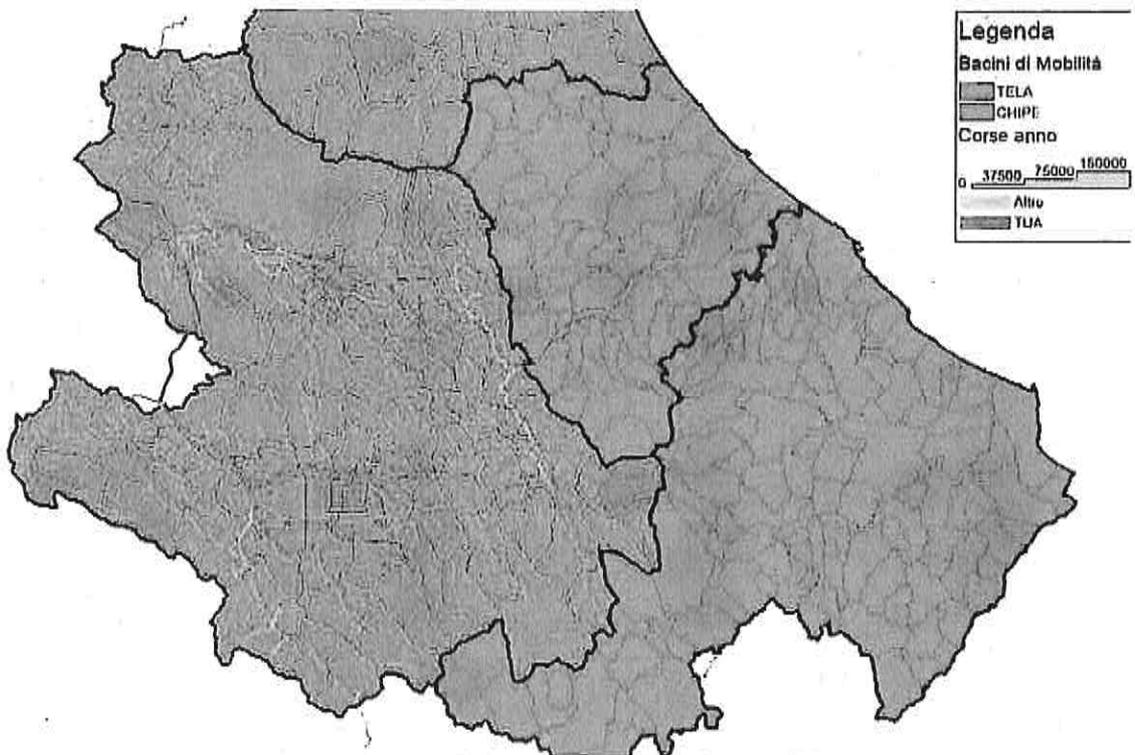


Figura 32: Servizi Lotto 2 Bacino TELA



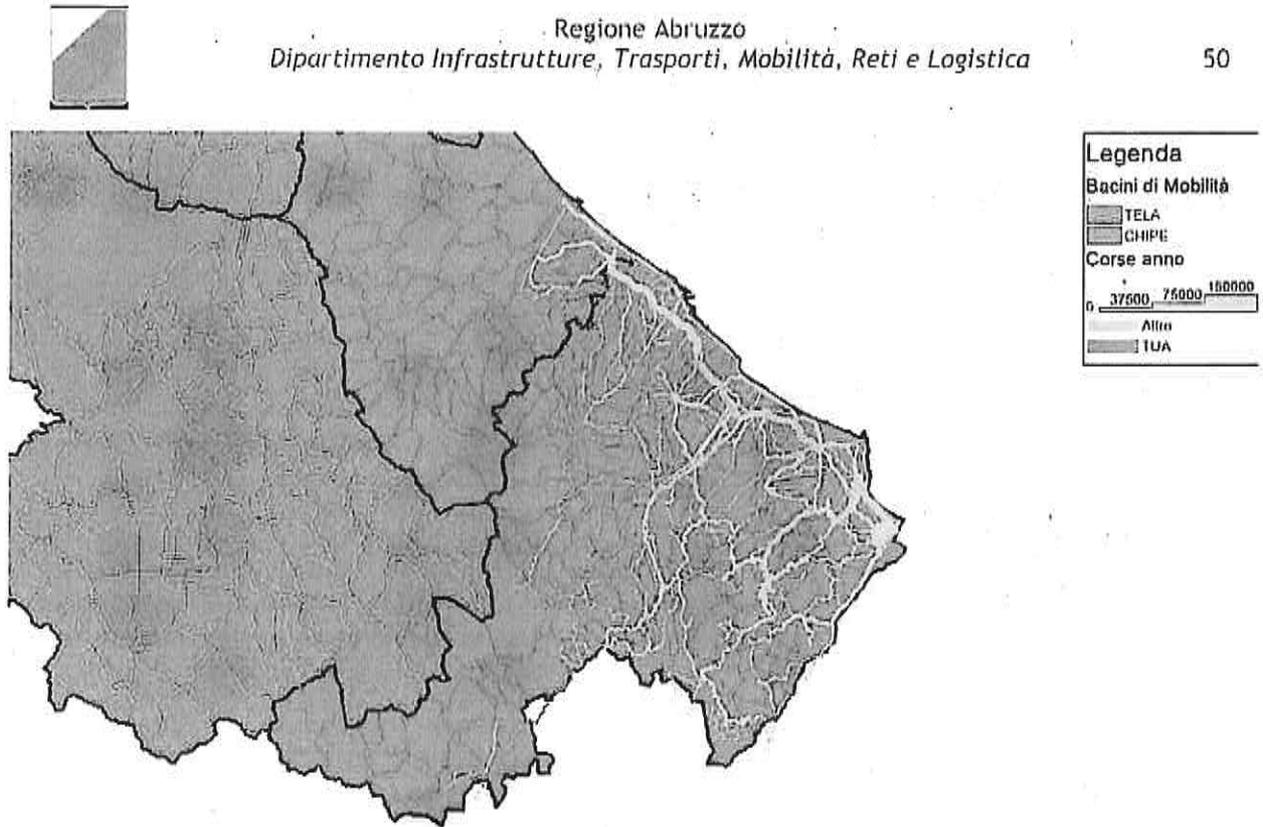


Figura 33: Servizi Lotto 1 Bacino CHIPE

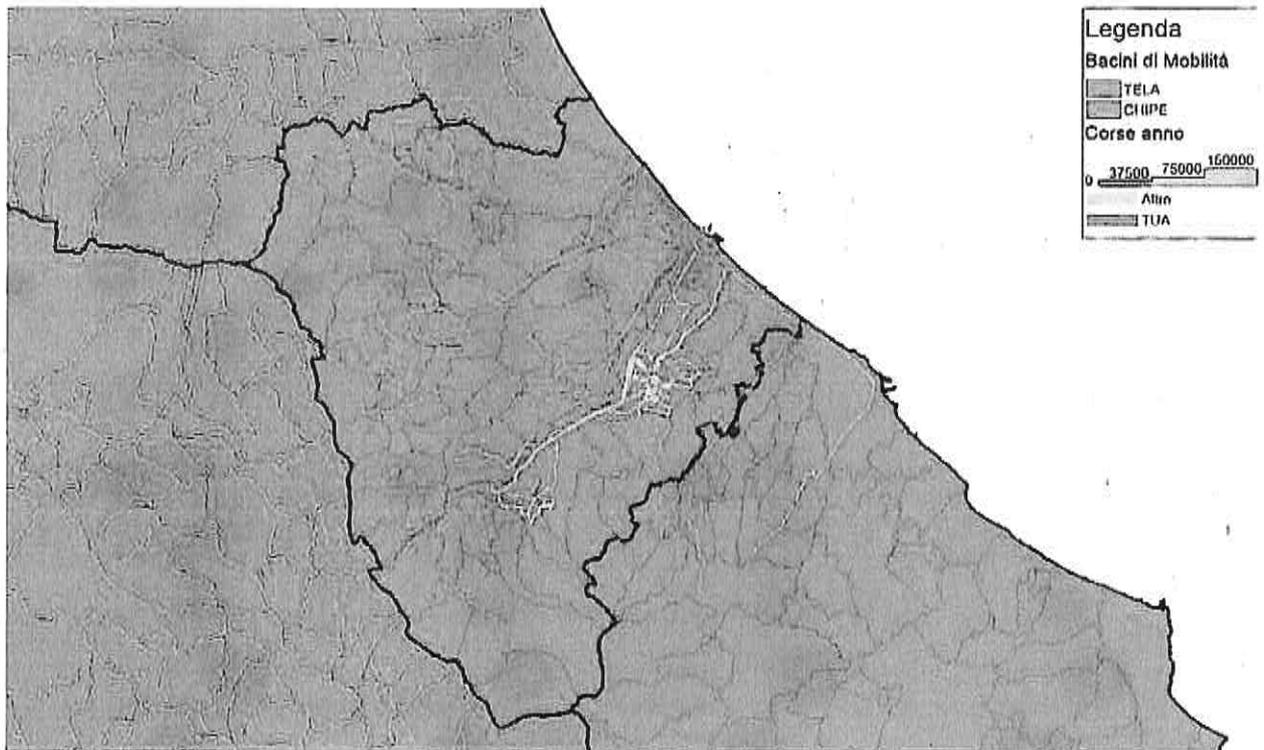


Figura 34: Servizi Lotto 2 Bacino CHIPE





Tabella 8: Elenco linee PdE 2018 con attribuzione Bacino TELA lotto 1

ID	Descrizione	Competenza	Percorrenze	Bacino	Lotto
3001	GIULIANOVA-TERAMO-L'AQUILA (via Traforo, SS.80)	TUA	673'681.77	TELA	1
3002	TERAMO-CASTIGLIONE M.R.	TUA	297'001.05	TELA	1
3003	COLLEDORO-VAL VOMANO-TERAMO	TUA	28'491.75	TELA	1
3004	TERAMO-GIULIANOVA-PESCARA-CHIETI	TUA	1'087'202.45	TELA	1
3005	S.BENEDETTO DEL TRONTO-GIULIANOVA-TERAMO	TUA	282'499.23	TELA	1
3006	TERAMO-MONTORIO-ISOLA G. SASSO-CASTELLI	TUA	248'283.96	TELA	1
3007	ATRI-PESCARA (via Pineto, Silvi, Superstrada)	TUA	446'030.81	TELA	1
3008	ASCOLI-GIULIANOVA	TUA	418'368.06	TELA	1
3010	ISOLA G. SASSO-VAL VOMANO-TERAMO	TUA	39'246.98	TELA	1
3011	FLAMIGNANO-MONTORIO AL VOMANO-TERAMO	TUA	25'197.39	TELA	1
3012	MONTORIO AL VOMANO-ROSETO-GIULIANOVA	TUA	210'194.65	TELA	1
3013	S. GIORGIO-MONTORIO AL VOMANO-TERAMO	TUA	26'592.30	TELA	1
3014	NOTARESCO-CANZANO-TERAMO	TUA	43'427.10	TELA	1
3015	TERAMO-GUAZZANO	TUA	28'278.81	TELA	1
3016	ALBA ADRIATICA-NERETO-S. ONOFRIO-TERAMO	TUA	269'213.17	TELA	1
3017	GIULIANOVA-MOSCIANO S. ANGELO-TERAMO	TUA	126'397.87	TELA	1
3019	COLONNELLA-ANCARANO-S. EGIDIO V.-VILLA LEMPA	TUA	39'568.06	TELA	1
3020	GIULIANOVA-S.OMERO-TERAMO	TUA	40'943.18	TELA	1
3021	S.EGIDIO-Bv. GARRUFO-NERETO-CORROPOLI-CONTROGUERRA	TUA	24'530.35	TELA	1
3022	ISOLA G. SASSO-VAL VOMANO-ROSETO	TUA	13'919.41	TELA	1
3023	TERAMO-VILLA PILOTTI-BELLANTE	TUA	51'423.17	TELA	1
3024	CORTINO-S.GIOVANNI-TERAMO	TUA	65'916.86	TELA	1
3025	TERAMO-TORRICELLA-VALLE CASTELLANA	TUA	134'943.53	TELA	1
3027	TERAMO-ASCOLI PICENO	TUA	180'316.51	TELA	1
3029	POGGIO DELLE ROSE-CERMIGNANO-ATRI	TUA	53'985.94	TELA	1
3030	CERMIGNANO-Bv. CELLINO-ROSETO	TUA	41'642.25	TELA	1
3031	CIVITELLA DEL TRONTO-Bv. GARRUFO	TUA	75'522.93	TELA	1
3032	MORRODORO-ROSETO	TUA	147'103.66	TELA	1
3033	GIULIANOVA-ROSETO-PINETO (ex Case Malsè-Bv.Casoli)	TUA	85'188.75	TELA	1
3034	CONTROGUERRA-MARTINSICURO-S. BENEDETTO DEL TRONTO	TUA	101'220.75	TELA	1
3035	ATRI-FONTANELLE-NOTARESCO-TERAMO	TUA	136'139.73	TELA	1
3036	MORRODORO-GIULIANOVA	TUA	31'116.82	TELA	1
3037	MORRODORO-NOTARESCO-TERAMO	TUA	19'140.94	TELA	1
3038	CASTELNUOVO-CASTELLALTO-TERAMO	TUA	100'706.02	TELA	1
3039	PRATI DI TIVO-TERAMO	TUA	58'385.37	TELA	1
3041	NERITO-APRATI-MONTORIO AL VOMANO-TERAMO	TUA	97'066.34	TELA	1
3042	BASCIANELLA-MONTORIO AL VOMANO-TERAMO	TUA	32'277.14	TELA	1
3043	TERAMO-MONTORIO	TUA	150'340.42	TELA	1
3902	COLOGNA-ROSETO (via Casal Thaulero)	TUA	44'863.44	TELA	1
AlbaAdriatica	Urbano Alba Adriatica	Altro	72'093.00	TELA	1





ID	Descrizione	Competenza	Percorrenze	Bacino	Lotto
Basciano	Urbano Basciano	Altro	40'228.22	TELA	1
Castelli	Urbano Castelli	Altro	30'614.86	TELA	1
Crognaleto	Urbano Crognaleto	Altro	55'337.00	TELA	1
Giulianova	Urbano Giulianova	Altro	297'000.00	TELA	1
Isola del Gran Sasso	Urbano Isola del Gran Sasso d'Italia	Altro	84'854.14	TELA	1
Montorio al Vomano	Urbano Montorio al Vomano	Altro	120'341.00	TELA	1
Mosciano	Urbano Mosciano	Altro	45'000.00	TELA	1
Pineto	Urbano Pineto	Altro	63'765.00	TELA	1
TE/02/01	ISOLA DEL GRAN SASSO D'ITALIA - COLLEDARA	Altro	19'947.00	TELA	1
TE/03/02	ROSETO DEGLI ABRUZZI - ATRI	Altro	68'991.52	TELA	1
TE/04/01	TORRICELLA SICURA - TERAMO	Altro	59'597.00	TELA	1
TE/06/01	VALLE CASTELLANA - TERAMO	Altro	53'513.75	TELA	1
TE/07/01	TERAMO - MONTORIO AL VOMANO	Altro	32'736.00	TELA	1
TE/08/01	CERMIGNANO - TERAMO	Altro	100'237.68	TELA	1
TE/09/01	Teramo - Val Vomano	Altro	42'700.00	TELA	1
TE/11/01	ASCOLI PICENO - VALLE CASTELLANA	Altro	102'918.00	TELA	1
Teramo	Urbano Teramo	Altro	1'039'514.92	TELA	1
Tortoreto	Urbano Tortoreto	Altro	104'251.50	TELA	1

Tabella 9: Elenco linee PdE 2018 con attribuzione Bacino TELA lotto 2

ID	Descrizione	Competenza	Percorrenze	Bacino	Lotto
1026	CARAMANICO-TOCCO CASAURIA-POPOLI-SULMONA	TUA	41'081.44	TELA	2
2001	BOMINACO-CAPORCIANO-S. DEMETRIO-L' AQUILA	TUA	101'395.49	TELA	2
2003	SULMONA-L' AQUILA	TUA	258'431.45	TELA	2
2004	CASTEL DEL MONTE-CAPESTRANO-L' AQUILA	TUA	66'577.43	TELA	2
2005	ATELETA-SULMONA-MOLINA-L' AQUILA	TUA	168'952.38	TELA	2
2007	AVEZZANO-L' AQUILA (via SS. 5bis)	TUA	396'498.96	TELA	2
2008	CASTELVECCHIO CALVISIO-L' AQUILA	TUA	41'164.65	TELA	2
2009	CASTEL DEL MONTE-CALASCIO-S.STEFANO-BARISCIANO-L' AQUILA	TUA	155'333.04	TELA	2
2010	AIELLI-AVEZZANO	TUA	75'519.70	TELA	2
2011	VALLEMORA-AVEZZANO-L' AQUILA	TUA	39'891.49	TELA	2
2012	AVEZZANO-L' AQUILA (via A/25-A/24)	TUA	982'414.79	TELA	2
2013	VILLAVALLELONGA-TRASACCO-AVEZZANO	TUA	502'116.40	TELA	2
2014	AVEZZANO-CORCUMELLO-CESE-AVEZZANO	TUA	87'676.49	TELA	2
2015	TAGLIACOZZO-AVEZZANO	TUA	128'418.29	TELA	2
2016	ROSCIOLO-MAGLIANO-AVEZZANO	TUA	61'520.17	TELA	2
2017	AVEZZANO-FORME-MAGLIANO-AVEZZANO	TUA	61'319.27	TELA	2
2018	AVEZZANO-SULMONA	TUA	154'954.76	TELA	2
2019	L' AQUILA-CARSOLI (via A/24)	TUA	72'475.90	TELA	2
2020	CASAMAINA-L' AQUILA	TUA	97'049.05	TELA	2
2021	VILLAGRANDE DI TORNIMPARTE-L' AQUILA	TUA	263'517.37	TELA	2
	CAVE-L' AQUILA	TUA	74'343.71	TELA	2





ID	Descrizione	Competenza	Percorrenze	Bacino	Lotto
2024	AMATRICE-MONTEREALE-L' AQUILA	TUA	362'860.81	TELA	2
2026	MARRUCI-L' AQUILA	TUA	97'527.93	TELA	2
2027	L' AQUILA-PESCARA (via SS.5-A/25)	TUA	796'836.00	TELA	2
2029	TERMINE DI CAGNANO-L' AQUILA	TUA	164'581.89	TELA	2
2030	CAMPOTOSTO-POGGIO CANCELLI-L' AQUILA	TUA	40'622.00	TELA	2
2031	CARSOLI-ORICOLA-PERETO	TUA	66'038.80	TELA	2
2032	SULMONA-CANSANO-CAMPO DI GIOVE	TUA	122'050.94	TELA	2
2033	SULMONA-PRATOLA-PREZZA	TUA	104'036.23	TELA	2
2034	SULMONA-VITTORITO-POPOLI	TUA	214'936.47	TELA	2
2037	SULMONA-PETTORANO-ROCCAPIA	TUA	51'325.12	TELA	2
2039	TAGLIACOZZO-S.MARIE-GALLO-TAGLIACOZZO	TUA	52'263.78	TELA	2
2040	VILLAVALLELONGA-TRASACCO-AVEZZANO-L' AQUILA	TUA	43'967.79	TELA	2
2041	TAGLIACOZZO-CAPISTRÉLLO-TAGLIACOZZO	TUA	119'238.30	TELA	2
2043	POGGIO FILIPPO-TAGLIACOZZO-SCURCOLA-AVEZZANO-L' AQUILA	TUA	90'989.66	TELA	2
2045	AVEZZANO-BALSORANO (prol. Sora)	TUA	177'756.88	TELA	2
2046	S.BENEDETTO IN PERILLIS-L' AQUILA	TUA	121'950.64	TELA	2
2047	SCANNO-SULMONA (dev. Cocullo - A/25)	TUA	202'406.24	TELA	2
2048	SULMONA-CAMPO DI FANO-INTRODACQUA-BUGNARA	TUA	82'448.21	TELA	2
2051	VALLEMORA-AVEZZANO	TUA	557'814.70	TELA	2
2052	CELANO-AVEZZANO (arr. S. Iona)	TUA	135'544.07	TELA	2
2053	AVEZZANO-PESCARA (via A/25)	TUA	68'127.94	TELA	2
2054	CARSOLI-TUFO-AVEZZANO	TUA	100'758.82	TELA	2
2055	CERCHIO-PESCINA-GIOIA DEI MARSII (linea disabili)	TUA	34'260.82	TELA	2
2058	OPI DI FAGNANO-FONTECCHIO-L'AQUILA	TUA	23'713.45	TELA	2
2059	SECINARO-GORIANO VALLI-L'AQUILA	TUA	152'810.53	TELA	2
2060	L'AQUILA-AVEZZANO Zona Ind. (MICRON)	TUA	31'100.26	TELA	2
2061	SULMONA-PRATOLA P.-AVEZZANO (MICRON)	TUA	104'323.81	TELA	2
2063	SECINARO-SULMONA	TUA	130'980.13	TELA	2
2064	SAN DEMETRIO-TUSSILLO-L'AQUILA	TUA	33'507.49	TELA	2
AQ/02/12	L'Aquila suburbano	Altro	142'578.11	TELA	2
AQ/02/16	L'Aquila suburbano	Altro	162'882.60	TELA	2
AQ/02/16A	L'Aquila suburbano	Altro	96'961.29	TELA	2
AQ/05/01	MORINO - AVEZZANO	Altro	34'292.49	TELA	2
AQ/05/02	CIVITA D'ANTINO - MORINO	Altro	12'822.87	TELA	2
AQ/08/01	AVEZZANO - CANISTRO	Altro	37'575.20	TELA	2
AQ/09/01	BALSORANO - SORA	Altro	8'456.00	TELA	2
Avezzano	Urbano Avezzano	Altro	312'687.00	TELA	2
Balsorano	Urbano Balsorano	Altro	40'219.00	TELA	2
Civitella Roveto	Urbano Civitella Roveto	Altro	16'845.30	TELA	2
L'Aquila	Urbano L'Aquila	Altro	1'714'297.50	TELA	2
PE/04/01	BUSSI SUL TIRINO - SULMONA	Altro	32'624.48	TELA	2

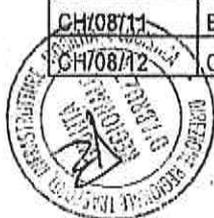




ID	Descrizione	Competenza	Percorrenze	Bacino	Lotto
PE/04/02	OFENA - SULMONA	Altro	57'896.17	TELA	2
Sulmona	Urbano Sulmona	Altro	291'600.00	TELA	2
Tagliacozzo	Urbano Tagliacozzo	Altro	72'000.00	TELA	2

Tabella 10: Elenco linee PdE 2018 con attribuzione Bacino CHIPE lotto 1

ID	Descrizione	Competenza	Percorrenze	Bacino	Lotto
1033	PESCARA-STAB. DE CECÇO (Ortona)	TUA	58'170.66	CHIPE	1
2006	PESCOCOSTANZO-RIVISONDOLI-ROCCARASO-CASTEL DI SANGRO	TUA	84'188.58	CHIPE	1
2049	CASTEL DI SANGRO-PESCASSEROLI-AVEZZANO (prol. Roma)	TUA	449'426.94	CHIPE	1
4001	LANCIANO-PESCARA (via A/14)	TUA	194'337.50	CHIPE	1
4002	LANCIANO-ORTONA-CHIETI (via SS.16, SS.84, SS.152 e dir. Treglio)	TUA	186'942.16	CHIPE	1
4004	PALENA-CHIETI (dir. Bucchianico)	TUA	61'227.88	CHIPE	1
4005	GUARDIAGRELE-CHIETI (via Giuliano T., dir. Orsogna e Arl)	TUA	85'192.87	CHIPE	1
4007	S.EUSANIO-GUARDIAGRELE (dir. S. Vincenzo)	TUA	27'319.48	CHIPE	1
4008	LANCIANO-GUARDIAGRELE-CHIETI (via Castellfrentano, dir.F.F.Petri)	TUA	74'366.24	CHIPE	1
4010	ATESSA-GUARDIAGRELE-CHIETI (dir. Casoli, S. Martino, Bucchianico)	TUA	133'048.98	CHIPE	1
4012	GUARDIAGRELE-FRANCAVILLA-PESCARA (via Villamagna)	TUA	87'330.19	CHIPE	1
4014	ORTONA-TOLLO-CHIETI	TUA	35'580.02	CHIPE	1
4019	CHIETI-TOLLO-ORSOGNA-LANCIANO (arr. IAC)	TUA	27'713.69	CHIPE	1
4024	ORTONA-PESCARA (via SS.16)	TUA	412'567.40	CHIPE	1
4901	ORSOGNA-FILETTO-ARI-MONTUPOLI-CHIETI	TUA	49'005.56	CHIPE	1
4902	POGGIOFIORITO-CRECCHIO-TOLLO-CHIETI	TUA	104'650.09	CHIPE	1
4903	CANOSA-CRECCHIO-ORTONA	TUA	44'473.36	CHIPE	1
4904	CRECCHIO-PESCARA (via Tollo)	TUA	9'427.17	CHIPE	1
4907	ORSOGNA-ARIELLI-POGGIOFIORITO-ORTONA-PESCARA	TUA	19'212.59	CHIPE	1
4908	GUARDIAGRELE-ORSOGNA-LANCIANO	TUA	26'431.52	CHIPE	1
4910	CRECCHIO-POGGIOFIORITO-ARIELLI-CRECCHIO	TUA	11'946.25	CHIPE	1
Altino-URB	Urbano Altino	TUA	63'000.00	CHIPE	1
Ateleta-URB	Urbano Ateleta	TUA	34'043.00	CHIPE	1
CH/08/01	LANCIANO - LANCIANO	TUA	36'230.42	CHIPE	1
CH/08/02	LANCIANO - SANT'EUSANIO DEL SANGRO	TUA	17'692.74	CHIPE	1
CH/08/03	LANCIANO - TREGLIO	TUA	8'850.29	CHIPE	1
CH/08/04	ATESSA - LANCIANO	TUA	71'658.82	CHIPE	1
CH/08/05	VILLA SANTA MARIA - LANCIANO	TUA	59'748.88	CHIPE	1
CH/08/06	MONTEBELLO SUL SANGRO - VILLA SANTA MARIA	TUA	32'582.54	CHIPE	1
CH/08/07	CIVITALUPARELLA - VILLA SANTA MARIA	TUA	10'456.30	CHIPE	1
CH/08/08	PIZZOFERRATO - QUADRI	TUA	9'863.44	CHIPE	1
CH/08/09	CASTEL DI SANGRO - PIZZOFERRATO	TUA	31'070.50	CHIPE	1
CH/08/10	COLLEDIMACINE - PESCARA	TUA	367'300.09	CHIPE	1
CH/08/11	BOMBÀ - TORRICELLA PELIGNA	TUA	19'094.83	CHIPE	1
CH/08/12	CASTEL DI SANGRO - GAMBERALE	TUA	12'021.62	CHIPE	1



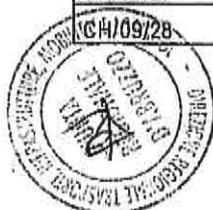


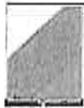
ID	Descrizione	Competenza	Percorrenze	Bacino	Lotto
CH/08/13	PALOMBARO - LANCIANO	TUA	17'628.87	CHIPE	1
CH/08/14	LANCIANO - PALENA	TUA	169'507.17	CHIPE	1
CH/08/15	CASOLI - CASOLI	TUA	13'557.17	CHIPE	1
CH/08/16	PIZZOFERRATO - PAGLIETA	TUA	130'203.54	CHIPE	1
CH/08/17	ROSELLO - VILLA SANTA MARIA	TUA	8'942.15	CHIPE	1
CH/08/18	LANCIANO - GAMBERALE	TUA	71'433.20	CHIPE	1
CH/08/21	ATESSA - PESCARA	TUA	27'728.24	CHIPE	1
CH/13/36	VASTO - GISSI	TUA	83'405.59	CHIPE	1
CH/13/38	GISSI - GISSI	TUA	15'892.25	CHIPE	1
CH/15/22	ROCCASCALEGNA - LANCIANO	TUA	76'531.48	CHIPE	1
CH/15/23	ATESSA - CASOLI	TUA	28'865.23	CHIPE	1
CH/15/24	PESCARA - ATESSA	TUA	27'285.78	CHIPE	1
CH/15/25	ORTONA - ATESSA	TUA	17'149.01	CHIPE	1
CH/15/26	SAN VITO CHIETINO - ATESSA	TUA	16'410.78	CHIPE	1
CH/15/27	LANCIANO - ATESSA	TUA	47'024.91	CHIPE	1
CH/15/29	LANCIANO - CHIETI	TUA	126'208.59	CHIPE	1
CH/15/30	MONTENERODOMO - ATESSA	TUA	85'868.52	CHIPE	1
CH/15/31	COLLEDIMACINE - ATESSA	TUA	73'930.08	CHIPE	1
CH/15/32	LANCIANO - ATESSA	TUA	36'970.45	CHIPE	1
CH/15/33	LANCIANO - ATESSA	TUA	67'502.41	CHIPE	1
CH/15/34	ROCCASCALEGNA - ATESSA	TUA	34'662.89	CHIPE	1
CH/17/35	ATESSA - TORINO DI SANGRO	TUA	27'217.98	CHIPE	1
Gissi-URB	Urbano Gissi	TUA	56'700.00	CHIPE	1
L-CDS	VILLA SANTA MARIA - LANCIANO	TUA	154'768.00	CHIPE	1
L-Nav	LANCIANO - TREGLIO	TUA	19'026.00	CHIPE	1
L-ORT	LANCIANO-ORTONA-CHIETI (via SS.16, SS.84, SS.152 e dir. Treglio)	TUA	235'498.00	CHIPE	1
S.Eusanio-URB	Urbano Sant'Eusanio del Sangro	TUA	18'000.00	CHIPE	1
S.Vito-URB	Urbano San Vito Chietino	TUA	72'000.00	CHIPE	1
AQ/07/01	CASTEL DI SANGRO - SCONTRONE	Altro	47'958.31	CHIPE	1
AQ/07/02	MONTENERO VAL COCCIARA - CASTEL DI SANGRO	Altro	38'477.51	CHIPE	1
Atessa	Urbano Atessa	Altro	107'829.00	CHIPE	1
Castel_di_Sangro_URB	Urbano Castel di Sangro	Altro	87'528.00	CHIPE	1
CH/02/01	Zona Ind.le Val di Sangro - Vasto	Altro	168'375.49	CHIPE	1
CH/02/02	Atessa - C.da Zimarino	Altro	57'037.99	CHIPE	1
CH/02/04	Castiglione M.M - Pilkington Fibre/AMP	Altro	49'616.72	CHIPE	1
CH/02/05	Castelguidone - Agnone	Altro	39'206.91	CHIPE	1
CH/02/05_IN VERSA	Castelguidone - Agnone	Altro	10'105.79	CHIPE	1
CH/02/06	Casalanguida - Vasto	Altro	71'276.91	CHIPE	1
CH/02/07	Vasto - Liscia	Altro	25'850.82	CHIPE	1
CH/02/08	Roccaspinalveti - Vasto	Altro	72'235.54	CHIPE	1
CH/02/09	Liscia - Pilkington Fibre/AMP	Altro	29'146.17	CHIPE	1





ID	Descrizione	Competenza	Percorrenze	Bacino	Lotto
CH/02/10	Chieti - Agnone	Altro	83'377.55	CHIPE	1
CH/02/11	Carpineto Sinello - Zona Ind.le Val di Sangro	Altro	54'512.22	CHIPE	1
CH/02/12	Liscia - Zona Ind. - New Label	Altro	66'807.15	CHIPE	1
CH/02/13	Vasto - Agnone	Altro	105'969.51	CHIPE	1
CH/02/14	Tuffillo - Gissi	Altro	20'459.96	CHIPE	1
CH/02/15	Celenza sul Trigno - Gissi	Altro	23'142.64	CHIPE	1
CH/02/16	S. Giovanni Lipioni - Zona Ind.le Val di Sangro	Altro	140'408.42	CHIPE	1
CH/02/17	Zona Ind.le Val di Sangro - Roccaspinaveti	Altro	117'517.33	CHIPE	1
CH/03/01	Villa Rogatti - Chieti	Altro	152'462.45	CHIPE	1
CH/03/02	Francavilla - Honda/Piagglo	Altro	78'748.77	CHIPE	1
CH/03/03	Ortona - Lanciano	Altro	48'108.18	CHIPE	1
CH/06/01	GUILMI - VASTO	Altro	80'580.03	CHIPE	1
CH/06/02	GUILMI - SAN SALVO	Altro	100'727.27	CHIPE	1
CH/06/03	LISCIA - SAN SALVO	Altro	99'843.26	CHIPE	1
CH/06/04	LISCIA - VASTO	Altro	66'706.28	CHIPE	1
CH/07/01	CASTIGLIONE MESSER MARINO - VASTO	Altro	195'940.83	CHIPE	1
CH/07/02	CASTIGLIONE MESSER MARINO - TRIVENTO	Altro	13'906.74	CHIPE	1
CH/07/03	ATESSA - SCHIAVI DI ABRUZZO	Altro	161'611.21	CHIPE	1
CH/07/04	GUILMI - ATESSA	Altro	62'071.12	CHIPE	1
CH/07/05	SAN SALVO - ATESSA	Altro	82'283.10	CHIPE	1
CH/09/02	VASTO - CHIETI	Altro	177'609.41	CHIPE	1
CH/09/03	VASTO - PESCARA	Altro	63'303.98	CHIPE	1
CH/09/04	SCERNI - LANCIANO	Altro	40'995.48	CHIPE	1
CH/09/05	PESCARA - CASTIGLIONE MESSER MARINO	Altro	258'721.61	CHIPE	1
CH/09/06	PESCARA - ROIO DEL SANGRO	Altro	92'349.84	CHIPE	1
CH/09/07	PAGLIETA - LANCIANO	Altro	72'531.83	CHIPE	1
CH/09/08	TORINO DI SANGRO - PAGLIETA	Altro	24'243.06	CHIPE	1
CH/09/09	VASTO - GISSI	Altro	34'956.03	CHIPE	1
CH/09/10	VASTO - SAN SALVO	Altro	178'544.11	CHIPE	1
CH/09/11	CASALBORDINO - VILLALFONSINA	Altro	74'991.43	CHIPE	1
CH/09/12	LANCIANO - FOSSACESIA	Altro	92'446.77	CHIPE	1
CH/09/13	LANCIANO - ROCCA SAN GIOVANNI	Altro	8'440.33	CHIPE	1
CH/09/15	LANCIANO - SAN VITO CHIETINO	Altro	69'764.12	CHIPE	1
CH/09/17	GISSI - CASALBORDINO	Altro	82'843.79	CHIPE	1
CH/09/18	LANCIANO FRAZIONI	Altro	28'335.72	CHIPE	1
CH/09/19	GUILMI - ATESSA	Altro	60'057.46	CHIPE	1
CH/09/20	LANCIANO - FOSSACESIA	Altro	18'987.81	CHIPE	1
CH/09/22	CASALBORDINO - ATESSA	Altro	12'371.38	CHIPE	1
CH/09/24	ATESSA - MONTEFERRANTE	Altro	14'936.52	CHIPE	1
CH/09/25	LANCIANO - SAN SALVO	Altro	110'952.37	CHIPE	1
CH/09/26	TORINO DI SANGRO - SAN SALVO	Altro	105'782.90	CHIPE	1
CH/09/27	SCERNI - SAN SALVO	Altro	83'830.52	CHIPE	1
CH/09/28	MONTEODORISIO - SAN SALVO	Altro	13'327.25	CHIPE	1





ID	Descrizione	Competenza	Percorrenze	Bacino	Lotto
CH/09/29	GISSI - CUPELLO	Altro	33'739.30	CHIPE	1
CH/09/30	ATESSA - LANCIANO	Altro	60'864.49	CHIPE	1
CH/09/31	VASTO - LANCIANO	Altro	97'092.58	CHIPE	1
CH/09/32	CHIETI - LANCIANO	Altro	291'176.99	CHIPE	1
CH/09/35	SAN SALVO - SCERNI	Altro	91'137.96	CHIPE	1
CH/09/37	SAN SALVO - VASTO	Altro	29'936.76	CHIPE	1
CH/09/38	VASTO - VASTO	Altro	180'679.62	CHIPE	1
CH/09/39	SAN SALVO - VASTO	Altro	53'833.39	CHIPE	1
CH/09/40	SAN SALVO - VASTO	Altro	25'414.22	CHIPE	1
CH/09/41	VASTO - SAN SALVO	Altro	45'367.83	CHIPE	1
CH/09/42	VASTO - GISSI	Altro	73'100.91	CHIPE	1
CH/09/43	POLLUTRI - PAGLIETA	Altro	90'491.97	CHIPE	1
CH/09/44	POLLUTRI - CASALBORDINO	Altro	10'519.00	CHIPE	1
CH/12/01	PALENA - ATESSA	Altro	83'179.20	CHIPE	1
CH/14/01	VASTO - MONTEODORISIO	Altro	77'404.05	CHIPE	1
CH/14/02	MONTEODORISIO - ATESSA	Altro	98'118.18	CHIPE	1
CH/16/01	ATESSA - CHIETI	Altro	92'114.16	CHIPE	1
CH/16/02	ORTONA - ORTONA	Altro	15'638.52	CHIPE	1
CH/16/03	ORTONA - CRECCHIO	Altro	53'003.83	CHIPE	1
CH/16/04	ORTONA - ORTONA	Altro	15'757.90	CHIPE	1
CH/16/05	ORTONA - ORSOGNA	Altro	160'970.62	CHIPE	1
CH/16/06	ORTONA - ORTONA	Altro	32'709.57	CHIPE	1
CH/16/07	PESCARA - SAN SALVO	Altro	130'018.36	CHIPE	1
CH/16/0A	ORTONA - SAN SALVO	Altro	13'758.68	CHIPE	1
CH/16/0B	PESCARA - SAN SALVO	Altro	41'999.71	CHIPE	1
CH/16/0C	PESCARA - SAN SALVO	Altro	80'639.45	CHIPE	1
CH/16/1B	ATESSA - PESCARA	Altro	79'459.50	CHIPE	1
CH/16/30	ATESSA - TOLLO	Altro	85'920.44	CHIPE	1
CH/16/31	ATESSA - ORSOGNA	Altro	111'096.16	CHIPE	1
CH/18/01	ATESSA - SCERNI	Altro	39'772.54	CHIPE	1
CH/18/02	PAGLIETA - TORINO DI SANGRO	Altro	12'162.86	CHIPE	1
CH/19/01	LANCIANO - TORNARECCIO	Altro	71'516.82	CHIPE	1
CH/19/02	ARCHI - ARCHI	Altro	19'587.80	CHIPE	1
CH/19/05	ARCHI - ATESSA	Altro	44'911.59	CHIPE	1
CH/20/01	Urbano Roccaspinalventi	Altro	26'062.80	CHIPE	1
CH/22/01	Roio del Sangro - Lanciano	Altro	91'774.31	CHIPE	1
CH/22/02	Borrello - Sevel	Altro	89'008.22	CHIPE	1
CH/23/01	Pescara - San Salvo	Altro	172'720.82	CHIPE	1
CH/23/02	Palmoli - Isolsiv	Altro	63'996.79	CHIPE	1
CH/23/03- IstrA	Pilkington Fibre/AMP - Carunchio	Altro	105'299.17	CHIPE	1
CH/23/03- IstrB	S. Giovanni Lipioni - Vasto	Altro	196'555.90	CHIPE	1
CH/23/04	Tuffillo - Vasto	Altro	33'290.60	CHIPE	1
CH/23/04-1	Carunchio - Zona Ind.le Val di Sangro	Altro	29'801.01	CHIPE	1

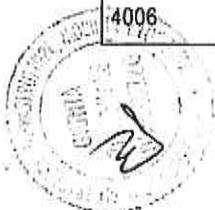




ID	Descrizione	Competenza	Percorrenze	Bacino	Lotto
Cupello	Urbano Cupello	Altro	53'403.00	CHIPE	1
Guardiagrele	Urbano Guardiagrele	Altro	54'000.00	CHIPE	1
Lanciano	Urbano Lanciano	Altro	388'360.00	CHIPE	1
Linea1	C.da Selvoni - Quadri	Altro	42'586.13	CHIPE	1
Linea2	Montenerodomo - Villa S. Marla	Altro	63'775.35	CHIPE	1
Ortona	Urbano Ortona	Altro	400'500.00	CHIPE	1
Paglieta	Urbano Paglieta	Altro	32'940.00	CHIPE	1
Roccaspinalveti	Urbano Roccaspinalveti	Altro	17'391.60	CHIPE	1
San Salvo	Urbano San Salvo	Altro	93'164.00	CHIPE	1
Scerni	Urbano Scerni	Altro	45'138.00	CHIPE	1
Schiavi d'Abruzzo	SCHIAVI DI ABRUZZO - SCHIAVI DI ABRUZZO	Altro	33'742.00	CHIPE	1
Torrebruna	Urbano Torrebruna	Altro	27'000.00	CHIPE	1
Vasto	Urbano Vasto	Altro	611'526.00	CHIPE	1

Tabella 11: Elenco linee PdE 2018 con attribuzione Bacino CHIPE lotto 2

ID	Descrizione	Competenza	Percorrenze	Bacino	Lotto
1001	FARINDOLA-PENNE-CAPPELLE-PESCARA	TUA	137'664.69	CHIPE	2
1003	OFENA-PESCARA (dir. Carpineto, Civitella, Vicoli)	TUA	238'112.27	CHIPE	2
1004	VILLA CELIERA-PENNE (via Montebello, Bicchiere)	TUA	104'980.81	CHIPE	2
1005	PIETRANICO-PESCARA (via Cepagatti, Alanño)	TUA	234'616.25	CHIPE	2
1006	CASTILENTI-ELICE-PENNE	TUA	52'515.70	CHIPE	2
1007	PENNE-CEPAGATTI-CHIETI (dir. Loreto A., Pianella)	TUA	32'026.38	CHIPE	2
1008	NOCCIANO-CEPAGATTI-VILLANOVA-CHIETI	TUA	136'242.75	CHIPE	2
1009	PESCHIOLE-CIVITELLA G.-BICCHIERE-PENNE-PESCARA	TUA	67'089.10	CHIPE	2
1010	SERRAMONACESCA-PESCARA (dir. Manoppello, Chieti)	TUA	138'822.36	CHIPE	2
1012	PIANELLA-PESCARA (via Cepagatti, Cerratina, ecc.)	TUA	445'117.86	CHIPE	2
1014	CASTILENTI-VILLA BOZZA-S.ROMUALDO-ELICE-PESCARA	TUA	98'033.31	CHIPE	2
1015	CITTA' S. ANGELO-VILLA SERENA-PESCARA	TUA	249'069.76	CHIPE	2
1017	TOCCO CASAURIA-PESCARA (arr. Salle)	TUA	37'253.54	CHIPE	2
1018	ARSITA-BISENTI-PESCARA	TUA	74'945.37	CHIPE	2
1019	SALLE-TORRE DE' PASSERI	TUA	66'142.53	CHIPE	2
1020	SULMONA-PESCARA	TUA	178'729.97	CHIPE	2
1021	S.EUFEMIA-PESCARA (dir. Abbateggio, Scafa)	TUA	250'211.96	CHIPE	2
1022	ROCCAMORICE-PESCARA (dir. Pian delle Castagne)	TUA	115'227.34	CHIPE	2
1024	PESCARA-MOSCUFO (via Spoltore, Caprara)	TUA	319'014.92	CHIPE	2
1027	PENNE-CASTIGLIONE M.R.-BISENTI-ROCCAFINADAMO-PENNE	TUA	26'915.29	CHIPE	2
1031	TORRE DE' PASSERI-PIETRANICO-CORVARA-TORRE DE' PASSERI	TUA	61'336.36	CHIPE	2
3028	ARSITA-BISENTI-ATRI	TUA	50'275.44	CHIPE	2
4003	FRANCAVILLA-RIPATEATINA-CHIETI	TUA	13'458.16	CHIPE	2
4006	GUARDIAGRELE-CHIETI (via Rapino e dir. Bucchianico)	TUA	141'988.21	CHIPE	2





ID	Descrizione	Competenza	Percorrenze	Bacino	Lotto
4013	PESCARA-RAPINO (via Villamagna-Vacri)	TUA	29'903.17	CHIPE	2
4016	VILLAMAGNA-CHIETI (arr. Vacri)	TUA	44'830.04	CHIPE	2
4020	GUARDIAGRELE-CASACANDITELLA-VACRI-CHIETI (via Flaviano-Dentalo)	TUA	44'599.27	CHIPE	2
4021	CHIETI-PESCARA (via Tricalle, Chieti Scalo, dir. IAC)	TUA	727'724.99	CHIPE	2
4025	FRANCAVILLA-CHIETI (via Bv. S.Silvestro e dir. Torrevecchia T.)	TUA	357'001.28	CHIPE	2
4026	PESCARA-CHIETI (No-Stop)	TUA	100'124.00	CHIPE	2
4905	PRETORO-CASALINCONTRADA-CHIETI (dir. IAC)	TUA	141'943.35	CHIPE	2
4911	ROCCAMONTEPIANO-PRETORO-FARA F.P. - F.VALLE-CHIETI	TUA	13'900.21	CHIPE	2
L-AQ+Nav	LANCIANO - L'AQUILA	TUA	205'360.00	CHIPE	2
Penne	Urbano Penne	TUA	99'000.00	CHIPE	2
EX Stato: Penne- Pescara	Penne-Pescara	TUA	888'883.29	CHIPE	2
Pescara	Urbano Pescara, Francavilla e Montesilvano e relativa area vasta	TUA	4'004'195.55	CHIPE	2
Alanno	Urbano Alanno	Altro	44'818.00	CHIPE	2
CH/29/02	PESCARA - CHIETI	Altro	92'012.93	CHIPE	2
CH/29/03	ORSOGNA - CHIETI	Altro	32'844.47	CHIPE	2
Chieti	Urbano Chieti	Altro	1'469'700.00	CHIPE	2
PE/03/3A	Manoppello - Pescara	Altro	111'204.88	CHIPE	2
PE/03/3B	Manoppello Scalo - Pescara	Altro	72'741.52	CHIPE	2
Silvi	Urbano Silvi	Altro	44'661.86	CHIPE	2





7 La copertura finanziaria

La copertura finanziaria dei Servizi Minimi determinati nel capitolo precedente è a valere del Fondo Regionale Unico dei Trasporti, alimentato annualmente, come è noto, dalle risorse del Fondo nazionale assegnate alla Regione Abruzzo e da risorse del bilancio regionale.

La consistenza del Fondo da qualche anno a questa parte si è ridotta sia per la progressiva contrazione della componente statale, sia per la difficoltà, da parte del bilancio regionale, di garantire un livello costante di apporto finanziario. Per il 2017 ed il 2018 è stato possibile garantire la parità di risorse solo per via del fatto che il decreto che ha assegnato risorse alle zone colpite dal terremoto ha consentito di compensare la decurtazione dei trasferimenti del fondo statale. La tabella 12 riporta le risorse del Fondo nell'ultimo quinquennio.

Tabella 12: Risorse del Fondo Unico regionale del TPL per fonte di provenienza

Provenienza	2014	2015	2016	2017	2018
Stato	135.535.250,14	128.007.339,15	127.813.823,28	132.149.592,55	132.149.592,55
Regione	51.500.000,00	50.435.558,96	42.725.921,92	45.227.000,00	45.227.000,00
Totale	187.035.250,14	178.442.898,11	170.539.745,20	177.376.592,55	177.376.592,55

Per il 2018 la copertura dei servizi minimi da parte del Fondo Unico Regionale per il Trasporto Pubblico locale, è garantita per € 177.376.592,55=, risultanti dalla somma di:

- € 128.792.622,71= provenienti dal trasferimento dallo Stato delle risorse previste dall'art. 16-bis "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale" del D.L. 6 luglio 2012, n. 95 convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, L. 7 agosto 2012, n. 135, così come sostituito dall'art. 1, comma 301 della L. 24 dicembre 2012, n. 228,
- € 3.356.969,85= dalle assegnazioni del Ministero dell'Economia e delle Finanze per i Servizi Aggiuntivi previsti dall'art. 7 comma 6 dell'Accordo di Programma Stato - Regione del 12.01.2000 ex D.Lgs. n. 442/97 e,
- € 45.227.000,00=, con risorse regionali.





Sulla dotazione gravano gli oneri del Contratto di Servizio in essere con Trenitalia S.p.A. per € 54.560.000,00= e gli oneri per i servizi affidati alla Società in house TUA p.A. per 88.367.540,08=.

Residua pertanto una disponibilità di € 34.449.052,47= che, al netto dell'Iva calcolata in ragione del 10%, quantifica una base di gara per € 31.317.320,43=.

Tale importo risulterebbe sufficiente per 16,6 milioni di km, considerando la classificazione delle tipologie dei servizi automobilistici su gomma in:

- Extraurbani,
- Interurbani comunali,
- Urbani nei comuni con popolazione inferiore a 30.000 unità,
- Urbani nei comuni con popolazione superiore a 30.000 unità,

e quantificando il costo standard per tipologia secondo una media ponderata dei parametri di contribuzione attualmente utilizzati in Regione Abruzzo, come risultante dalla differenza tra il "totale percorribile" e le "percorrenze TUA", di cui alla precedente Tabella 7.

Il sistema tariffario è in fase di aggiornamento. Quest'ultimo sarà completato a seguito della redazione del Piano Triennale dei Servizi, nel quale verranno definite le reti da mettere a gara per il breve, medio e lungo periodo. Nell'ambito della stessa procedura si valuteranno valori del corrispettivo da mettere a gara nel rispetto delle definizioni dei costi standard da parte degli organi competenti e delle risorse finanziarie dell'Ente.

La politica tariffaria regionale è attualmente disciplinata dalla L.R. 23-7-1991 n. 40 recante "Disciplina tariffaria per i servizi di trasporto pubblico locale" in base alla quale periodicamente viene adeguato il livello delle tariffe. L'attuale livello tariffario è stato fissato da ultimo dalla DGR 548 del 25.08.2016 recante "Adeguamento delle tariffe del trasporto pubblico locale. Servizi automobilistici e ferroviari anno 2016. L.R. 19 agosto 2016 n. 26 recante Provvedimenti urgenti in materia di trasporto pubblico locale". Detta DGR fissa le tariffe sui servizi in concessione regionale, mentre per i comuni indica il livello minimo delle tariffe da cui quindi il comune può discostarsi "in aumento" in base alle proprie esigenze e valutazioni.

In materia di politica tariffaria, va anche rilevato che si stanno applicando alcuni progetti di integrazione tariffaria.

Nel trasporto su gomma, il progetto più rilevante è in atto dal 2004 nell'area vasta metropolitana Chieti - Pescara. Detto progetto necessita di una urgente rimodulazione attraverso una eventuale allargamento dell'area di riferimento e la contestuale "zonizzazione" della stessa con il superamento del biglietto Unico valido per l'intera area. Ciò appare necessario per consentire la sostenibilità economico finanziaria del progetto stesso.

L'integrazione tariffaria sul trasporto ferroviario è invece assicurata dalla presenza di un unico titolo di viaggio (quello rilasciato da Trenitalia) valido anche per l'altro vettore del ferro (TUA spa). Anche detta convenzione necessita di rimodulazione, sia perché tecnicamente scaduta, sia perché dovrà





necessariamente tener conto dell'avvenuto aumento dei servizi di TUA, che ha registrato un incremento dei servizi erogati negli ultimi due anni pari a circa il 20%.

La politica tariffaria è stata utilizzata per incentivare l'utilizzo del mezzo di trasporto pubblico, in particolare con provvedimenti a favore delle fasce sociali più deboli.

La L.R. 22/12/2005 n. 44 recante "Disposizioni in materia di libera circolazione sul trasporto pubblico locale" prevede già da anni la gratuità del trasporto per i cittadini residenti in Abruzzo in possesso della tessera regionale di libera circolazione rilasciata dal Comune di residenza ed appartenenti a varie categorie svantaggiate (privi di vista, sordomuti, invalidi minori di diciotto anni che beneficiano dell'indennità di accompagnamento; grandi invalidi di guerra, di lavoro, di servizio, i reduci e i combattenti; inabili, invalidi civili e del lavoro con invalidità permanente superiore o uguale al 74%; mutilati e invalidi di servizio; mutilati e invalidi di guerra; Cavalieri di Vittorio Veneto).

Inoltre, la L.R. 19/08/2016 n.26 recante "Provvedimenti Urgenti in Materia di Trasporto Pubblico Locale" autorizza la Giunta a programmare ulteriori interventi di incentivazione all'uso del mezzo pubblico. Ciò per l'anno scolastico 2016-2017 si è tradotto in una misura di gratuità per il trasporto scolastico anno 2016 - 2017 che ha interessato oltre 5.000 studenti della scuole di primo e secondo grado (medie e superiori) e università, appartenenti a famiglie con basso reddito ISEE.

Infine, anche le "Aree interne" individuate dalla Deliberazione di Giunta del 14 aprile 2015, n. 290 e s.m.i godono di un regime tariffario inferiore a quello regionale.

