



DIPARTIMENTO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Affidamento diretto del servizio ferroviario regionale a Trenitalia spa ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 6, del Regolamento (CE) n. 1370/2007

RELAZIONE EX-DELIBERA ART 48/2017

6/4/2022



DPE – Dipartimento Infrastrutture e Trasporti
Direttore Ing. Emidio Primavera

Ufficio TPL ferroviario
Responsabile Ing. Evelina D'Avolio

INDIRIZZO: Via Catullo n.39 - Pescara

TELEFONO: 085 7672048

E-MAIL: dpe@regione.abruzzo.it

POSTA CERTIFICATA: dpe@pec.regione.abruzzo.it



Sommario

PREMESSA	4
1. QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO PER IL TPL REGIONALE	6
2. QUADRO DI RIFERIMENTO CONTRATTUALE PER IL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE ..	10
3. ANALISI DELLA DOMANDA EFFETTIVA, POTENZIALE E DEBOLE	11
4. ANALISI OFFERTA DI TRASPORTO: ATTUALE E PROGRAMMATA A SEGUITO DEL NUOVO AFFIDAMENTO	27
4.1 CARATTERISTICHE DELL'OFFERTA RELATIVA AL NUOVO AFFIDAMENTO DEI SERVIZI FERROVIARI DI TRENITALIA.....	44
5. DETERMINAZIONE DEGLI OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO (OSP) E CRITERI DI COPERTURA FINANZIARIA	50
6. DETERMINAZIONE E MODALITÀ DI AGGIORNAMENTO DELLE TARIFFE.....	53
6.1 FOCUS SISTEMA TARIFFARIO SERVIZI REGIONALI AFFIDATI A TRENITALIA.....	65
7. IDENTIFICAZIONE DEI LOTTI CON GIUSTIFICAZIONE DELLE SCELTE IN FUNZIONE DEL BACINO DI MOBILITÀ.....	66
8. MATERIALE ROTABILE E BENI STRUMENTALI NELLE DISPONIBILITÀ DELL'EA/IF PER L'EFFETTUAZIONE DEL SERVIZIO NEL TERRITORIO DI COMPETENZA.....	76
CONCLUSIONI.....	77
ALLEGATI, FONTI E COLLEGAMENTI UTILI	80



PREMESSA

La presente relazione è redatta ai sensi del Punto 11 della Misura 4 dell'Allegato A alla Delibera ART 48 del 30/3/2017 avente ad oggetto: *“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”*.

In particolare il citato punto 11 della Misura 4 dell'allegato A alla Delibera ART 48/2017 prevede che: *“Le diverse opzioni di finanziamento e di compensazione considerate e la scelta effettuata con le relative motivazioni sono illustrate in una relazione pubblicata sul sito web del soggetto competente e predisposta prima dell'adozione dell'atto amministrativo di individuazione dei lotti da affidare ed, in ogni caso, prima dell'avvio delle procedure di affidamento. Nel caso dei servizi di trasporto passeggeri via ferrovia, tale relazione è inviata preventivamente all'Autorità ai fini dell'espressione di un parere da rilasciare entro 45 giorni decorsi i quali, in caso di sua mancata emissione, l'atto può procedere il suo iter”*.

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”* individua le funzioni e i compiti che sono conferiti alle regioni ed agli enti locali in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale. In particolare, gli artt. 8 e 9 del decreto regolano le funzioni ed i compiti di programmazione e di amministrazione conferiti alle Regioni in materia di servizi ferroviari di interesse regionale e locale.

La Regione Abruzzo, sulla base della citata norma nazionale, ha approvato la Legge Regionale n. 152/1998 con la quale ha disciplinato il sistema regionale di trasporto pubblico locale (TPL) definendo il proprio assetto organizzativo. Di conseguenza, la Regione si è dotata nel corso degli anni dei principali strumenti di programmazione regionale che orientano le scelte organizzative e gestionali del trasporto pubblico.

Se sotto il profilo infrastrutturale i relativi fabbisogni sono stati individuati nel Piano Regionale Integrato dei Trasporti - approvato con verbale n. 64/2 nella seduta del 13/06/2016 del Consiglio regionale – alcuni dei quali sono attualmente inseriti nelle linee di finanziamento nazionali ed europee - con riferimento ai servizi di trasporto si è fatto riferimento per lungo tempo all'atto programmatico regionale di cui alla DGR n. 763 del 24/10/2013 che, in relazione al settore ferroviario, ha previsto il bacino unico di programmazione, quest'ultimo confermato anche per i servizi su gomma con L.R. 43/2017.

Nello stesso periodo sono stati definiti i livelli dei servizi minimi di cui alle DGR n. 848/C del 28/12/2017 e DGR n. 347/C del 24/05/2018, che costituiscono un riferimento certo in quanto oggetto della Delibera del Consiglio regionale del 7.08.2018 - verbale n. 111/2, recante *“Definizione dei Servizi Minimi e degli ambiti di traffico del Trasporto Pubblico Locale*.

I servizi del trasporto ferroviario regionale inseriti nei Contratti di servizio vigenti (con le imprese ferroviarie Trenitalia e TUA) sono stati presi a riferimento per valutare la dotazione di servizi minimi nei diversi Bacini di Mobilità e consentire il riconoscimento della componente automobilistica di servizi minimi da riconoscere a ciascun bacino.



Nello specifico l'offerta dei servizi ferroviari è stata utilizzata per definire la quantità di domanda soddisfatta con gli stessi e di conseguenza determinare la quota di domanda da soddisfare con i servizi su gomma.

È importante sottolineare che tali atti di programmazione sono stati redatti anteriormente alla pubblicazione della delibera n. 48/2017 dell'ART, quindi, in un orizzonte programmatorio di medio-lungo periodo, cambiamenti dell'assetto socio-demografico, economico, normativo e di altri fattori che influenzano le scelte di mobilità dei cittadini, quando verranno analizzati nei futuri atti di pianificazione, potrebbero determinare esiti differenti da quelli odierni. Da ciò ne deriva la natura dinamica di tali strumenti.

Recentemente, con DGR n. 2 del 13/01/2022, la Giunta regionale ha adottato il Piano Triennale dei Servizi - che allo stato attuale deve concludere il suo iter di approvazione in Consiglio regionale - nel quale vengono approfonditi tutti gli elementi propedeutici all'avvio delle procedure per gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico urbano ed extraurbano, in un contesto di norme e di regole europee e nazionali che hanno modificato profondamente il settore. È da sottolineare che tale strumento vede la luce mentre talune restrizioni connesse allo stato di emergenza dovuto alla pandemia da Covid-19 sono ancora vigenti e nelle more dell'aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti (PRIT) avviato dall'Esecutivo regionale con propria deliberazione n. 776/2021.

Dunque, in coerenza con l'impianto programmatorio appena descritto, con esplicito riferimento al settore ferroviario, i servizi programmati dalla Regione sono quelli storicamente garantiti al netto di necessarie rivisitazioni in relazione al vincolo alle risorse disponibili.

Complessivamente in Abruzzo i servizi ferroviari sono pari a circa 5.080.600 treni-km di cui 4.115.983 treni-km vengono svolti da Trenitalia in forza del vigente Contratto 2015-2023 e 964.617 treni-km, al netto dei sostitutivi, vengono effettuati da TUA spa, che con DGR n. 539/2017, è divenuta affidataria - in regime di *house providing*, ai sensi dell'art. 5, par. 2 del Reg. (CE) n. 1370/2007 - dei servizi di trasporto pubblico di tipo extraurbano ed urbano svolti mediante autobus con una consistenza chilometrica pari a 28.724.146 vetture*km annue nonché di quelli ferroviari regionali con una produzione di 1.254.585 treni*km, ed è anche gestore della rete ferroviaria regionale, come stabilito nel Contratto di Servizio 2018-2027.

La presente relazione viene stilata in quanto la Regione Abruzzo intende procedere, entro il 2022, all'affidamento diretto di servizi ferroviari regionali a Trenitalia, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 1370/2007, per un periodo di dieci anni secondo gli indirizzi dell'organo politico di cui alla DGR 341/2021. In data 5/11/2021 con rettifica 2021-OJS215-567176-it è stato reimpostato l'Avviso di preinformazione 2017-OJS153-317968-it ai sensi del Reg. (CE) n. 1370/2007. Con successiva nota prot. RA/487680/21 del 9/11/2021 l'Ufficio ha richiesto all'ART i parametri per perseguire l'efficienza nel caso di specie di affidamento diretto ai sensi della Delibera Art n. 120/2018. L'ART ha riscontrato la richiesta il 24/11/2021 prot. 0018807, con nota acquisita al prot. RA/535141/21, fornendo i parametri necessari alla simulazione del PEF.

Nel documento viene, pertanto, data evidenza delle caratteristiche strutturali del bacino di mobilità regionale e dell'assetto dei servizi esistente e di quello prefigurato per il nuovo affidamento, a seguito degli studi sulla domanda condotti, delle opzioni di finanziamento degli obblighi di servizio pubblico, delle soluzioni tariffarie adottate e dei fattori economici considerati ai fini della suddivisione del bacino di mobilità regionale nel lotto da affidare.



Verranno infine descritte le azioni che verranno condotte sulla rete e sul disegno del servizio per migliorare la qualità e l'efficienza/efficacia del servizio in termini, tra l'altro, di velocità commerciale dei treni, indicatori di puntualità e regolarità, redditività e efficienza gestionale.

Infine, la finalità della presente relazione è anche quella di assolvere agli obblighi informativi prescritti dall'art. 34, comma 20, del D.L. n. 179/2012 con lo specifico riferimento all'affidamento dei servizi ferroviari ex art. 9 del D.lgs. 422/1997.

1. QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO PER IL TPL REGIONALE

Il contesto normativo regionale di riferimento relativamente al trasporto pubblico locale è definito dai seguenti provvedimenti:

- a) Legge Regionale 23 dicembre 1998 n.152 *"Norme per il trasporto pubblico locale"* e ss.mm.ii.. Con questa legge la Regione Abruzzo ha dato attuazione alle disposizioni del D.lgs. n. 422/1997 che conferiva alle Regioni e agli enti locali, funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale. Trattandosi di un intervento legislativo risalente al 1998, così come già rilevato per il D.Lgs. n. 422/1997, tale corpus normativo va necessariamente coordinato con le sopraggiunte disposizioni comunitarie e nazionali che hanno inciso profondamente la disciplina di settore. Il sistema di individuazione dei bacini di traffico e dei servizi minimi, infatti, per come disciplinato agli artt. 12-16 della L.R. citata, non è più coerente con le recenti disposizioni del D.L. 50/2017 e della Delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti n. 48/2017, che – contrariamente a quanto disposto nella legislazione regionale – dispongono una necessaria suddivisione dei bacini di mobilità in più lotti ed impongono altresì determinate dimensioni minime dei bacini.
- b) L.R. 23 dicembre 1998, n. 153 *"Norme per gli investimenti nel settore trasporti"* con cui la Regione Abruzzo, al fine di favorire il rinnovo, il potenziamento e l'ammodernamento dei servizi di trasporto pubblico collettivo di persone con qualsiasi modalità effettuati, concede ad enti, aziende o imprese, che svolgono tali servizi, contributi per investimenti in conto capitale;
- c) Legge regionale n. 13 del 15/10/2008 *"Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale e sistema sanzionatorio"* relativa agli obblighi per gli utenti del TPL, alle sanzioni per i trasgressori, alle attività degli agenti accertatori, alla vendita dei biglietti a bordo dei mezzi, ecc.
- d) L.R. 10/01/2011, n. 1 *"Disposizioni finanziarie per la redazione del bilancio annuale 2011 e pluriennale 2011-2013 della Regione Abruzzo (Legge Finanziaria Regionale 2011)"*. I servizi di TPL nella Regione Abruzzo sono attualmente erogati sulla base di provvedimenti concessori regionali e comunali prorogati nel tempo, dapprima conformemente a quanto disposto dal c. 1-bis dell'art. 63 della L.R. n. 1/2011 ai sensi del quale *"(...) la Giunta regionale è autorizzata a porre in essere, ai sensi dell'art. 5, paragrafo 5 del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di*



- trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70, del 23 ottobre 2007, un provvedimento di proroga delle concessioni regionali” e successivamente dall’art. 3 della L.R. 40/2016: “La Regione e gli Enti locali titolari delle concessioni e dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale su gomma e su ferro in scadenza al 31 dicembre 2016 provvedono a garantire la continuità del servizio in applicazione dell’articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 1370/2007, tramite imposizione dell’obbligo di continuità del servizio pubblico fino all’affidamento dei servizi ai sensi del presente comma e comunque per una durata non superiore ad un anno”. Ad oggi, con riferimento al TPL automobilistico le concessioni sono state prorogate fino alla scadenza 31 marzo 2023 ex DGR n.135 del 15/03/2022, ai sensi del che il D.L. 17 marzo 2020, n. 18, convertito in legge, con modificazioni, dall’art. 1, comma 1, L. 24 aprile 2020, n. 27;*
- e) L.R. 10/01/2013, n. 2 “Disposizioni finanziarie per la redazione del bilancio annuale 2013 e pluriennale 2013-2015 della Regione Abruzzo (Legge finanziaria regionale 2013)” che all’art. art. 28-bis recante “Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del Trasporto Pubblico Locale” istituisce, a decorrere dall’anno 2013, il Fondo unico regionale per il trasporto pubblico locale;
- f) L.R. 23/12/2014, n. 47 “Riordino delle partecipazioni societarie nel settore del trasporto pubblico locale” che ha disciplinato le modalità dirette alla fusione mediante incorporazione delle società "Gestione Trasporti Metropolitan S.p.A." e "Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A." nella società "Autolinee Regionali Pubbliche Abruzzesi S.p.A" successivamente denominata TUA spa;
- g) 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)” che dispone: all’art. 1 che la Regione assicura, nei limiti delle disponibilità del Fondo Regionale Trasporti di cui all’articolo 28-bis della L.R. 2/2013 i servizi minimi regionali e comunali.
- h) L.R. 19/08/2016, n. 26 “Provvedimenti urgenti in materia di trasporto pubblico locale” che interviene su diversi aspetti del TPL, dalla politica tariffaria agli interventi a sostegno della mobilità studentesca.
- i) L.R. n. 43 del 4 agosto 2017, pubblicata sul BURAT Speciale n. 85 del 9/8/2017, recante “Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale con cui la Regione Abruzzo è intervenuta nuovamente per disciplinare l’esercizio delle funzioni in materia di trasporto pubblico, in particolar modo, nella fase temporale intercorrente con le attività di pianificazione e programmazione richieste ai sensi del D.L. 50/2017. La complessità del processo di riprogrammazione e ottimizzazione del TPL ha indotto la Regione ad intervenire a livello legislativo al fine di consentire l’esercizio delle funzioni amministrative alla stessa attribuite e di procedere all’affidamento dei servizi di trasporto. Pertanto, in primo luogo, la recente disposizione – nelle more della definizione dei bacini di mobilità e dei relativi enti di governo, con le modalità ed i criteri dettati all’art. 48 del D.L. 50/2017 e delle relative attività di riprogrammazione dei servizi di trasporto, ha istituito il bacino unico di



programmazione dei servizi di trasporto su gomma ricadenti nel territorio regionale. La stessa disposizione, poi, istituisce quale ente di governo del bacino la Regione Abruzzo che opera congiuntamente agli enti locali ed esercita le funzioni amministrative ed adotta i conseguenti provvedimenti, d'intesa con i medesimi enti.

Per quanto concerne la regolamentazione delle tariffe, la Regione Abruzzo è intervenuta in materia con la L.R. 23/07/1991, n. 40 recante "Disciplina tariffaria per i servizi di trasporto pubblico locale" e successive modificazioni. Si richiamano anche la L.R. 22/12/2005, n. 44 "Disposizioni in materia di libera circolazione sul trasporto pubblico locale" e la L.R. 26/2016.

I provvedimenti amministrativi maggiormente rilevanti per la definizione delle Tariffe sono:

1. DGR n. 1259 del 13/11/2006: "Interventi sul sistema di trasporto pubblico locale - Manovra tariffaria - Adeguamento tariffe ferroviarie regionali";
2. DGR n. 123/P del 21/02/2011: "Interventi sul sistema del trasporto pubblico locale - Manovra tariffaria. Adeguamento tariffe ferroviarie regionali";
3. DGR n. 487 del 30/07/2012: "Interventi sul sistema del trasporto pubblico locale - Adeguamento tariffe ferroviarie regionali.";
4. DGR n. 527 del 22/07/2013: "Interventi sul sistema del trasporto pubblico locale - Adeguamento tariffe ferroviarie regionali";
5. DGR n. 486 del 25/07/2014: "Interventi sul sistema del trasporto pubblico locale - Adeguamento tariffe ferroviarie regionali."
6. DGR n. 548 del 25/08/2016: "Adeguamento delle tariffe del trasporto pubblico locale dei servizi automobilistici e Ferroviari anno 2016"
7. 2017: Nuova definizione dell'algoritmo di tariffazione per viaggi tra due o più regioni, denominata tariffa con applicazione sovregionale, disposta dalla Conferenza delle Regioni e Province Autonome il 3 agosto 2017, poi modificata ed integrata il 21 settembre 2017;
8. DGR n. 137 del 02/03/2018: "Determinazioni tariffe ferroviarie sovregionali ai sensi del documento della Conferenza delle Regioni e Province Autonome del 21 settembre 2017".

Si ritiene utile completare il quadro normativo con la trattazione dei principali strumenti di pianificazione su cui si basano le scelte programmatiche della Regione Abruzzo in materia di infrastrutture e trasporti.

Come già anticipato in premessa, la Regione Abruzzo è dotata di Piano Regionale dei Trasporti (PRIT), approvato con verbale n. 64/2 nella seduta del 13/06/2016 del Consiglio regionale che ha confermato il contenuto programmatico delle deliberazioni di Giunta n. 934/C del 23/12/2011 e n. 373/C del 18/06/2012 approvando, ai sensi dell'art. 6 bis della L.R. 18/83 nonché dell'art. 9 della L.R. 152/1998, il *Piano Regionale Integrato dei Trasporti - Parte Infrastrutture - Report 5*, così come proposto dalla Giunta regionale con DGR n. 370/C del 6 giugno 2016. La redazione di tale Piano è avvenuta in attuazione della L.R. n. 13/2002 avente ad oggetto "*Pianificazione e sviluppo del comparto trasporti. Norme di finanziamento ed organizzazione*". Il PRIT, nella sua prima elaborazione conclusasi nel 2008, è stato oggetto di una rivisitazione della programmazione strategica delle infrastrutture



contenuta nel Report 5, a seguito del sisma del 6 aprile 2009 secondo quanto stabilito dalla Giunta regionale con propria deliberazione n. 830 del 31/12/2009.

Il PRIT, allo stato attuale, è in fase di aggiornamento come stabilito dalla Giunta regionale con deliberazione n. 776/2021. L'importanza di avviare le attività preliminari all'aggiornamento del Piano, fissando come nuovo orizzonte temporale il 2035 (PRIT 2035), è connessa in primis alla necessità di soddisfare le condizioni abilitanti della Programmazione 2021-2027 relativamente alla tematica "3.1. Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato", anche con lo scopo di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi prefissati e la capacità del Piano di rispondere ai cambiamenti derivanti dai fenomeni registrati nei diversi comparti, nonché di recepire gli orientamenti maturati dalla più recente bibliografia internazionale e norme di settore.

In effetti le analisi e le previsioni contenute nell'attuale Piano sono riconducibili ad un quadro normativo, di programmazione e ad un contesto socio-economico regionale diversi da quello odierno: la diffusione su scala mondiale del COVID-19, già da inizio 2020, ha generato profondi cambiamenti nei modelli socio-economici, nell'organizzazione del lavoro, nelle abitudini di spostamento, mutando radicalmente i possibili scenari produttivi, economici e sociali nazionali ed internazionali sia di breve che di lungo periodo. L'Unione Europea ha risposto alla crisi pandemica con il *Next Generation EU* (NGEU), programma che prevede investimenti e riforme afferenti a molteplici settori del sistema socio-economico degli Stati membri e l'Italia è beneficiaria dei due principali strumenti del NGEU: il Dispositivo per la Ripresa e Resilienza (RRF) e il Pacchetto di Assistenza alla Ripresa per la Coesione e i Territori d'Europa (REACT-EU). È importante che il Piano le recepisca.

Se lato infrastrutture è prevista l'adozione del documento preliminare di Piano ad aprile 2022, con riferimento al TPL è stato pubblicato il Piano Triennale dei Servizi 2022-2024, adottato dalla Giunta con DGR n. 2/2022, per la relativa consultazione pubblica. Come anticipato nella Premessa, in coerenza con le disposizioni di cui al comma 2 dell'Art. 10 della L.R. 152/1998, il PTS è redatto in relazione alla rete dei Servizi Minimi.

Pertanto, la trattazione degli argomenti oggetto della presente Relazione ex Delibera ART 48/2017 si baserà sull'impianto programmatico appena descritto, avendo come riferimento, soprattutto per il settore ferroviario, il Documento di Riprogrammazione dei Servizi di TPL approvato con DGR 763 del 24/10/2013, in attuazione del DL n.95 del 6/07/2012 e al DPCM n.148/2013. Esso stabilisce che la rete ferroviaria - e su di essa la relativa produzione chilometrica - deve essere il più possibile integrata con i servizi automobilistici al fine di migliorare il livello di intermodalità, le soluzioni, i tempi di trasporto e la qualità dei servizi. Non solo, ma lo stesso interviene anche nella definizione dei bacini territoriali ottimali e omogenei in risposta alle richieste della normativa statale relativa all'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, definendo: un bacino unico regionale per la programmazione integrata dei servizi automobilistici e ferroviari e ambiti di gestione dei servizi urbani ed extraurbani corrispondenti agli ambiti territoriali delle province abruzzesi. Successivamente, gli studi di contesto sui quali si è basata la definizione dei livelli di servizi minimi del TPL approvati dal Consiglio regionale con Delibera del 7/08/2018 - verbale n. 111/2 hanno suggerito solamente in riferimento alla gomma la definizione di due bacini di mobilità come



descritto in dettaglio nei paragrafi che seguono. Infine, l'ente di governo del bacino unico viene individuato nella Regione.

2. QUADRO DI RIFERIMENTO CONTRATTUALE PER IL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE

La Regione Abruzzo, titolare delle funzioni e dei compiti di programmazione in materia di TPL, ha sottoscritto i contratti di servizio per i servizi ferroviari ai sensi dell'art. 9 del D.Lgs. n. 422/1997, riferiti inizialmente ad un unico lotto regionale comprendente la totalità dei servizi attribuiti nella ripartizione denominata "Tivoli", di cui all'Accordo Quadro sottoscritto a Roma in data 4/2/2000 con il Gruppo Ferrovie dello Stato e il Ministero dei Trasporti (approvato con DGR n. 880/C del 05/05/1999), di seguito riepilogati:

1. Contratto di Servizio Regioni - F.S., che, ai sensi dell'art.9 del D.Lgs. 422/97, disciplina i rapporti tra le regioni e F.S. S.p.A. in merito alla quota di Trasporto Pubblico Locale e Regionale già in concessione a F.S. S.p.A., di interesse regionale **DGR n.29 del 19/01/2000;**
2. Contratto di Servizio Biennale 01.01.2002 – 31.12.2003 **DGR n.546 del 12/07/2002;**
3. Proroga del Contratto di Servizio Biennale 2002 - 2003 fino al 31/12/2005 **DGR n.286 del 21/04/2004;**
4. Integrazione al Contratto di Servizio tra Regione Abruzzo e Trenitalia **DGR n.632 del 12/07/2005;**
5. Contratto di Servizio 01.01.2005- 31.12.2005 **DGR n.632 del 12/07/2005;**
6. Contratto di Servizio 01.01.2006- 31.12.2006 **DGR n.780 del 10/07/2006;**
7. Contratto di Servizio 01.01.2007- 31.12.2007 **DGR n.803 del 03/08/2007;**
8. Proroga affidamento dei servizi ferroviari di interesse regionale già in concessione a FS S.p.A. Approvazione dello Schema di Contratto di Servizio 2008 **DGR n.63 del 09/07/2008;**
9. Contratto di Servizio 01.01.2009- 31.12.2014 **DGR n.10 del 10/01/2011;**
10. Contratto di Servizio 01.01.2015- 31.12.2023 **DGR n.675 del 20/10/2016;**
11. Addendum al Contratto di servizio 01.01.2015- 31.12.2023 **DGR n. 746 del 19/11/2021**

Fino all'anno 2006 i servizi ferroviari di interesse regionale e locale nella Regione Abruzzo su rete RFI erano svolti esclusivamente da Trenitalia, mentre la Società ex Ferrovie Adriatico Sangritana (oggi TUA spa) svolgeva servizi sulla ferrovia concessa (S. Vito-Lanciano- Castel di Sangro). A partire da dicembre 2006, la Regione ha assegnato alcuni servizi alla Società Sangritana sulla rete RFI, determinando l'attuale assetto dell'offerta.

I contratti di servizio che si sono susseguiti dal 2006 sono:

1. Contratto di Servizio 01.01.2006 – 31.12.2007 **DGR n.139 del 22/02/2006;**
2. Contratto di Servizio 01.01.2007 – 31.12.2008 **DGR n.424 del 14/05/2007;**
3. Contratto di Servizio 01.01.2009 – 31.12.2010 **DGR n.23 del 9/02/2009;**
4. Contratto di Servizio 01.01.2011 – 31.12.2011 **DGR n.467 del 06/07/2011;** il contratto 2011 è stato prorogato ai sensi dell'art.5, comma 2 del contratto al 30.6.2012 atto n. 265770 del 21.12.2011;

5. Contratto di Servizio 01.01.2012 – 31.12.2012 **DGR n.390 del 15/06/2012**; il contratto 2012 è stato prorogato, ai sensi dell'art.5, comma 2 del contratto, al 30.6.2013 atto n. 124399 del 14 maggio 2013; Anno 2013 con DGR 633 del 2.9.2013 è stata effettuata la proroga al 31.12.2013. Anno 2014 con art. 27 LR n.7 del 13.1.2014 è stata effettuata la proroga al 31.12.2014. Anno 2015 con art. 2 LR n.8 del 1.1.2015 è stata effettuata la proroga al 31.12.2015. Anno 2016 con art. 11 LR n.5 del 19.1.2016 è stata effettuata la proroga al 31.12.2016. Anno 2017 con LR n.40 del 21.12.2016 è stata effettuata la proroga al 31.12.2017.
6. La Regione Abruzzo, con **DGR n. 539 del 29/09/2017**, ha affidato a TUA Spa - in regime di *house providing*, ai sensi dell'art. 5, par. 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 - i servizi di trasporto pubblico di tipo extraurbano ed urbano svolti mediante autobus per una consistenza chilometrica pari a 28.724.146 vetture*km annue nonché di quelli ferroviari regionali con una produzione di 1.254.585 treni*km, ed è anche gestore della rete ferroviaria regionale, come stabilito nel Contratto di Servizio 2018-2027.

3. ANALISI DELLA DOMANDA EFFETTIVA, POTENZIALE E DEBOLE

Si riassumo gli aspetti generali relativi al contesto territoriale di riferimento derivanti dai dati ISTAT 2019, si riporta la sintesi delle conclusioni sull'analisi della domanda di mobilità effettiva, potenziale e debole svoltasi nei principali documenti programmatici della Regione e posta alla base delle scelte dei bacini di mobilità, si fa un focus sugli spostamenti per turismo/*leisure* e si approfondisce la domanda servita dai servizi ferroviari regionali elaborata sulla base dei rilievi sulle frequentazioni 2021.

La popolazione residente, nelle sue diverse componenti, costituisce uno dei principali dati a supporto delle politiche di gestione del territorio. In Abruzzo la popolazione residente al 1° gennaio 2021 è pari a 1.281.012 persone.

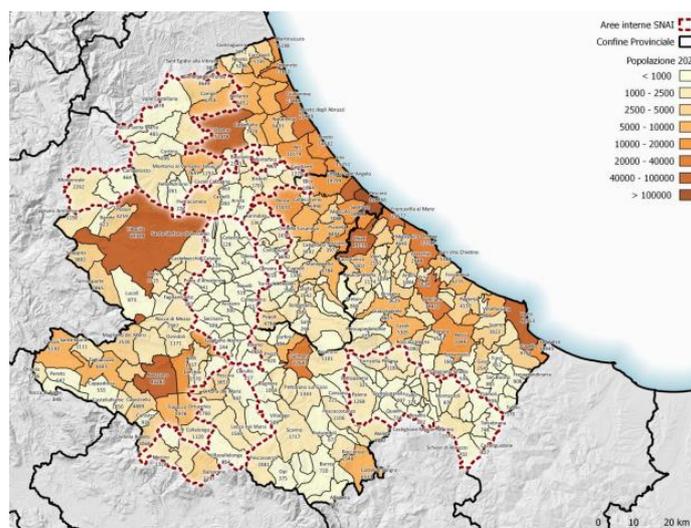


Figura 1. Assetto demografico - popolazione 2021

La struttura per età (Tavola 1 e Figura 1) condiziona le diverse tipologie di servizi da offrire alla cittadinanza, dai nidi per l'infanzia alle scuole, dal sistema di protezione sociale ai vari livelli di assistenza per gli anziani. Si evidenzia



una prevalenza delle classi più adulte rispetto alla media nazionale sia nella classe da 65 a 74 anni (11,5 per cento contro 11,1 per cento) che in quelle più anziane. L'incidenza delle persone con 75 anni e oltre è dell'8,3 contro 8,1 per cento del Paese per la classe di età 75-84 e del 4 per cento contro il 3,6 nazionale per la classe di età 85+. Tale incidenza (Figura 2, parte sinistra) è mediamente più elevata nei comuni di San Benedetto in Perillis (44,8 per cento) e Ortona dei Marsi (35,2 per cento) in provincia di L'Aquila e San Giovanni Lipioni (41,1 per cento) e Schiavi di Abruzzo (39,4 per cento) in provincia di Chieti. La densità abitativa è elevata a Pescara (3.475 abitanti/kmq) seguita da Montesilvano (2.301 abitanti/kmq) e molti comuni della costa. Seguono la città di Chieti (850 abitanti/kmq) e Giulianova (847 abitanti/kmq) e a seguire la città di Teramo (356 abitanti/kmq). L'Aquila (147 abitanti/kmq) e molti comuni della provincia si posizionano in fondo alla graduatoria (Figura 2, parte destra).

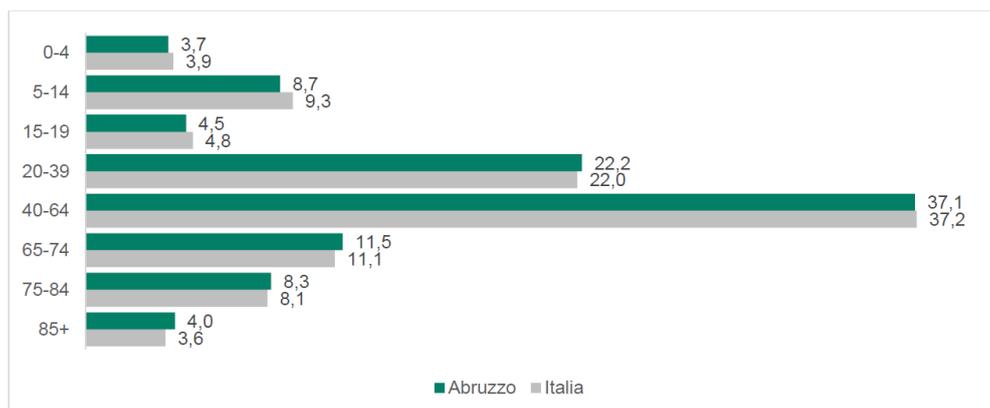
Tavola 1. Popolazione residente per classi di età e provincia al 1° gennaio (a). Abruzzo e Italia. Anno 2019 (valori assoluti e composizione percentuale)

Territorio	Totale	CLASSI DI ETÀ								Totale
		0-4	5-14	15-19	20-39	40-64	65-74	75-84	85+	
L'Aquila	299.031	3,7	8,3	4,3	22,5	37,2	11,8	8,0	4,2	100,0
Teramo	308.052	3,8	8,7	4,5	22,6	37,2	11,1	8,3	3,8	100,0
Pescara	318.909	3,9	9,1	4,7	21,7	37,3	11,1	8,3	3,9	100,0
Chieti	385.588	3,6	8,6	4,5	21,9	36,7	12,0	8,4	4,2	100,0
Abruzzo	1.311.580	3,7	8,7	4,5	22,2	37,1	11,5	8,3	4,0	100,0
Italia	60.359.546	3,9	9,3	4,8	22,0	37,2	11,1	8,1	3,6	100,0

Fonte: Istat, Rilevazione sulla popolazione residente comunale per sesso, anno di nascita e stato civile

(a) Dati provvisori.

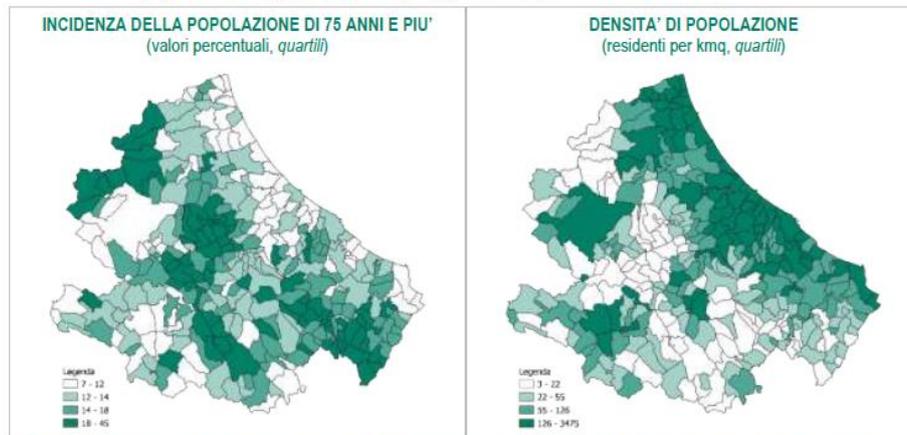
Figura 1. Popolazione residente per classi di età al 1° gennaio (a). Abruzzo e Italia. Anno 2019 (composizione percentuale)



Fonte: Istat, Rilevazione sulla popolazione residente comunale per sesso, anno di nascita e stato civile

(a) Dati provvisori.

Figura 2. Comuni per incidenza della popolazione di 75 anni e più e per densità di popolazione (a) al 1° gennaio (b). Abruzzo. Anno 2019



Fonte: Istat, Rilevazione sulla popolazione residente comunale per sesso, anno di nascita e stato civile; Istat, Confini delle unità amministrative e basi territoriali

(a) I dati comunali sono riportati nelle Appendici 1 e 2 dell'Allegato statistico.

(b) Dati provvisori.

Gli indicatori di mobilità (Tavola 2 e Figura 3) mostrano, per l'anno 2015, un indice di attrazione dall'esterno del proprio territorio per motivi di studio o lavoro elevato per la provincia di Chieti (35,6 per cento) a fronte del dato regionale che è pari al 32,9 per cento. La provincia di L'Aquila si caratterizza anche per un elevato indice di autocontenimento (52,1 per cento) all'interno del territorio provinciale degli spostamenti effettuati dai residenti per studio o lavoro (Abruzzo 48,1 per cento).

Il mezzo di trasporto utilizzato per gli spostamenti pendolari (Tavola 3) varia sensibilmente a seconda della motivazione (studio o lavoro), con lievi differenze rispetto al dato nazionale. Il 17,5 per cento degli studenti si sposta a piedi, mentre tra i lavoratori la percentuale è pari al 7,7 per cento. Il mezzo di trasporto più frequente per tutte e due le categorie è l'auto privata: come conducenti (78,0 per cento) nel caso dei lavoratori e come passeggeri (39,7 per cento) per gli studenti.

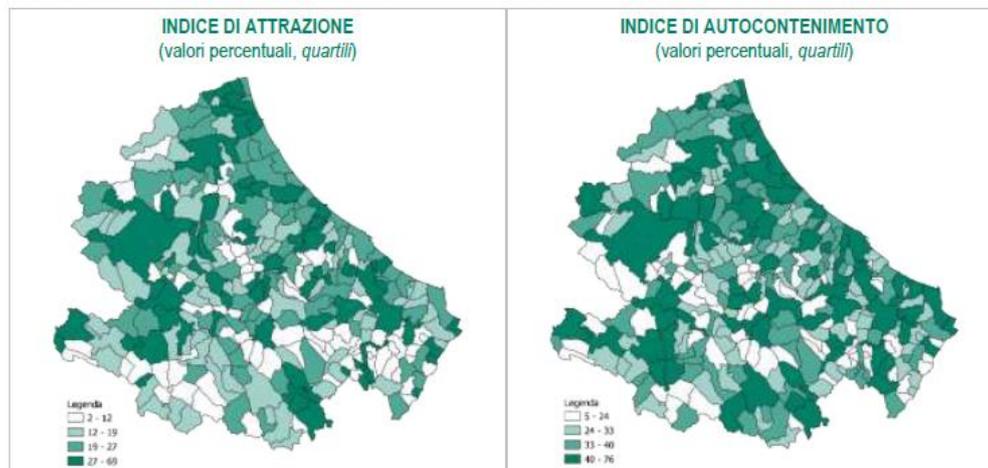
Appare quindi rilevante una importante quota di spostamenti su mezzo privato, che impegna le famiglie in compiti che potrebbero/dovrebbero essere demandati al trasporto pubblico locale, quindi potenziale domanda di trasporto, che potrebbe ulteriormente incrementarsi in funzione del recente rincaro dei costi del carburante.

Tavola 2. Indicatori di mobilità per provincia. Abruzzo e Italia. Anno 2015 (valori percentuali)

Territorio	INDICE DI ATTRAZIONE	INDICE DI AUTOCONTENIMENTO
L'Aquila	31,4	52,1
Teramo	30,9	47,3
Pescara	32,8	46,3
Chieti	35,6	47,1
Abruzzo	32,9	48,1
Italia	32,6	51,5

Fonte: Istat, Sistema informativo AR.CHI.M.E.DE

Figura 3. Indicatori di mobilità per comune (a). Abruzzo. Anno 2015



Fonte: Istat, Sistema informativo AR.CHI.M.E.DE

(a) Le geografie amministrative sono al 01.01.2017; i dati comunali sono riportati nell'Appendice 3 e le variazioni territoriali nell'Appendice 6 dell'Allegato statistico.

Tavola 3. Studenti e occupati per mezzo di trasporto utilizzato per raggiungere il luogo di studio o lavoro e tempo impiegato. Abruzzo e Italia. Anno 2019 (per 100 persone con le stesse caratteristiche)

	SPOSTAMENTI PER STUDIO (a)		SPOSTAMENTI PER LAVORO (b)	
	Abruzzo	Italia	Abruzzo	Italia
Vanno a piedi	17,5	27,5	7,7	12,0
Usano mezzi di trasporto	82,5	72,5	92,3	88,0
Treno	2,6	6,2	1,9	3,3
Tram, bus	12,0	13,0	2,3	4,9
Metropolitana (c)	1,3	4,1	0,5	3,3
Pullman, corriera	14,5	11,6	2,7	1,6
Pullman aziendale	13,0	3,9	0,0	0,3
Auto privata (come conducente)	9,4	4,7	78,0	69,7
Auto privata (come passeggero)	39,7	36,9	7,5	5,6
Motocicletta, ciclomotore	0,6	1,4	1,4	3,4
Bicicletta	2,1	2,2	1,6	3,4
Tempo impiegato				
Fino a 15 minuti	55,0	56,6	43,9	35,8
31 minuti e più	11,9	14,6	10,1	16,6

Fonte: Istat, Indagine multiscope sulle famiglie "Aspetti della vita quotidiana"

(a) Bambini dell'asilo, della scuola dell'infanzia e studenti fino a 34 anni che escono di casa per andare a scuola o all'università, per mezzo di trasporto utilizzato e tempo impiegato.

(b) Occupati di 15 anni e più che escono di casa abitualmente per andare a lavoro per mezzo di trasporto utilizzato e tempo impiegato.

(c) La natura dei dati non permette di tenere conto dell'effettiva offerta del servizio, che nel caso della metropolitana è presente solo in alcune grandi città, e della possibilità che tra gli utilizzatori effettivi ci siano persone che si recano in altri territori.

La maggior parte degli spostamenti sia per studio che per lavoro avviene in auto (49,1% per motivi di studio di cui solo il 9,4% come conducente e 85,5% per lavoro di cui 78% come conducente), confermando l'auto privata come mezzo privilegiato dai residenti in Abruzzo. Dei restanti spostamenti per motivi di studio si evidenzia che:

- il 27,5% avviene su pullman, corriera o pullman scolastici;
- il 13,3% avviene su tram, metro e bus urbani;
- il 2,6% avviene su ferrovia.

Dei restanti spostamenti per motivi di lavoro si evidenzia che:

- il 2,7% avviene su pullman, corriera o pullman aziendali;
- il 2,8% avviene su tram, metro e bus urbani;



- il 1,9% avviene su ferrovia.

Appare quindi rilevante una importante quota di spostamenti su mezzo privato, sia per studio che per lavoro, che potrebbero costituire - almeno in parte - potenziale domanda di trasporto pubblico locale o di nuove diverse modalità di trasporto quali il car pooling e il car sharing, in collaborazione con i Mobility Manager dei principali attrattori/generatori di traffico. Inoltre, oggi le prospettive connesse al crescente ricorso allo *smart working* e formazione a distanza, nonché una rinnovata domanda turistica – *leisure*, fanno intravedere un ulteriore possibile incremento di domanda di mobilità regionale.

Si passa ora all'analisi della domanda di mobilità effettiva, potenziale e debole contenuta nei principali documenti programmatici della Regione e posta alla base delle scelte di governo di mobilità.

L'analisi della domanda di mobilità condotta nell'ambito della riprogrammazione dei servizi di TPL approvata con DGR 763 del 24/10/2013¹ aveva evidenziato sin da allora la significativa frattura esistente tra le zone fortemente abitate della costa, nell'area che va da Silvi a Francavilla al Mare (comprendendo l'interno con i Comuni di Spoltore, San Giovanni Teatino e Chieti), dove il dato della densità abitativa aveva un peso assolutamente significativo sulla domanda di mobilità, e zone interne e montane, con un bassissimo livello demografico, caratterizzate da domanda debole.

Tale configurazione è stata pressoché confermata anche dagli studi più recenti come quello condotto dall'analisi dei dati ISTAT 2011 sulla domanda di mobilità sistematica sia nell'ambito della definizione del Documento relativo ai Servizi minimi sia nel Piano di Programmazione Triennale 2022-2024 (quest'ultimo, per quanto non ancora approvato dal Consiglio regionale, sviluppa un'analisi di contesto aggiornata e utile alle attività trasportistiche che il dipartimento regionale sta ponendo in essere).

¹ Per la metodologia adottata si cita pag. 3 della Relazione istruttoria Allegato n. 2 Proposta di deliberazione 763/2013 del PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: "Per l'esame e l'analisi del quadro socio economico si è potuto contare sui dati dell'ultimo censimento 2011 (o su quelli a disposizione per l'anno 2012) di provenienza ISTAT; per quanto riguarda i dati attinenti al settore dei trasporti pubblici si è operato sulla base delle rilevazioni contenute nel Conto Nazionale Infrastrutture e trasporti (2012) o alla luce dei quadri informativi elaborati e richiesti direttamente alle aziende concessionarie dei servizi di trasporto regionali e comunali. In considerazione dell'alto numero di vettori il lavoro, specie quello relativo al parco mezzi, al numero di passeggeri e ai titoli venduti, è stato particolarmente complesso. Va peraltro osservato come l'operazione si sia rivelata un prezioso ed utile primo passo verso la costruzione di una prima banca dati informatizzata (che, sulla scorta del nuovo sistema di finanziamento, dovrà costituire un centro di raccolta di natura sistematica). Per l'esame e l'analisi di alcuni aspetti contenuti nel piano, come per esempio le linee a bassa frequentazione, è stato, invece, assolutamente indispensabile il modello di gestione/simulazione del TPL in ambiente VISUM che nel corso dell'ultimo anno è stato aggiornato con tutti gli attuali programmi di esercizio delle linee regionali".

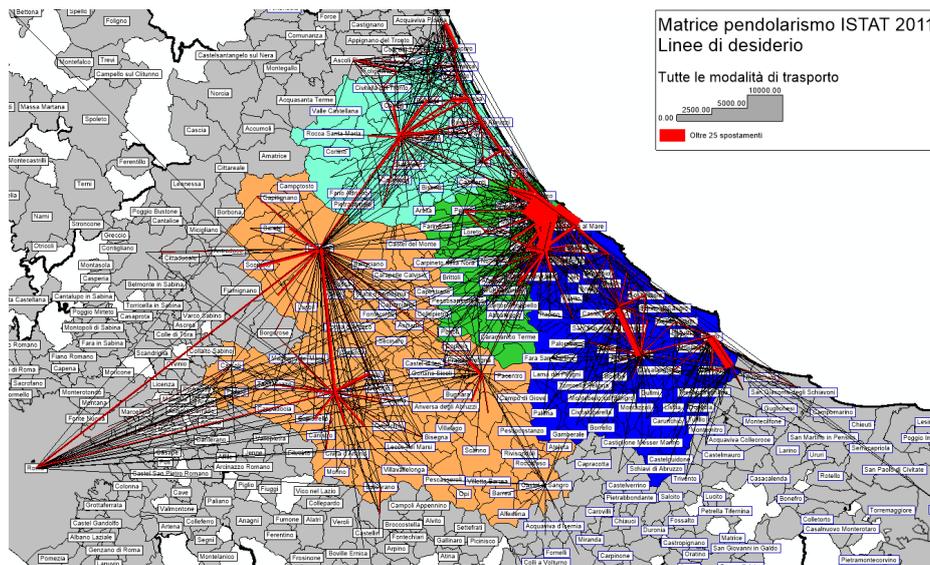


Figura 2. Linee di desiderio matrice pendolarismo ISTAT 2011 (Fonte: pag. 33 Piano Triennale dei Servizi 2022-2024)

Da questa analisi 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, Atessa e Vasto, nonché le relazioni reciproche tra i comuni della costa a nord di Ortona.

Nelle due mappe successive si restituisce un quadro complessivo degli spostamenti generati e attratti sempre sulla base dei dati ISTAT 2011.

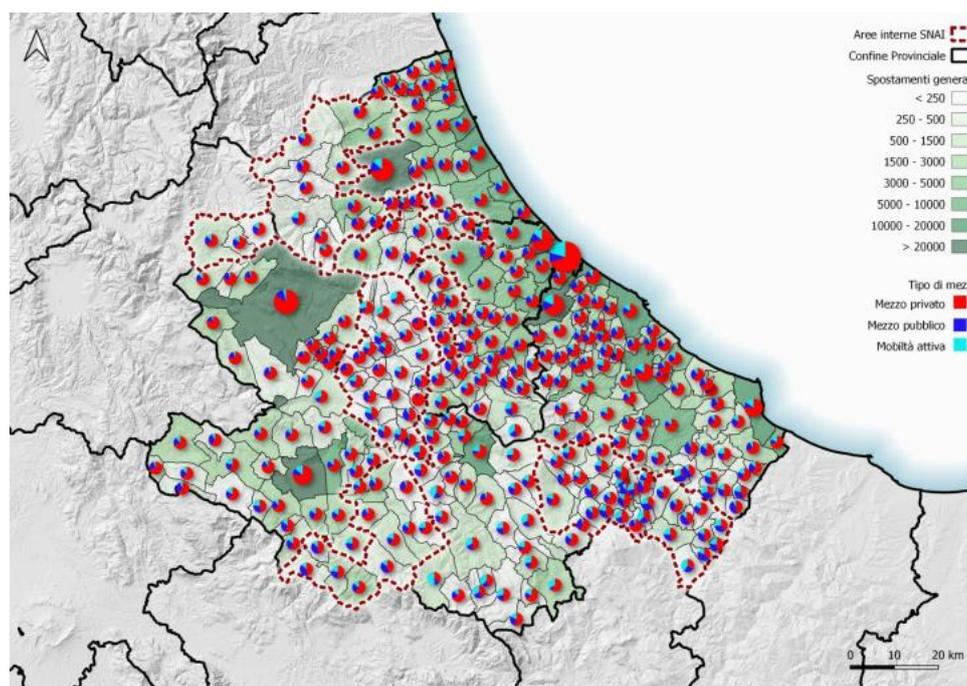


Figura 3. Pendolarismo - spostamenti generati 2011

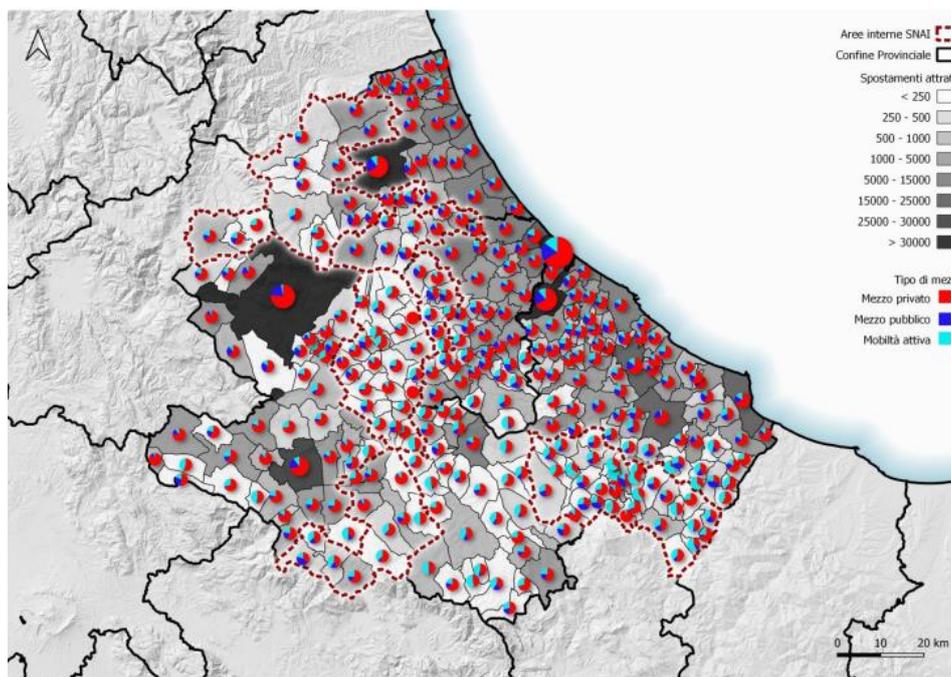


Figura 4. Pendolarismo - spostamenti attratti 2011

Per lo studio della domanda effettiva e potenziale, si richiamano, al riguardo, i paragrafi 5.1 e 5.2 del documento approvato con DGR 848/17 relativo alla definizione dei livelli dei servizi minimi e degli ambiti di traffico del TPL nel quale è stata effettuata, come già anticipato, l'analisi dei dati ISTAT 2011 sulla domanda di mobilità sistematica. In particolare, al paragrafo 5.2 è stata valutata la totalità della domanda ed è stata stimata 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.

Si riporta di seguito in estrema sintesi l'esito dell'analisi:

1. per quanto concerne la stima degli spostamenti intercomunali, i passeggeri*km complessivi stimati dalla procedura sono pari a 1.375.027.123 dei quali il contributo della modalità ferroviaria per le relazioni intraregionali è pari a 576.850.224 passeggeri*km. Al netto della modalità ferroviaria, i 798.176.898 passeggeri*km da soddisfare con i servizi 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 tale domanda sono necessari 31.927.076 bus*km;
2. per quanto concerne la stima degli spostamenti intracomunali, 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.

Sempre nel documento citato, viene anche studiata la correlazione tra i livelli di servizio dei Programmi di esercizio 2018 e la domanda potenziale.

Con riferimento al focus sugli spostamenti per turismo/leisure, analizzando agli arrivi turistici nell'ultimo decennio 2010-2020 si può notare un andamento altalenante degli arrivi con massimi valori raggiunti nel 2018 e nel 2019,

anni in cui si registrano oltre 1.640.000 arrivi. Il dato relativo al 2020 evidenzia l'impatto della pandemia per cui si registra un -34,89% dell'indicatore. La crisi sanitaria da COVID-19 ha portato una netta riduzione degli arrivi che ha riguardato in particolar modo i turisti stranieri che nel 2020 sono stati 60.372 (le limitazioni imposte agli spostamenti hanno di fatto impedito i viaggi internazionali per turismo per diversi mesi del 2020) rispetto i 192.703 dell'anno precedente.

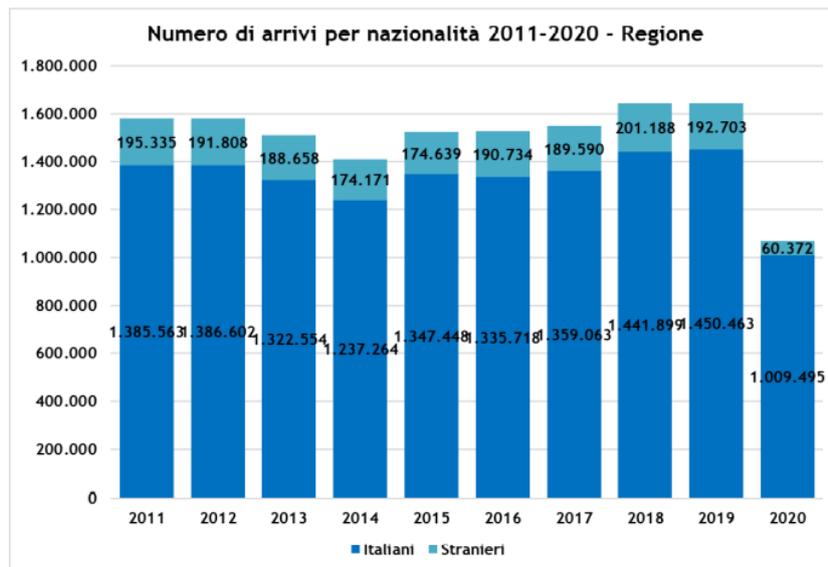


Figura 5. Turismo, arrivi di turisti 2011-2020 (fonte ISTAT 2020)

Negli ultimi anni, anche in relazione all'emergenza sanitaria, gli scenari della mobilità per turismo appaiono fortemente mutati: da un lato una ridotta capacità di spesa, dall'altro i limiti imposti all'offerta di mobilità oltre i confini nazionali.

In tale contesto, in Abruzzo, si è andato a rafforzare un trend sempre più marcato nelle scelte *leisure*, orientato maggiormente verso il turismo di prossimità e l'undertourism". I borghi, le località di mare e mete poco conosciute vengono sempre più spesso preferite in alternativa ai "giganti" del turismo italiano (grandi città d'arte e altre destinazioni famose).

La tendenza sembra corroborata dalla crescente domanda di un turismo sostenibile, accessibile ed economico, molto spesso legato a motivazioni differenti rispetto ai cliché con i quali gli operatori del turismo sono stati abituati a studiare la domanda e confezionare la propria offerta. Infine, non ultimo nella scelta delle destinazioni di prossimità pesa la ricerca della familiarità e della sicurezza. Oggi si scelgono destinazioni conosciute proprio perché istintivamente si percepiscono come sicure in considerazione anche del momento storico. D'altra parte la Regione Abruzzo, viene chiamata anche "Regione Verde d'Europa" poiché offre una variegata gamma di proposte turistiche all'insegna di storia, natura e relax.

Lungo la costa adriatica la regione vanta alcune delle più belle spiagge della nostra penisola mentre l'entroterra ospita cittadine dalla storia antica, piccoli borghi, ben tre parchi nazionali e ottimi impianti sciistici, che richiamano gli amanti degli sport invernali del centro-sud Italia. Molti dei borghi d'Abruzzo conservano un patrimonio storico,



architettonico e culturale davvero unico, che non solo va preservato ma anche valorizzato. Tra di essi meritano di essere citati: Santo Stefano di Sessanio, Pacentro, Calascio, Scanno, Tagliacozzo, ecc.

Affacciato sul mare Adriatico, l'Abruzzo conta ben 133 km di costa, diversi litorali della regione sono stati più volte insigniti del titolo Bandiera Blu mentre altri lidi hanno ottenuto la Bandiera Verde, un riconoscimento dato alle migliori spiagge per bambini. La costa abruzzese è idealmente divisa in due parti: la zona a nord di Pescara presenta lunghi litorali sabbiosi con fondali bassi e particolarmente adatte a viaggi a vocazione familiare (Alba Adriatica, Giulianova, Roseto...) mentre la zona a sud di Pescara è caratterizzata da un mare trasparente, scogliere, spiagge di sassi e ciottoli e calette immerse nella natura ancora selvaggia ed ha una vocazione turistica più incentrata sull'aspetto naturalistico (Ortona, Vasto, San Vito Chietino, Fossacesia, Casalbordino). Le montagne abruzzesi rappresentano una meta del turismo invernale nota a livello nazionale, grazie a famose località sciistiche della nostra penisola, quali Campo Felice, Ovindoli Gran Sasso di Campo Imperatore e Roccaraso. La regione si trova anche in una posizione strategica che la rende facilmente raggiungibile da Roma, Napoli e dalla maggior parte delle città del centro e sud Italia. L'area sciistica d'Abruzzo comprende 400 km di piste.

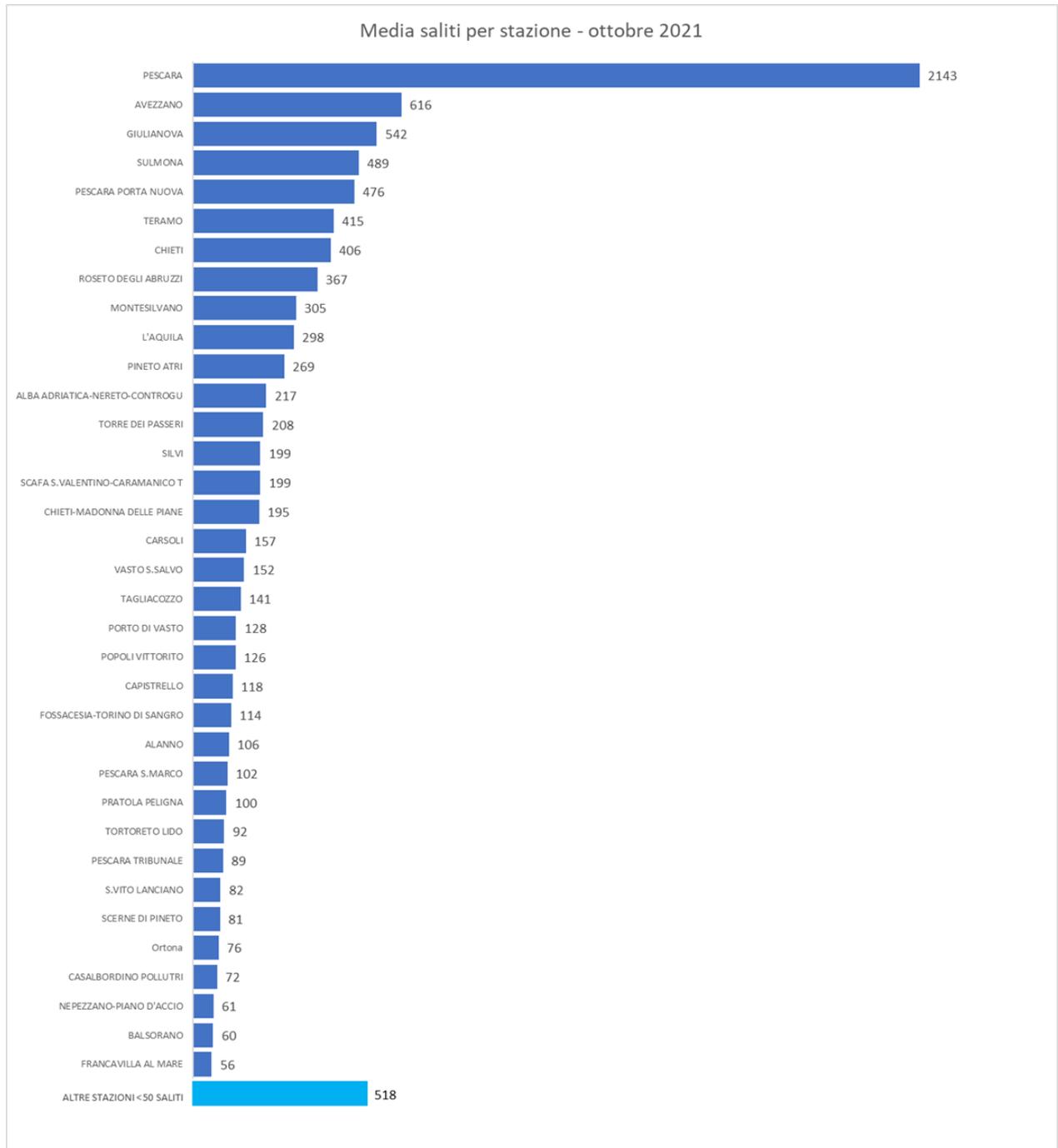
Anche al fine di assorbire questa nuova variegata domanda di mobilità regionale, Trenitalia, negli ultimi anni, ha promosso diverse iniziative quali:

- Il *Trabocchi Line*, con i collegamenti cadenzati tra Pescara e Termoli, offre ai turisti un nuovo e suggestivo modo di muoversi anche con la propria bici in treno e viaggiare in parallelo alla Via Verde dei Trabocchi, la pista ciclabile che si snoda in adiacenza al tracciato ferroviario;
- Un potenziamento dell'offerta di servizi ferroviari, diretti ad Ancona e Teramo, che da Pescara collegano tutti i principali centri della costa teramana;
- l'*Aterno Line*, che collegando Sulmona e L'Aquila, promuove lungo la linea la riscoperta di borghi quali Fontecchio, Beffi, Fagnano, alcune località naturalistiche (Gole di S. Venanzio a Raiano e alle Grotte di Stiffe a S. Demetrio de' Vestini) nonché le città stesse.
- Progetti di intermodalità con alcuni operatori che svolgono il servizio TPL urbano con bus, volti a soddisfare l'esigenza di raggiungere il centro cittadino delle località comunque servite da Trenitalia (es. Baltour a Teramo e AMA a L'Aquila).

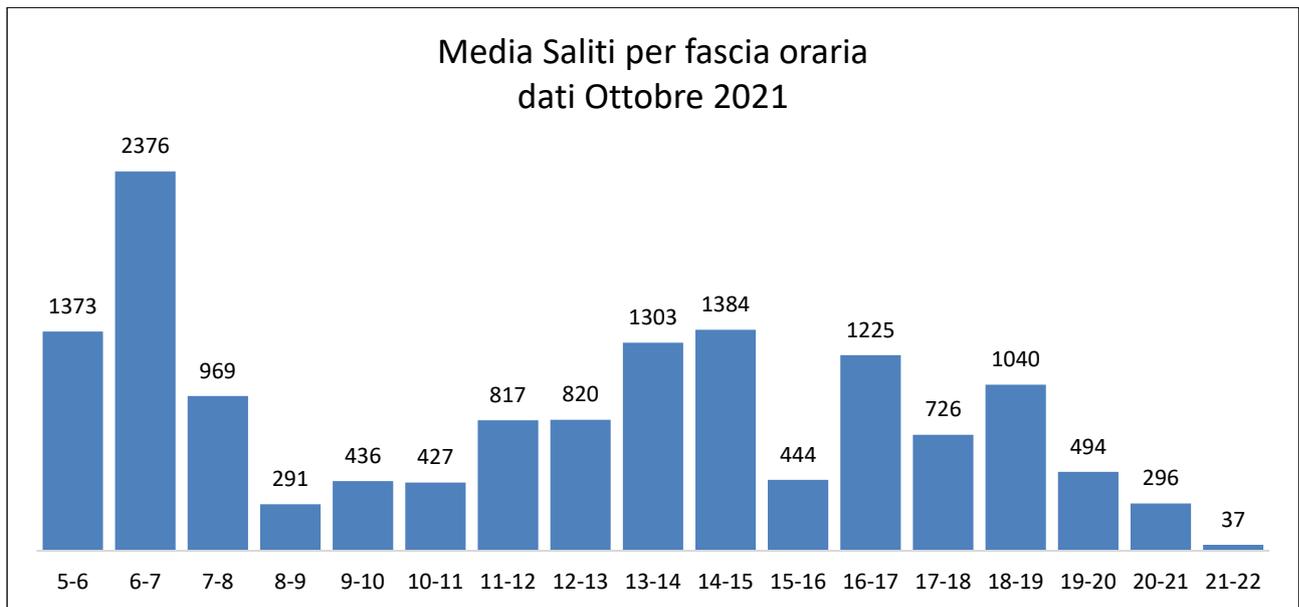
Con lo specifico riferimento al traffico ferroviario passeggeri, la domanda di mobilità ferroviaria regionale viene oggi soddisfatta attraverso i servizi forniti da Trenitalia e TUA.

Gli spostamenti ferroviari all'interno della Regione nel giorno feriale medio sono circa 12.500 e sono caratterizzati da una forte concentrazione sulla dorsale adriatica. Trenitalia ha trasportato circa 5.049 viaggiatori al giorno lungo i 524 km di rete mentre TUA ha trasportato 1.502 viaggiatori al giorno su 9,404 km di rete TUA + 244,338 km rete Rfi.

Si fa riferimento ora ai flussi di domanda attualmente registrati ad ottobre 2021 su servizi Trenitalia suddivisi per stazioni e per fascia oraria.



Quanto sopra riportato fa emergere che i centri a più alta frequentazione sono le località a più alta popolazione sulla linea Adriatica (le stazioni di Pescara, Pescara Porta Nuova, Giulianova, Roseto e Montesilvano fanno parte delle prime dieci località per numero di saliti) nonché i capoluoghi di provincia e i centri più popolosi dell'entroterra ovvero Sulmona e Avezzano.



La distribuzione oraria degli spostamenti evidenzia una fascia di punta negli orari 6:00 - 9:00 e 13:00-15:00 e una fascia morbida dalle 10:00 alle 12:00 e dalle 21.00 alle 23:00.

La distribuzione per stazioni e per fascia oraria corrisponde di fatto all'organizzazione del modello dei servizi che vede una maggiore concentrazione dell'offerta sulla tratta Adriatica e sulla direttrice Pescara – Roma, rispettivamente per gli spostamenti da Pescara verso l'entroterra fino a Sulmona.

Con il nuovo affidamento del servizio ferroviario la Regione si è posta l'obiettivo di incrementare l'utilizzo del vettore ferroviario soprattutto lungo la dorsale Adriatica dove la direttrice serve tutti i principali centri urbani regionali, con stazioni ben collocate nel tessuto urbano consolidato, con alta accessibilità; i servizi regionali sono cadenzati e frequenti, con due livelli di servizio, la missione veloce con fermate nelle località principali e la missione regionale, con fermate in tutte le stazioni; gli orari, coordinati, consentono l'agevole interscambio nelle stazioni principali tra i due livelli di servizio. Tale struttura agevola inoltre la fruizione del sistema di trasporto ferroviario nazionale, con collegamenti frequenti e diretti per Milano e tutte le altre destinazioni con cambio a Bologna, così come per Bari/Lecce. Dividendo il servizio su più livelli, in funzione della differente densità di fermate, si vuole privilegiare correttamente sia la capillarità sia la velocità, ottenendo un servizio valorizzato e utile a soddisfare tutti i tipi di esigenze. Si vuole, inoltre, realizzare la convergenza dei servizi gomma e ferro a cadenza fissa in alcune stazioni della rete, che diventano punti di interscambio privilegiato per continuare il proprio viaggio in altre direzioni.

Tutto ciò al fine di captare una quota di domanda potenziale di quel bacino di popolazione attualmente non direttamente afferente alla linea ferroviaria, favorendone l'accesso sia con politiche che garantiscano adeguati centri di interscambio automobile/treno sia con un ridisegno della rete di servizi di trasporto pubblico su gomma. Le azioni sopra descritte potranno condurre alla creazione di una valida offerta di adduzione al treno, sia in termini di tempi di percorrenza che di costi e facilità di utilizzo. Si aggiunge a tale mobilità sistemica lavoro – studio, una mobilità *leisure* che in Abruzzo può raccogliere le istanze sempre crescenti di turismo di prossimità, sia montano che balneare. Negli ultimi anni l'Abruzzo ha riscontrato un trend di crescita importante, in particolare per il turismo



estivo, anche in funzione delle iniziative di promozione attivate da Trenitalia per la visita della costa dei Trabocchi, con un servizio estivo dedicato, nonché la velocizzazione del collegamento Pescara – Roma. Trenitalia, per soddisfare la richiesta di mobilità integrata treno-bici, ha già iniziato il progetto di implementazione della capienza a bordo dei propri treni, in ragione del crescente utilizzo di tale modalità per visitare la costa Adriatica. Ciò si affianca a ulteriori progetti di intermodalità già attivi, tra cui quello relativo ai collegamenti da/per l'Università di Teramo.

Infine, per quanto concerne la domanda debole, prima in ordine di tempo a definirne criteri per la sua determinazione è stata la Delibera ART 83/2016. Si ritiene importante riportare, al riguardo, gli approfondimenti contenuti a partire da pag. 34 del PTS 2022-2024. 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, e ancora di più se accompagnate, come nel caso della Regione Abruzzo, 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.

Dopo la delibera 83/2016, l'ART (con la Delibera 48/2017) e nuove disposizioni normative hanno dettagliato meglio la definizione e la metodologia per l'individuazione delle aree a domanda debole secondo specifici criteri di carattere “territoriale”, “temporale” e “soggettivi/socioeconomici”, da utilizzare per identificare all'interno del Bacino specifiche aree condizionate da significative situazioni di mobilità di ridotta/rarefatta entità, che richiedono una qualche forma di intervento pubblico compensativa in quanto nessun operatore economico, “ove considerasse il proprio interesse commerciale”, servirebbe tale domanda.

L'individuazione più aggiornata delle aree a domanda debole in Abruzzo è quella condotta nel PTS 2022-2024 al paragrafo 3.2 a pagina 35 del documento per la quale sono stati utilizzati i criteri del D.M n.157 del 28/03/2018 (del MIT) e le seguenti fonti:

- Censimento della Popolazione Istat 2011, per le variabili sociodemografiche-territoriali (escursione altimetrica, anzianità);
- Matrici O/D Pendolarismo ISTAT 2011 per gli spostamenti giornalieri totali generati;
- “Nota metodologica sulla territorializzazione delle aree interne”, del Ministero dello Sviluppo Economico, per il grado di perifericità dei Comuni.

Si riporta nei seguenti grafici la sintesi dei risultati e della valutazione dei criteri analizzati.

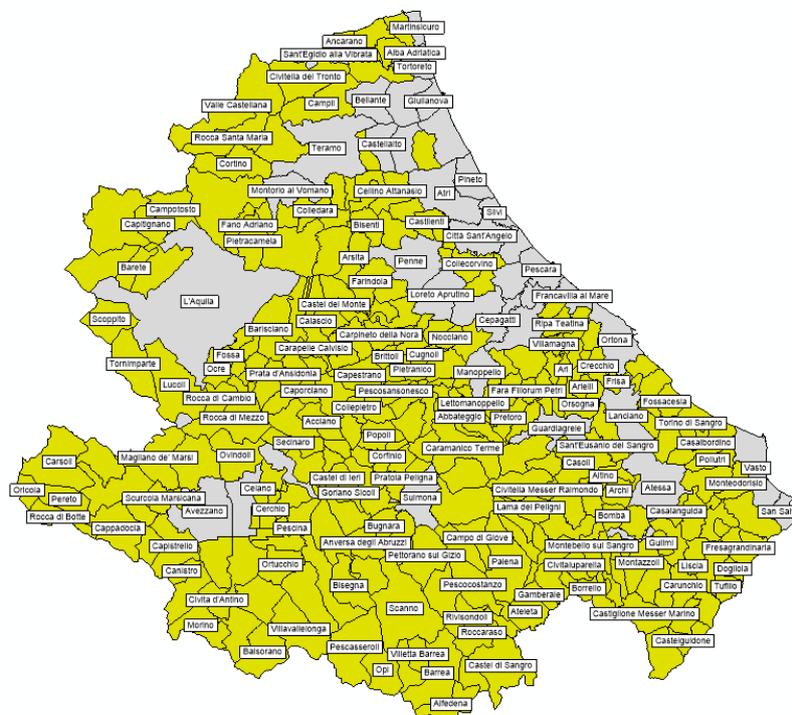


Figura 1: Criterio 1: Zona a bassa generazione

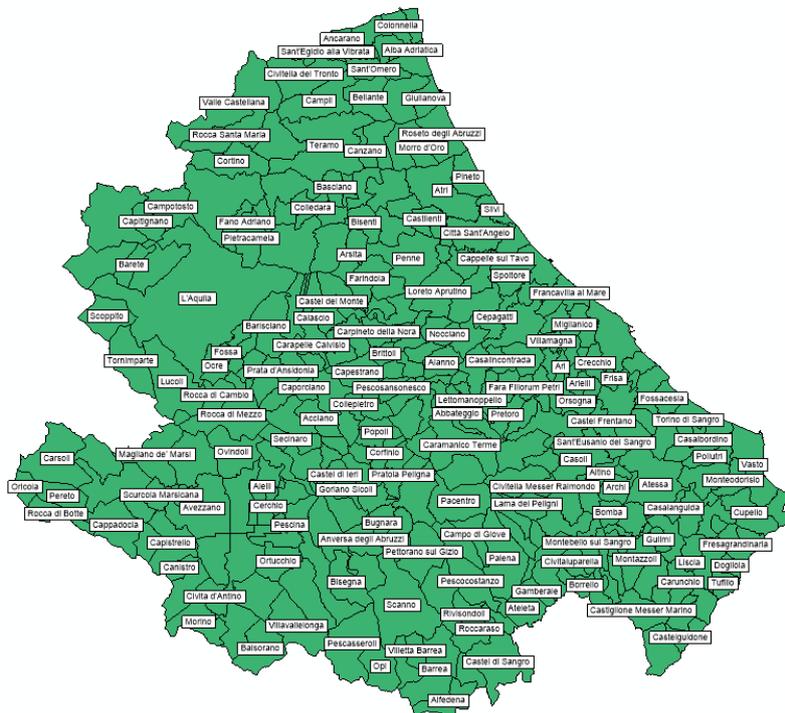


Figura 2: Criterio 2: Zona ad elevata/ridotta anzianità

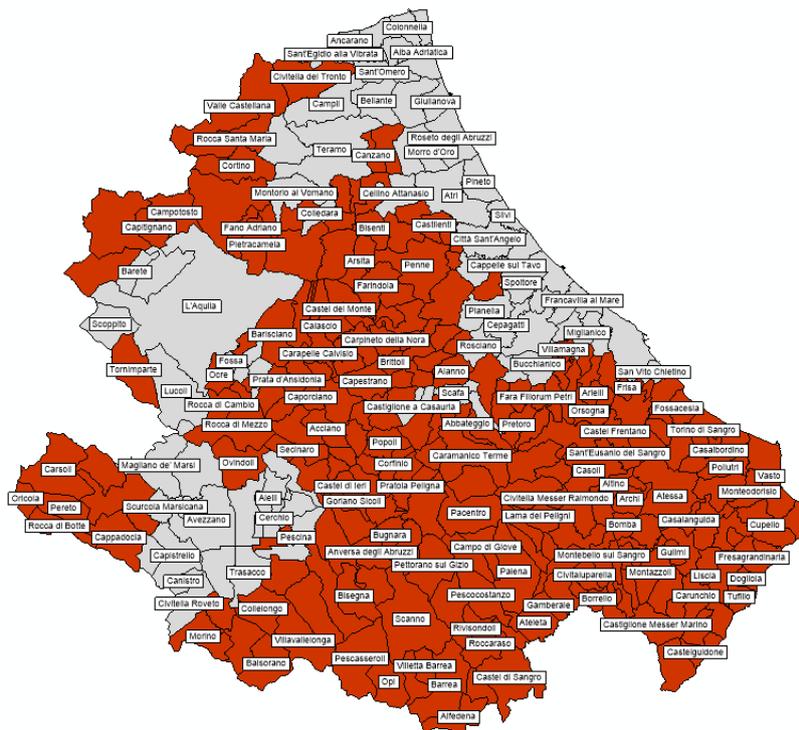


Figura 3: Criterio 3: Zona periferica

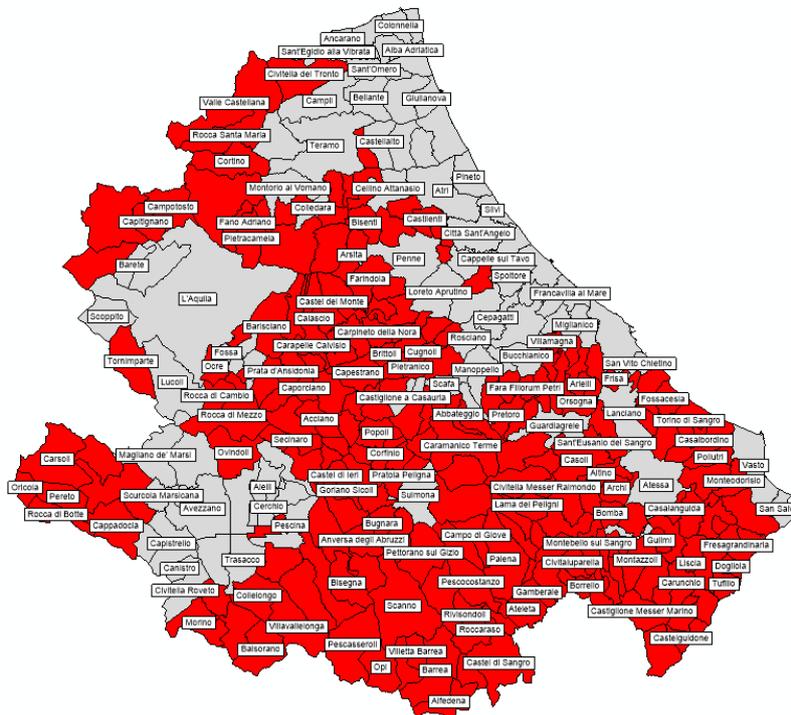


Figura 6: Potenzialmente a domanda debole

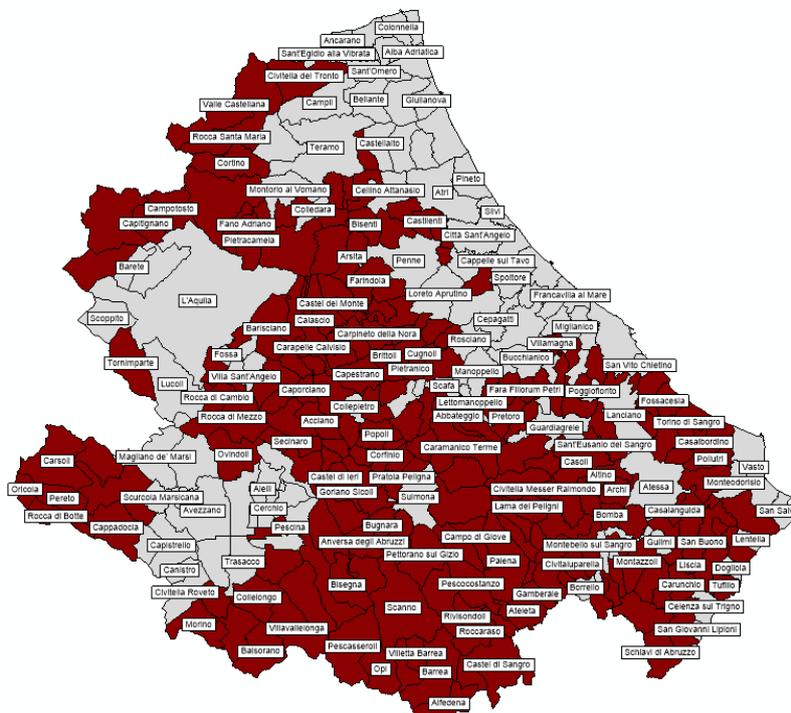


Figura 7: Prioritariamente a domanda debole

I dati di cui sopra fanno emergere una rilevante presenza di aree a domanda debole nella regione. Infatti, il basso grado di urbanizzazione è particolarmente elevato, dal momento che coinvolge l'89,5% dei comuni, superando di oltre 15 e 20 punti percentuali, rispettivamente, l'area del Sud e Isole e l'Italia. Anche la bassa densità abitativa



risulta nettamente maggiore alle altre aree, ammontando al 46,2%, contro il 32,7% del Mezzogiorno e il 27,6% dell'Italia. Inoltre, il territorio regionale è prevalentemente montuoso, con più della metà dei comuni collocati ad oltre 600 metri di altitudine, ossia quasi il doppio di Sud e Isole e oltre 20 punti percentuali più della media italiana.

4. ANALISI OFFERTA DI TRASPORTO: ATTUALE E PROGRAMMATA A SEGUITO DEL NUOVO AFFIDAMENTO

Le principali infrastrutture dell'Abruzzo sono:

- la Direttrice Adriatica, linea ferroviaria di rilevanza internazionale;
- le linee ferroviarie Pescara – Roma, Avezzano – Roccasecca, Sulmona – L'Aquila - Terni, Giulianova – Teramo e la ferrovia S. Vito Lanciano – Castel di Sangro, di rilevanza regionale e interregionale;
- i porti di Ortona, Pescara, Vasto e Giulianova;
- i quattro nodi logistici quali l'Interporto d'Abruzzo, il Centro Smistamento Merci della Marsica, l'Autoporto di Roseto e l'Autoporto di S. Salvo;
- l'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo;
- le Autostrade A24 e A25;
- l'Autostrada A14 da Bologna a Taranto.

I principali nodi logistici e portuali sono collegati direttamente alla rete stradale e ferroviaria nazionale.

Si forniscono, di seguito, le informazioni generali delle infrastrutture regionali² e, successivamente, si esaminano gli elementi dell'offerta ferroviaria attuale e programmata con un focus anche sull'offerta tpl su gomma, un approfondimento relativo alla correlazione fra i livelli di servizio offerti e la domanda potenziale, completando così il quadro dei servizi assoggettati a OSP.

Per quanto riguarda le infrastrutture stradali, la distribuzione dell'estensione stradale di autostrade, altre strade di interesse nazionale, Regionali, Provinciali e nei Comuni Capoluogo di Provincia è riportata nelle tabelle 1 e 2.

Tabella 1. Estensione rete abruzzese di autostrade, altre strade di interesse nazionale, regionali e provinciali

Strade Regionali e Provinciali (km)	Altre Strade di interesse Nazionale (km)	Autostrade (km)
5.854	1.444	355

Fonte. Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2018 (MIT).

² Fonte: capitolo 5 denominato "Scenario tecnico della Regione Abruzzo" della Relazione tecnico-istruttoria approvata con DGR n. 505 del 9/9/2019 avente ad oggetto "Regolamenti (UE) n.1315/2013 e n.1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013. Proposta di revisione della rete transeuropea dei trasporti nell'ambito territoriale della Regione Abruzzo. APPROVAZIONE DELLA RELAZIONE TECNICO-ISTRUTTORIA".



Tabella 2. Estensione delle strade comunali nei Comuni Capoluogo di Provincia - Regione Abruzzo

Comuni Capoluogo di Provincia	Km di strade comunali
L'Aquila	3.700
Chieti	300
Pescara	800
Teramo	1.000
Abruzzo	5.800

Fonte. Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti anni 2017 - 2018 (MIT).

I percorsi autostradali ubicati in Abruzzo sono: l'A14 sul versante adriatico (collegamento nord – sud) e le Autostrade A24 e A25 (collegamento est - ovest) nell'entroterra; essi consentono la connettività con i porti, l'Interporto d'Abruzzo, l'Aeroporto di Pescara e con tutti i principali centri residenziali e produttivi della Regione ed al di fuori di essa.

TABELLA 3. CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELLA RETE AUTOSTRADALE IN REGIONE ABRUZZO

Caratteristiche principali	A24	A25	A14
Origine	Teramo (TE)	Magliano dei Marsi (AQ)	Bologna (BO)
Termine	Roma G.R.A.	Pescara Villanova (PE)	Taranto (TA)
km totali	158	114	743
Lunghezza in Regione Abruzzo [km]	108 [da Carsoli (AQ) a Teramo (TE)]	114	134 [da Val Vibrata (TE) a Vasto (CH)]
Lunghezza fuori Regione [km]	50 (da Carsoli (AQ) a Roma)	-	609
Corsie per senso di marcia	2	2	2

Fonte. UnionCamere Abruzzo

L'entità dei flussi di traffico, per la rete autostradale passante in Abruzzo, espressa in milioni di veicoli-km è riportata nella tabella 4.

Tabella 4. FLUSSI DI TRAFFICO 2018 RETE AUTOSTRADALE ABRUZZESE

TRATTE AUTOSTRADALI		VEICOLI-KM				
		I trim	II trim	III trim	IV trim	Totale
A24 (Torano – Teramo) 87 km	veicoli leggeri	67,90	157,60	260,50	334,90	820,90
	veicoli pesanti	13,30	30,10	46,10	61,20	61,20
	totale	81,20	187,70	306,60	396,10	971,60
A25 (Torano – Pescara) 114,9 km	veicoli leggeri	88,40	198,00	332,00	429,70	1.048,10
	veicoli pesanti	21,80	47,00	72,20	96,40	237,40
	totale	110,20	245,00	404,20	526,10	1.285,50
A14 (Ancona – Pescara) 133,8 km	veicoli leggeri	299,20	682,80	1.198,80	1.536,90	3.717,70
	veicoli pesanti	113,10	241,20	369,00	491,40	1.214,70
	totale	412,30	924,00	1.567,80	2.028,30	4.932,40
A14 (Pescara – Lanciano) 49,7 km	veicoli leggeri	81,60	185,70	339,00	431,20	1.037,50
	veicoli pesanti	32,70	69,20	106,50	141,60	350,00
	totale	114,30	254,90	445,50	572,80	1.387,50
A14 (Lanciano – Canosa) 189,6 km	veicoli leggeri	156,10	371,40	751,60	936,80	2.215,90
	veicoli pesanti	68,90	147,20	230,80	307,40	754,30
	totale	225,00	518,60	982,40	1.244,20	2.970,20
Totale		1.886,00	4.260,40	7.413,00	9.535,00	23.004,90

Fonte. aiscat informazioni 2018

Si riporta anche su mappa la configurazione per tipi di traffico e distanze percorse dai veicoli che percorrono la rete autostradale.

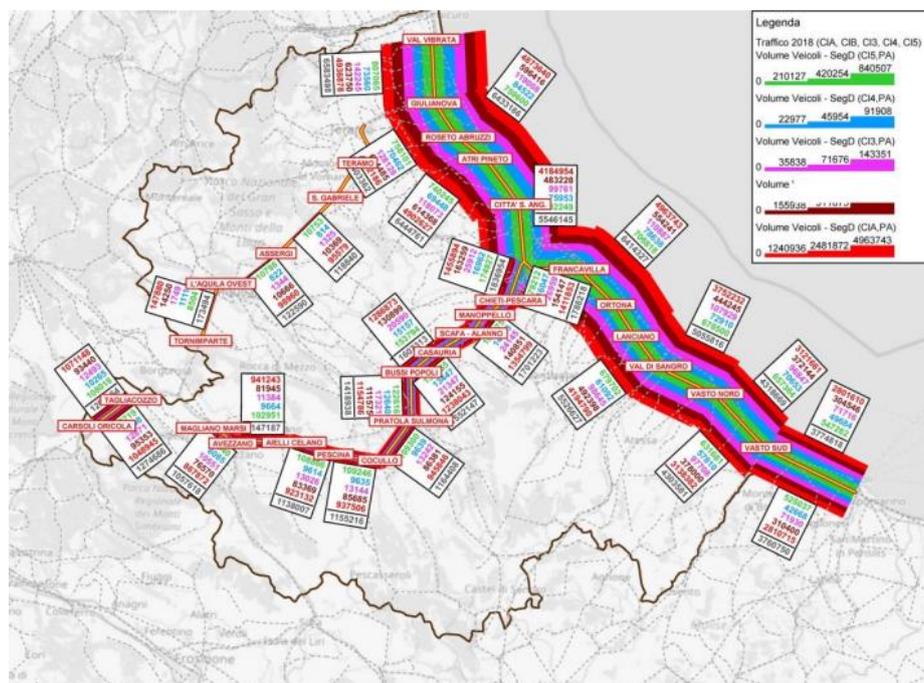


Figure 6. ASPI 2018 - Traffico annuo

Con riferimento alle infrastrutture portuali, in Abruzzo ci sono quattro porti: Vasto, Ortona, Pescara e Giulianova. I porti di Ortona e Pescara sono classificati porti di rilevanza economica nazionale (categorie II, classe II) mentre i porti di Vasto e Giulianova sono classificati come porti di rilevanza economica regionale ed interregionale (classe III). I porti di Pescara e Ortona sono stati ricompresi nell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Centrale insieme ai porti di Ancona, Falconara, Pesaro e San Benedetto del Tronto. I due porti di maggiore rilevanza e con migliori potenzialità dal punto di vista dei traffici commerciali sono quelli di Ortona e di Vasto, posti a servizio di aree che presentano un considerevole sviluppo industriale nel contesto italiano centro-meridionale. Per quanto riguarda il porto di Pescara, essendo pienamente inserito in un contesto urbano, trova la sua ragion d'essere nel traffico traghetti e in quello crocieristico. Infine la vocazione naturale del Porto di Giulianova è quella turistico – peschereccia, che in parte caratterizza anche i Porti di Pescara e Ortona.

Secondo quanto riportato nel “Rapporto Statistico 2018” redatto dal Settore Sviluppo, Promozione, Statistica, Comunicazione e Progetti Comunitari dell'Autorità portuale, i porti ricadenti nel sistema portuale di Ancona hanno movimentato complessivamente 11.832.439 tonnellate di merce, di cui 5.037.748 tonnellate sono di merci liquide, 6.794.691 tonnellate di merci solide, e 1.163.720 passeggeri. Nello specifico, lo scalo di Ortona ha movimentato 1.013.352 tonnellate di merci con un'ottima performance dei veicoli nuovi in esportazione: 6.695 veicoli, corrispondenti a circa 12.743 tonnellate di merce, in forte crescita rispetto al 2017 con +17 % di tonnellate e +42% di unità. A ciò si aggiungono 917 transiti nell'ambito del traffico dei croceristi, con 19 toccate.



Passando all'Aeroporto internazionale d'Abruzzo, esso appartiene al bacino aeroportuale del Centro Italia insieme a Roma Fiumicino, Roma Ciampino e Perugia come stabilito dal Piano Nazionale degli Aeroporti di cui al DPR 17 settembre 2015, n. 201, ed è stato classificato, con apposito regolamento, di interesse nazionale. Identificato con il nome commerciale di "Pasquale Liberi", è ubicato a circa 3 km dal centro di Pescara ed è collegato con le principali arterie viarie e ferroviarie della regione. Per la posizione strategica che occupa, l'Aeroporto serve un bacino di utenza che va oltre i confini regionali abruzzesi, difatti serve anche le province del Molise, delle Marche, del Lazio e del nord della Puglia. È stata realizzata nel 2016 la base del 3° Nucleo aereo Guardia costiera (ATR 42 MP), oltre alle basi già presenti nello scalo e, di seguito, elencate:

- Base della 3° Sezione aerea Guardia costiera (1 ATR 42MP, 2 P-166 e 2 AW-139)
- Base del 5° Nucleo elicotteri carabinieri (NH500 e AB412)
- Base di una sezione aerea del Reparto operativo aeronavale della Guardia di Finanza (NH500 e A109)
- Base dell'11° Reparto Volo Polizia di Stato (AB212 e B206)
- Base del Nucleo elicotteri Vigili del Fuoco (AB206 e AB412)
- Base dell'Elisoccorso 118 - Emergenza sanitaria (AW169)
- Sede ENAV (CA PESCARA)
- Ottava base italiana Ryanair con un aereo basato (B738)
- Base operativa Hoverfly

Nel periodo 2014 – 2018 il numero dei passeggeri movimentati nello scalo abruzzese è cresciuto ben oltre il 16 % passando da 556.679 a 666.691 unità, confermando il trend di crescita anche nel primo semestre 2019, a dimostrazione dell'utilità e delle potenzialità dell'aeroporto. Le principali destinazioni sono: Belgio (Bruxelles), Spagna (Barcellona), Germania (Francoforte, Dusseldorf), Polonia (Cracovia, Varsavia), Regno Unito (Londra), Malta, Repubblica Ceca (Praga), Italia (Milano Linate, Bergamo, Cagliari, Catania, Palermo), Romania (Bucarest). Le compagnie che attualmente operano nello scalo sono: Alitalia, Ryanair, Volotea. Esse possono variare in relazione alla stagione e a dinamiche di mercato.

TABELLA 5. CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELL'AEROPORTO D'ABRUZZO

Società di gestione	Saga S.p.A.
Classe ICAO	4D (pista di lunghezza superiore a 1.800 m e apertura alare compresa tra 36m e 52m e distanza esterna tra i carrelli principali compresi tra 9m e 14m).
Area sedime	Ettari 163
Pista (lunghezza e larghezza)	La pista dotata di 2 testate 04 e 022. Testata 04: (TORA m. 2.418, TODA m. 2.418, ASDA m. 2.418, LDA m. 2.313). Testata 022: (TORA m. 2.418, TODA m. 2.418, ASDA m. 2.418, LDA m. 2.230).

L'Abruzzo è sede di due piattaforme logistiche di rilevanza nazionale ossia l'Interporto d'Abruzzo e il Centro Smistamento Merci della Marsica C.S.M.M., e due autoporti di rilevanza regionale ossia gli autoporti di Roseto e San Salvo.

L'Interporto d'Abruzzo per le sue dimensioni e per la sua grande capacità operativa, rappresenta il principale inland terminal presente nel territorio abruzzese. Si localizza nel territorio del comune di Manoppello (PE) all'incrocio tra i



principali assi stradali e ferroviari nord-sud ed est-ovest nazionali. Esso è ubicato in prossimità delle due principali autostrade che attraversano la regione lungo la linea Adriatica (A14) e lungo la direzione trasversale in direzione Roma (A24 e A25). Gli attuali traffici “da e per” IDA interessano gli scambi commerciali con Germania, Francia, Paesi Bassi, UK, Irlanda e Paesi Scandinavi. Nel triennio 2018-2020 si registra un trend di crescita dei volumi di traffico, come al seguito sintetizzato:

Tabella 6. Teus movimentati nell'interporto d'Abruzzo e quelli programmati per il 2020

YEAR	TEUs
2018	10.000
2019	18.000
2020	24.000

Il Centro Smistamento Merci Marsica (CSMM) è ubicato nel Comune di Avezzano (AQ), in prossimità del casello autostradale A25 “Uscita di Avezzano”. Si estende su una superficie di circa 450.000 mq all’interno della quale si trovano una palazzina direzionale (destinata ad uffici), 6 capannoni prefabbricati “gomma-gomma” di cui uno dotato di cella frigorifera per lo stoccaggio di merci deperibili, 4 capannoni prefabbricati “gomma-ferro” serviti da binario ferroviario, piazzali viabilità interna di collegamento, impianti vari.

Il Centro logistico ha rilevanza strategica nell’ambito del trasporto combinato, assieme a quella di conferire vantaggi per il sistema produttivo regionale. Le azioni nelle quali si è articolata l’infrastruttura hanno riguardato, in generale: il prolungamento della linea ferroviaria interna e il completamento del raccordo ferroviario alla linea Pescara - Roma, la realizzazione di collegamenti alle strade vicinali, di area di sosta interna per trasportatori, di parcheggi, completamento pavimentazioni aree stoccaggio a lungo termine, realizzazione di nuovi magazzini, di una rimessa per locomotore e annessa officina meccanica, sistemazioni delle aree a verde, magazzini nonché impianto di refrigerazione, etc.

Si descrive, di seguito, l’analisi dell’offerta di trasporto pubblico locale ferroviario e automobilistico.

La rete ferroviaria in Abruzzo si suddivide in rete nazionale, gestita da RFI S.p.A., e rete regionale, gestita dalla Società *in house* TUA S.p.A. (ex Ferrovie Adriatico Sangritana S.p.A.).

Nel presente paragrafo viene presentato l’assetto dell’infrastruttura e dei servizi del trasporto ferroviario regionale inseriti nei Contratti di servizio vigenti (Trenitalia e TUA) i quali, tra l’altro, sono stati presi a riferimento per valutare la dotazione di servizi minimi nei diversi Bacini di Mobilità e consentire il riconoscimento della componente automobilistica di servizi minimi da attribuire a ciascun bacino.

La dotazione infrastrutturale ferroviaria dell’Abruzzo, di 49 km di rete per 1000 km² di superficie territoriale, è inferiore alla media nazionale, pari a 53 km di rete ferroviaria per 1000 km². Si riportano alcuni parametri riguardo la dotazione infrastrutturale della Regione e il suo posizionamento rispetto alle altre regioni italiane. Tali dati evidenziano come l’Abruzzo si attesti in una posizione media rispetto alle altre Regioni.

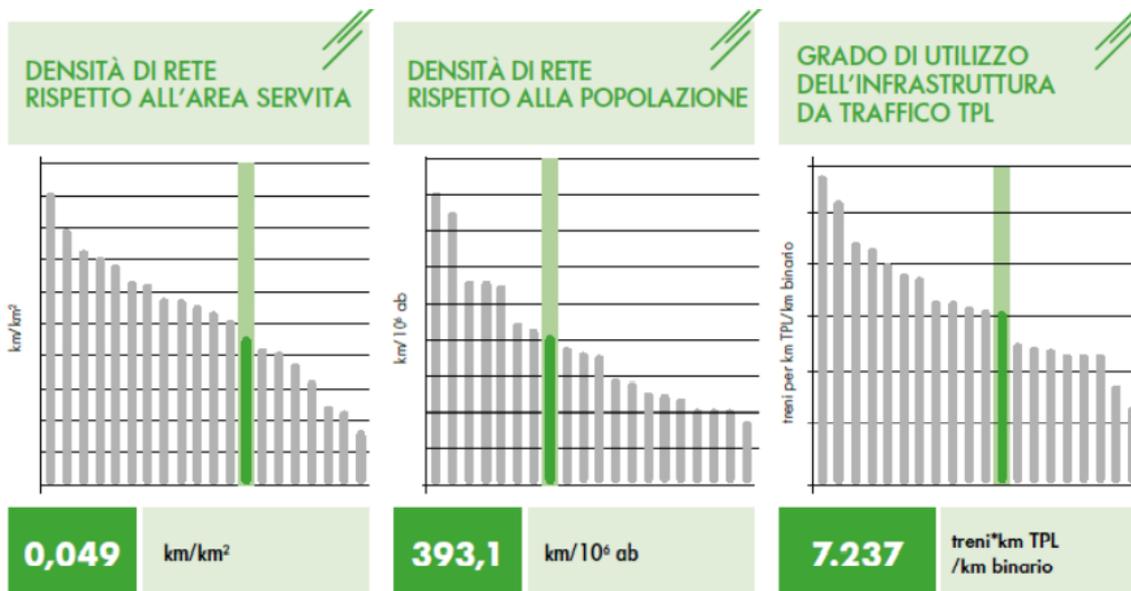
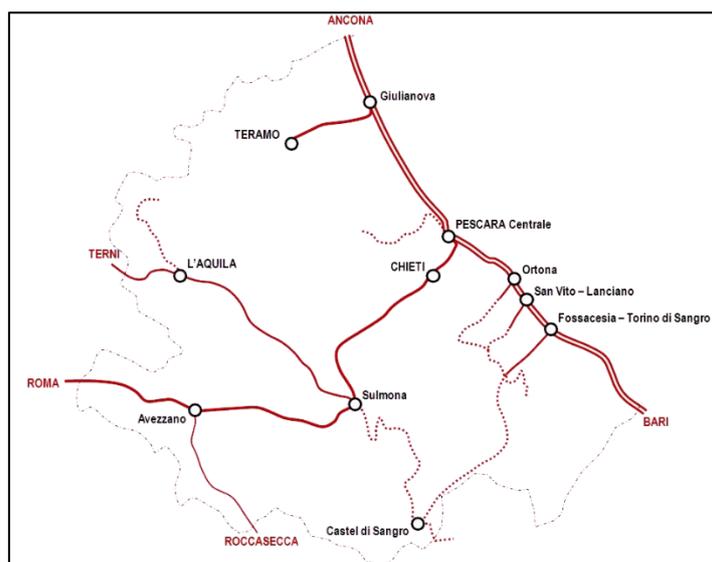


Figura 7. Dotazione infrastrutturale ferroviaria (fonte: Piano commerciale RFI 2021)

In Abruzzo, la rete nazionale, di competenza di RFI, è composta da cinque direttrici. Il tratto principale corre lungo la linea di costa e rappresenta la dorsale adriatica le cui caratteristiche sono le migliori della rete abruzzese con doppio binario elettrificato per tutta la sua lunghezza. La direttrice adriatica fa parte della Ferrovia Adriatica che collega Bologna e Bari per un totale di 605 km toccando i principali poli abitati e turistici adriatici.

Gli altri 401 km di rete costituiscono le tratte:

- Giulianova – Teramo, • Pescara Roma, • Castel di Sangro – Sulmona – L'Aquila – Terni, • Avezzano – Sora – Roccasecca. Di queste linee complementari solo le prime due risultano elettrificate e tutte a binario singolo.



Il sistema di trasporto ferroviario abruzzese si compone complessivamente di 87 stazioni. Il maggior numero di stazioni (67) sono di tipo *bronze*, caratterizzate da impianti piccoli, bassa frequentazione e servizi regionali. 10

sono le stazioni *silver* e una sola la stazione *gold* (Pescara), con elevate frequentazioni e alto numero di treni. Non sono presenti stazioni di tipo *platinum*. Le stazioni e fermate ferroviarie – in tutto 87, di cui 78 attive – sono in genere interne alle aree urbane a maggiore densità abitativa ed esterne rispetto a piccoli centri o borghi. Solo 23 dei 78 Comuni hanno la stazione contigua al centro abitato. In alcuni casi le ferrovie non corrono parallele alle strade a scorrimento veloce come per la Pescara - Roma, con servizi i cui tempi di percorrenza non sono paragonabili agli autobus mentre in altri casi come sull'Adriatica e per la Sulmona-L'Aquila e per la Giulianova- Teramo si riscontra un vantaggio competitivo in termini di tempo.

In sintesi, in ragione delle caratteristiche altimetriche e planimetriche delle linee, i tempi di percorrenza sulla linea adriatica, sulle tratte Sulmona - L'Aquila, Pescara - Sulmona, Giulianova - Teramo, risultano competitivi rispetto agli stessi itinerari in auto, tuttavia si aggiunge in alcune stazioni un'accessibilità condizionata, per la distanza spesso notevole tra i nuclei abitati, spesso arroccati su promontori come nel caso della tratta Avezzano – Ridotti – Cassino e Sulmona-Avezzano.

Nelle immagini seguenti è riportata la struttura della rete ferroviaria in ambito regionale.

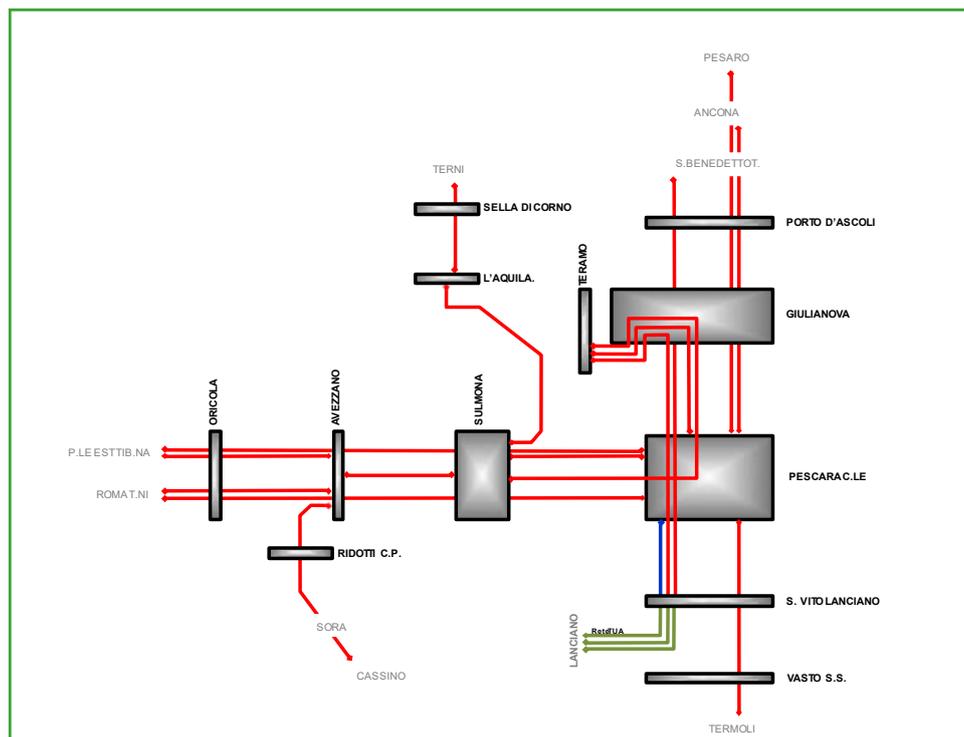


Figura 8: Il sistema ferroviario che serve la regione Abruzzo

Nella tabella seguente sono invece riportate le principali caratteristiche della rete in esercizio limitatamente alle tratte su cui circolano servizi del trasporto ferroviario regionale.

Tratta	Numero di binari	Trazione	Scartamento (mm)	Sagoma (EN 15273)	Profilo di trasporto combinato per casse mobili	Profilo di trasporto combinato per semirimorchi	Velocità operativa massima per treni passeggeri (km/h)	Velocità operativa massima per treni merci (km/h)	Carico massimo assiale (tonnellate)	Voltaggio (Volt)	Lunghezza massima del treno (m)	Gestore dell'infrastruttura	Estensione (km)
Adriatica (Tratta Porto d'Ascoli-Pescara-Vasto S.S.)	2	Elettrificata	1435	GB1	C 80	P 410	180	180	D4 22,5t	3 000 Volts, DC	575	RFI S.p.A.	123,132
Giulianova-Teramo	1	Elettrificata	1435	GB1	altro (profilo FS)	altro (profilo FS)	120	120	C3L 20t con limitazione a 55 km/h sup. 18t	3 000 Volts, DC	180	RFI S.p.A.	25,077
Pescara-Roma	1	Elettrificata	1435	GB1	C 80 fino Maoppello C 45 da Manoppello a Torre P. C 22 da Torre P. a Roma Pr.	P 410 fino Manoppello P364 da Manoppello a Torre P. altro (profilo FS) fino Roma Pr.	155	155	C3L 20t con limitazione a 70 km/h fino Roma Pr. sup. 18t	3 000 Volts, DC	455 fino Interporto d'Abr. 250 fino Sulmona 375 fino Avezzano 400 fino Roma Pr.	RFI S.p.A.	240,27
Sulmona-L'Aquila (-Terni)	1	Non elettrificata	1435	GB1	altro (profilo FS)	altro (profilo FS)	75	110	C3L 20t con limitazioni fino L'Aquila sup. 18t (70 km/h fino Paganica e 55 fino L'Aquila)	-	135	RFI S.p.A.	60,27 (163,498 fino a Terni)
Avezzano-Sora-Roccasecca-Cassino	1	Non elettrificata	1435	GB1	altro (profilo FS)	altro (profilo FS)	90	105	C3L 20t. con limitazioni fino Roccasecca sup. 18t	-	250	RFI S.p.A.	96,444
San Vito-Lanciano	1	Elettrificata	1435		altro (profilo FS)	altro (profilo FS)	100	n.a.	D4 22,5t	3 000 Volts, DC	140	TUA S.p.A.	
Fossacesia-Torino Di Sangro-Saletti-Castel di Sangro	1	Non elettrificata	1435		altro (profilo FS)	altro (profilo FS)	n.a.	30	C3L 20t	3 000 Volts, DC	n.d.	TUA S.p.A.	

Tabella 7. Caratteristiche delle tratte che compongono la rete ferroviaria in ambito regionale

L'offerta ferroviaria dell'Abruzzo, nel suo sistema a pettine, si concentra maggiormente nella Direttrice Adriatica con domanda di mobilità elevata, dunque caratterizzata da maggiori introiti e delle diramazioni verso le aree interne che, se isolate, tenderebbero ad atrofizzarsi. Dunque, gli introiti delle linee più importanti sostengono le linee minori, in una corretta logica di rete e di sussidiarietà. I servizi programmati (per l'anno 2019 in quanto la produzione successiva ha risentito delle limitazioni dovute alla pandemia da Covid-19) sono quelli storicamente garantiti al netto di necessarie rivisitazioni in relazione al vincolo alle risorse disponibili. Complessivamente i servizi ferroviari (inclusi quelli sostitutivi assicurati da Trenitalia) sono pari a:

- Trenitalia servizi ferroviari 4'115'983 treni*km e servizi sostitutivi/integrativi 276'116 bus*km
- TUA servizi ferroviari 964'617 treni*km e servizi sostitutivi/integrativi 291'472 bus*km

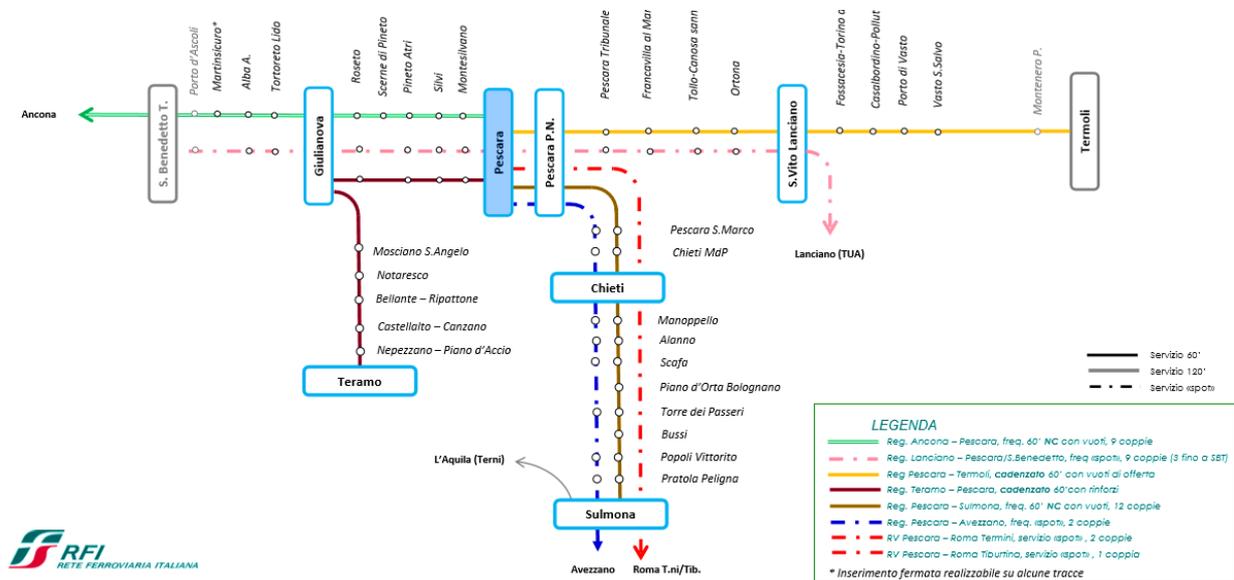


Figure 8. Schema dei servizi ferroviari in Abruzzo

È importante sottolineare che i due vettori del trasporto ferroviario, TUA e Trenitalia, svolgono un servizio integrato sia con riferimento all'offerta cadenzata sia al titolo di viaggio, quest'ultimo unico in virtù di convenzioni che si sono succedute nel tempo che prevedono l'esclusiva validità dei titoli di viaggio Trenitalia a bordo dei treni TUA per le tratte percorse su rete RFI.

Dopo la nascita della Società Unica Abruzzese di Trasporto (in attuazione della L.R. n.47/2014, mediante la fusione per incorporazione di Ferrovie Adriatiche Sangritane S.p.A. e Gestione Trasporti Metropolitan S.p.A. in Autolinee Regionali Pubbliche Abruzzesi S.p.A. poi denominata TUA) e in occasione del rinnovo del Contratto di Servizio tra Regione Abruzzo e Trenitalia per il periodo 2015-2023, si è costruito un orario cadenzato dei servizi ferroviari nella loro totalità, attribuendo a TUA e Trenitalia le tracce in relazione ad un processo di scelta ritenuto ottimale da ciascuna delle società tenuto conto della produzione, della corrispondente quantità di servizio prodotto e dei vincoli imposti (officine, manutenzione, materiale rotabile, personale, ecc.). Tale scelta conferisce alla Regione anche una importante capacità di rispondere prontamente a variazioni della domanda del trasporto pubblico in un contesto regionale estremamente diversificato, caratterizzato dalla compresenza di aree costiere a urbanizzazione diffusa



a domanda forte, aree interne a domanda debole, clusters montani relativamente isolati, nonché da tipologie di servizi relativamente consolidate nel tempo ed ormai imprescindibili. Storicamente l'offerta, anche prima del 2006, ossia quando TUA non aveva ancora il Contratto di Servizio con Regione, veniva garantita da entrambe le società, sotto forme diverse di collaborazione. Di conseguenza la struttura organizzativa interna dell'azienda regionale TUA si è conformata all'offerta che negli anni si è consolidata. Inoltre, l'azienda aggiunge valore al territorio garantendo anche il sostegno all'occupazione locale.

Oltre ai volumi di servizi appena descritti e sopra elencati, si citano anche i servizi sostitutivi su gomma che hanno risposto all'obiettivo prioritario di assicurare la capillarità dei servizi del TPL regionale tenendo conto della frequentazione che ha reso più economico il mezzo su ruote.

Tuttavia, in coerenza con quanto stabilito dall'art. 34-octies del D.L. 179/2012 convertito in L. 221/2012, i servizi sostitutivi automobilistici saranno convertiti in servizi ferroviari veri e propri.

Nelle tabelle seguenti si riportano le sintesi dei servizi ferroviari per direttrice, mentre i programmi di esercizio completi sono riportati negli allegati ai Contratti di Servizio.

*Tabella 8: Riepilogo percorrenze ferroviarie per tratta [treni*km/anno] - Trenitalia*

Tratte ferroviarie	treni*km anno
Avezzano - Carsoli	20'180
Avezzano - Cassino	299'389
Avezzano - Pescara	75'652
Avezzano - Roma	244'537
Cassino - Sulmona	35'568
Pescara - Ancona	364'597
Pescara - Ancona - Sulmona	17'576
Pescara - Roma	521'422
Pescara - S. Benedetto	54'533
Pescara - Sulmona	462'259
Pescara - Termoli	543'950
Sulmona - Avezzano	108'441
Sulmona - L'Aquila	437'500
Sulmona - Roma	30'594
Sulmona - S. Benedetto	36'737
Teramo - Chieti	40'006
Teramo - Pescara	458'460
Teramo - Sulmona	219'363
Teramo - Termoli	145'220
Totale complessivo	4'115'983



Tabella 9: Riepilogo percorrenze ferroviarie per tratta [treni*km/anno] - TUA

Tratte ferroviarie	treni*km anno
Lanciano - Pescara	127'842
Lanciano - S. Benedetto	224'500
Pescara - S. Benedetto	56'358
Pescara - Termoli	349'560
Lanciano - Teramo	61'812
Pescara - Teramo	38'784
Pescara - Sulmona	41'208
Pescara - Vasto S.S.	40'602
Lanciano - S. Vito/L.	23'952
Totale complessivo	964'618

Pescara è il principale polo generatore di traffico ove avviene anche l'integrazione tra servizi del trasporto regionale e servizi della lunga percorrenza sull'asse Milano/Bologna - Bari.

La direttrice Adriatica presenta servizi sostanzialmente cadenzati come di seguito descritto.

Servizi extraurbani:

- 1) Ancona - Pescara 120 minuti con rinforzi;
- 2) Pescara - Teramo 60 minuti con rinforzi bi – orari;
- 3) Pescara - Termoli 60 minuti;
- 4) S. Benedetto - Pescara - San Vito - Lanciano (20 collegamenti/giorno).

La linea Giulianova – Teramo, a semplice binario, elettrificata, presenta una velocità massima di 120 km/h; sulla linea sono programmati servizi con cadenzamento orario e rinforzo bi – orario.

La direttrice Pescara – Roma, a semplice binario, elettrificata, presenta una velocità massima di 150 km/h si focalizza su servizi ad hoc in ragione delle puntuali esigenze di mobilità.

Servizi extraurbani:

- a) Pescara - Sulmona ogni 60 minuti;
- b) Pescara - Roma (6 collegamenti/giorno);
- c) Avezzano - Roma (20 collegamenti/giorno);
- d) Avezzano - Sulmona (6 collegamenti giorno).

La linea Avezzano - Roccasecca/Cassino presenta una velocità massima di 105 km/h, a semplice binario, non elettrificata. Ad oggi sono programmati 12 collegamenti/giorno, integrati con l'offerta della direttrice Roma - Napoli via Cassino.

La linea Sulmona – L'Aquila – Rieti – Terni presenta una velocità massima di 110 m/h, a semplice binario, non elettrificata. Ad oggi sono effettuati servizi di tipo extraurbano della città dell'Aquila, tendenzialmente a frequenza oraria:

- Sulmona - L'Aquila (24 collegamenti / giorno)
- L'Aquila - Rieti – Terni (24 collegamenti / giorno).



È importante precisare che la ferrovia adriatica da Bari – Bologna che si sviluppa in gran parte parallela alla SS16 e all'autostrada A14, e che interessa l'Abruzzo da Alba Adriatica a Vasto San Salvo, rappresenta l'unica linea a doppio binario dove circolano anche servizi a mercato. La distanza media tra le stazioni/fermate è di circa 7,55 km. È percorsa sia da treni regionali che di lunga percorrenza (Bologna - Bari). La funzione di questa linea, seppur promiscua, è anche quella di collegare i servizi ferroviari con quelli di lunga percorrenza.

La linea Pescara – Roma, lunga complessivamente 240,27 km, interessa il territorio abruzzese da Carsoli a Pescara per Km 169,72 Km. A semplice binario ed elettrificata presenta raggi minimi di curvatura da 300 mt, pendenza massima del 30 ‰ e gallerie per ben 17,154 Km. La distanza media tra le stazioni/fermate abruzzesi è di 7,07 km. È percorsa esclusivamente da treni regionali.

La linea Giulianova – Teramo, con lunghezza complessivamente 25,255 km, presenta il tracciato parallelo alla SS.80 e un tratto della superstrada “Teramo Mare”. A semplice binario, elettrificata, ha raggi di curvatura minima pari a 400 mt., pendenza massima del 25‰. La distanza media tra le stazioni/fermate è di 3,6 km. È percorsa esclusivamente da treni regionali.

La linea Sulmona – Terni (Sulmona -L'Aquila) che interessa l'Abruzzo relativamente alla tratta Sulmona – Sella di Corno ha una lunghezza complessiva di 84,618 km. A semplice binario, non elettrificata, ha raggi di curvatura minima pari a 250 mt., pendenza massima del 35‰. La distanza media tra le stazioni/fermate è di 8,46 km. È percorsa esclusivamente da treni regionali. Il collegamento da L'Aquila a Sulmona effettuato su treni diesel, rappresenta una valida alternativa al trasporto su gomma in ragione dell'orografia del territorio.

La linea Avezzano - Cassino ha una lunghezza di 96,4 Km mentre la tratta che interessa Avezzano – Ridotti ha una lunghezza complessiva di circa 36,7 km. A semplice binario, non elettrificata, ha raggi di curvatura minima pari a 239,9 mt., pendenza massima del 25‰. La distanza media tra le stazioni/fermate è di 4,12 km. È percorsa esclusivamente da treni regionali diesel. La linea sarà interessata da interventi di ammodernamento tecnologico con sistema ERTMS. Il collegamento rappresenta una valida alternativa al trasporto su gomma, in ragione dell'orografia del territorio.

Infine, si ritiene utile segnalare la linea Sulmona – Carpinone attualmente non attiva per il servizio commerciale, è stata totalmente autosostituita. La linea si attiva in occasione dell'effettuazione di treni storici. La linea ha complessivamente una lunghezza per il tratto abruzzese da Sulmona a Castel di Sangro di 68,7 Km. A semplice binario, non elettrificata, ha raggi di curvatura minima pari a mt.250, pendenza massima del 28‰. La distanza media tra le stazioni/fermate è di 4,9 km. È percorsa esclusivamente da treni diesel sull'intera tratta in occasione dell'effettuazione di treni storici gestiti da Fondazione FSI.

Le stazioni più servite sono le due stazioni di Pescara seguite da Giulianova e Roseto. Le relazioni principali hanno come centro Pescara e L'Aquila.

Le stazioni principali del TPL		Le Relazioni principali del TPL	
Stazione	N° fermate/giorno medio feriale	Relazioni di traffico	N° treni al giorno medio feriale
Pescara	149	Pescara - Termoli	30
Pescara Porta Nuova	92	Pescara - Teramo	28
Giulianova	76	L'Aquila - Terni	24
Roseto Degli Abruzzi	73	L'Aquila - Sulmona	24
Pineto Atri	71	Pescara - Sulmona	22
Sulmona	69	Ancona - Pescara	15
Montesilvano	66	Avezzano - Piazzale Est Tiburtina	12
Silvi	63	Avezzano - Cassino	11
Francavilla Al Mare	57	Lanciano - Pescara	8
Pescara Tribunale	55	Avezzano - Roma Termini	7
Ortona	54	Sulmona - Teramo	5
S.Vito Lanciano	53	Pescara - Roma Termini	5
Avezzano	52	Pescara - S.Benedetto Del Tronto	5
Scerne Di Pineto	50	Avezzano - Sulmona	5

Tabella 10. Principali stazioni e relazioni (fonte: Piano Commerciale RFI 2021)

I collegamenti con le altre regioni sono principalmente in direzione Lazio e Marche.

Treni medi giorno feriale con origine/destino nella Regione Abruzzo	Molise	Umbria	Marche	Lazio
242	32 (13%)	24 (10%)	32 (13%)	40 (17%)

Tabella 11. Le connessioni con le altre Regioni come O/D dei servizi

Tra i servizi assoggettati a OSP vi sono anche quelli automobilistici.

In base alla procedura descritta nel documento relativo alla determinazione dei servizi minimi riferiti al Bacino Unico di Programmazione automobilistico, il livello dei servizi minimi regionali automobilistici è pari a 45'758'898 bus*km valutati in accordo con quanto prescritto dall'art. 16 del DL 422/97, da ritenersi congruo in quanto dalle analisi presentate nel documento citato, tale entità risulta rispettare il criterio "di omogeneità fra regioni" richiamato dall'articolo 16, comma 2, del DL 422/97.

In base alle ultime modifiche ai programmi di esercizio, che sono entrati in vigore dal 01/01/2018 (PdE 2018), le percorrenze di servizi automobilistici (extraurbani ed urbani anche filoviari) attualmente contribute dalla Regione sono pari a circa 45'453'792 bus*km. Tali percorrenze sono allineate ai livelli dei servizi minimi attribuiti alla modalità automobilistica dalla procedura di calcolo, essendo lo scostamento tra il valore determinato e quello attualmente contribuito 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.

Per quanto concerne i programmi di esercizio dei servizi automobilistici, la sintesi dell'offerta dei servizi minimi automobilistici è riportata nelle tabelle seguenti.



Tabella 12: Riepilogo percorrenze automobilistiche servizi extraurbani – TUA

Linea	Percorrenze	Linea	Percorrenze	Linea	Percorrenze
1001	137'665	2048	82'448	4010	133'049
1003	238'112	2049	449'427	4012	87'330
1004	104'981	2051	557'815	4013	29'903
1005	234'615	2052	135'544	4014	35'580
1006	52'516	2053	68'128	4016	44'830
1007	32'026	2054	100'759	4019	27'714
1008	136'243	2055	34'261	4020	44'599
1009	67'089	2058	23'713	4021	727'725
1010	138'822	2059	152'811	4024	412'567
1012	445'118	2060	31'100	4025	357'001
1014	98'033	2061	104'324	4026	100'124
1015	249'070	2063	130'980	4901	49'006
1017	37'254	2064	33'507	4902	104'650
1018	74'945	3001	673'682	4903	44'473
1019	66'143	3002	297'001	4904	9'427
1020	178'730	3003	28'492	4905	141'943
1021	250'212	3004	1'087'202	4907	19'213
1022	115'227	3005	282'499	4908	26'432
1024	319'015	3006	248'284	4910	11'946
1026	41'081	3007	446'031	4911	13'900
1027	26'915	3008	418'368	CH/08/01	36'230
1031	61'336	3010	39'247	CH/08/02	17'693
1033	58'171	3011	25'197	CH/08/03	8'850
2001	101'395	3012	210'195	CH/08/04	71'659
2003	258'431	3013	26'592	CH/08/05	59'749
2004	66'577	3014	43'427	CH/08/06	32'583
2005	168'952	3015	28'279	CH/08/07	10'456
2006	84'189	3016	269'213	CH/08/08	9'863
2007	396'499	3017	126'398	CH/08/09	31'071
2008	41'165	3019	39'568	CH/08/10	367'300
2009	155'333	3020	40'943	CH/08/11	19'095
2010	75'520	3021	24'530	CH/08/12	12'022
2011	39'891	3022	13'919	CH/08/13	17'629
2012	982'415	3023	51'423	CH/08/14	159'507
2013	502'116	3024	65'917	CH/08/15	13'557
2014	87'676	3025	134'944	CH/08/16	130'204
2015	128'418	3027	180'317	CH/08/17	8'942
2016	61'520	3028	50'275	CH/08/18	71'433
2017	61'319	3029	53'986	CH/08/21	27'728
2018	154'955	3030	41'642	CH/13/36	83'406
2019	72'476	3031	75'523	CH/13/38	15'892
2020	97'049	3032	147'104	CH/15/22	76'531
2021	263'517	3033	85'189	CH/15/23	28'865
2023	74'344	3034	101'221	CH/15/24	27'286
2024	362'861	3035	135'140	CH/15/25	17'149
2026	97'528	3036	31'117	CH/15/26	16'411
2027	796'836	3037	19'141	CH/15/27	47'025
2029	164'582	3038	100'706	CH/15/29	126'209
2030	40'622	3039	58'385	CH/15/30	85'869
2031	66'039	3041	97'066	CH/15/31	73'930
2032	122'051	3042	32'277	CH/15/32	36'970
2033	104'036	3043	150'340	CH/15/33	67'502
2034	214'936	3902	44'863	CH/15/34	34'663



Linea	Percorrenze	Linea	Percorrenze	Linea	Percorrenze
2037	51'325	4001	194'337	CH/17/35	27'218
2039	52'264	4002	186'942	EX Stato: Penne-Pescara	888'883
2040	43'968	4003	13'458	L-AQ+Nav	205'360
2041	119'238	4004	61'228	L-CDS	154'768
2043	90'990	4005	85'193	L-Nav	19'026
2045	177'757	4006	141'988	L-ORT	235'498
2046	121'951	4007	27'319		
2047	202'406	4008	74'366		

Tabella 13: Riepilogo percorrenze automobilistiche servizi extraurbani – altri operatori

Linea	Percorrenze	Linea	Percorrenze	Linea	Percorrenze
AQ/02/12	142'578	LAN-SVM	69'764	LAN-DEN	110'952
AQ/02/16	162'882	PE/03/01A	111'205	LAN-VAS	97'093
AQ/02/16A	96'962	PE/03/01B	72'742	LAN-VSC	18'988
AQ/08/01	37'575	TE/04/01	59'597	MFE-ATE	14'937
AQ/05/01	34'293	TE/06/01	53'514	MOD-PIL	13'327
AQ/05/02	12'822	TE/08/01	100'238	PAGL-LAN	24'243
AQ/09/01	8'456	TE/07/01	32'736	RDS-PE	92'350
PE/04/01	32'624	TE/09/01	42'700	SCE-CU-DEN	91'138
PE/04/02	57'896	TE/03/02	68'992	SCE-LAN	40'995
AQ/07/01	47'959	TE/11/01	102'918	SCE-PO-DEN	83'831
AQ/07/02	38'477	TE/02/01	19'947	TDS-DEN	105'783
CH/29/02	92'013	CH/02/02	54'346	TDS-LAN	72'532
CH/29/03	32'844	CH/02/04	47'275	VAC-CAB	10'519
CH/03/01	200'491	CH/02/11	51'939	VAC-ZI.SANGRO	90'492
CH/03/02	78'829	CH/02/12	63'654	VAS-CAS-VAS	178'544
CH/19/01	71'517	CH/23/03-istrB	186'326	VAS-CH	177'609
CH/19/02	19'588	CH/02/01	160'428	VAS-DEN	25'414
CH/19/05	44'911	CH/02/05	46'985	VAS-GI	34'956
CH/22/01	91'774	CH/02/06	67'913	VAS-INC-DEN	53'833
CH/22/02	89'008	CH/02/07	52'401	VAS-INDGI	73'101
Linea1	42'586	CH/02/08	111'971	VAS-PE	63'304
Linea2	63'775	CH/02/08-2	68'826	VAS-SAL-DEN	29'937
CH/18/02	12'163	CH/02/10	79'442	VAS-SIV-VAS	45'368
CH/12/01	83'179	CH/02/13	123'018	VAS-VAS(circ)	180'680
CH/14/01	77'405	CH/02/16	133'781	VIL-CAST	74'991
CH/14/02	98'118	CH/23/01	164'569	CH/16/02	15'639
CH/18/01	39'773	CH/23/02	80'471	CH/16/06	32'710
CH/06/01	80'581	CH/23/03-istrA	100'329	CH/16/0A	13'759
CH/06/02	100'728	CH/23/04	31'719	CH/16/01	92'115
CH/06/03	99'843	CH/23/04-1	28'394	CH/16/03	53'003
CH/06/04	66'705	CH/A	16'773	CH/16/04	15'757
CH/07/01	195'941	CH/B	29'675	CH/16/05	160'970
CH/07/02	13'906	CH/C	35'476	CH/16/07	130'019
CH/07/04	62'071	CAB-ATE	12'371	CH/16/0B	42'000
CH/20/01	26'063	CAG-DEN	33'739	CH/16/0C	80'639
CH/07/03	161'611	CGU-PES	258'722	CH/16/1B	79'459
CH/07/05	82'283	GI-CAST	82'844	CH/16/30	85'921
LAN-LAN	28'336	GUI-ATE	60'057	CH/16/31	111'095
LAN-SEV	60'864	LAN-ARAGOSTA	92'447		
LAN-SGI	8'440	LAN-CH	291'177		



Tabella 14: Riepilogo percorrenze automobilistiche servizi urbani - TUA

Comune	Percorrenze
Altino	63'000
Ateleta	34'043
Francavilla al mare	50'304
Gissi	56'700
Penne	99'000
Pescara	4'209'549
San Vito Chietino	72'000
Sant'Eusanio del Sangro	18'000

Tabella 15: Riepilogo percorrenze automobilistiche servizi urbani – altri operatori

Comune	Percorrenze	Comune	Percorrenze	Comune	Percorrenze
Alanno	44'818	Giulianova	297'000	Roccaspinalveti	17'392
Alba Adriatica e Tortoreto	176'345	Guardiagrele	54'000	San Salvo	93'164
Atessa	107'829	Isola del Gran Sasso	42'393	Scerni	45'138
Avezzano	312'687	Isola e Castelli	72'986	Schiavi d'Abruzzo	33'742
Balsorano	40'219	Lanciano	388'360	Silvi	44'667
Basciano	40'237	L'aquila	1'714'298	Sulmona	291'600
Castel di Sangro	87'528	Montorio al Vomano	120'341	Tagliacozzo	72'000
Chieti	1'469'700	Mosciano	45'000	Teramo	1'039'739
Civitella Roveto	16'845	Ortona	400'568	Torrebruna	27'000
Crognaleto	55'337	Paglieta	32'940	Vasto	611'526
Cupello	53'403	Pineto	63'765		

A latere dell'individuazione della rete e dell'organizzazione dei servizi minimi, ovvero quelli finalizzati alla copertura degli OSP, si ritiene di contemplare nell'analisi l'offerta di trasporto c.d. "a mercato" che, ad oggi, viene assicurata dai collegamenti automobilistici oggetto di autorizzazioni rilasciate ai sensi della L.R. 29 maggio 2007, n. 11 (*Disciplina dei servizi automobilistici commerciali di trasporto pubblico di persone di competenza regionale*). Si tratta di servizi di linea che, non soggetti ad obblighi di servizio pubblico e privi di contribuzione pubblica, coprono relazioni di traffico generalmente a media lunga percorrenza con destinazione, il più delle volte, verso località situate in regioni limitrofe (in particolare verso Roma e aeroporti).

La loro rilevanza ed interconnessione con la rete e l'organizzazione dei servizi minimi è riconosciuta dalla stessa disciplina normativa che ne regola lo svolgimento: tra i requisiti richiesti per il rilascio dell'autorizzazione, la citata legge regionale n. 11/2007 prevede, in particolare, all'art. 3 (Accesso al mercato), lett. m) che il servizio commerciale sia compatibile e non si sovrapponga o interferisca con la rete dei servizi minimi, anche ai fini dell'efficienza ed efficacia della spesa pubblica. A tal fine il servizio proposto non prevede relazioni di traffico comprese nei programmi di esercizio dei servizi minimi (lett. m).

Accanto pertanto al loro riconoscimento e alla loro promozione, il legislatore regionale ha inteso comunque stabilire delle condizioni di rilascio, in ragione dei generali principi di efficienza ed efficacia della spesa pubblica, che impiegata per assicurare gli OSP, potrebbe subire effetti negativi collegati ad una sottrazione da parte del mercato dei ricavi da traffico sulle relazioni più redditizie.



Il PTS come descritto nei paragrafi precedenti e ampliamento dettagliato negli allegati allo stesso, individua la rete dei servizi minimi nell'ambito di un'offerta di mobilità complessiva a servizio della Regione e di conseguenza tutti gli Obblighi di Servizio Pubblico e definisce le esigenze economiche-finanziarie strettamente connesse alla necessità di garantire gli stessi (*ed evitare il rischio del cd. "cream skimming" - ossia la "scrematura" dei servizi più remunerativi da parte di coloro che non operano in regime concessorio, con la conseguenza per l'amministrazione pubblica di dover corrispondere maggiori sussidi pubblici per l'attività sottoposta al regime di servizio pubblico*), con quelle dettate dal mercato, connesse alla libera iniziativa delle imprese di trasporto e non ultimo collegate anche ad una domanda di trasporto che evidentemente è pronta a rispondere a questo tipo di offerta.

È pertanto nella sede dove si realizza la programmazione e si definiscono i servizi minimi che si ritiene di poter dare contezza e perimetro alle condizioni previste alla lett. m) dell'art. 3 della L.R.11/2007 ovverosia ai requisiti di compatibilità, di non sovrapposizione e di interferenza.

La compatibilità, e quindi la non sovrapposizione ed interferenza con i servizi minimi, va fondamentalemente ricercata nelle caratteristiche del servizio offerto e dell'utenza a cui è rivolto, ovvero servizi caratterizzati da elevati standard di qualità, limitato numero di fermate e rapidità del servizio, rivolti prevalentemente ad una utenza diversa da quella richiamata dall'art. 16 del D.Lgs 422/97 che stabilisce i criteri per la determinazione dei servizi minimi. Queste caratteristiche dei servizi influenzano pertanto anche il concetto di "non prevedere relazioni di traffico comprese nei programmi di servizio dei servizi minimi", che va letto non solo come sovrapposizione geografica ma anche funzionale. Infatti esiste una sostanziale differenza tra servizi tra la località "A" e "B", effettuati con corse dirette utilizzando la viabilità principale e servizi che effettuano un servizio di raccolta capillare e diffuso sul territorio lungo il percorso tra i capolinea. In questi casi, pur essendo la relazione tra "A" e "B" compresa nei programmi di esercizio dei servizi minimi, i servizi a mercato non possono essere considerati sovrapposti o interferenti.

Sicché allorquando il servizio commerciale proposto copra relazioni di traffico comprese nel Programma dei servizi minimi e quindi si debba dar corso alla verifica richiesta dalla lett. m) della L.R.11/2007 con riguardo alla sua compatibilità, non sovrapposizione e non interferenza con questi ultimi, l'esame debba strutturarsi in primo luogo nel valutarne la compatibilità che può dirsi avverata se il servizio commerciale:

- a. copra distanze superiori a 50 km;
- b. venga effettuato per almeno il 65% su autostrada e/o viabilità extraurbana principale;
- c. preveda relazioni di traffico, come definite dall'art. 2 lett. f) della L.R.11/2007, la cui distanza non sia inferiore a 40 km, ad eccezione dei collegamenti tra capoluoghi di provincia.
- d. preveda fermate di salita e discesa dei passeggeri che siano non più di due per i Comuni capoluogo di provincia e non più di uno per le restanti località (attesa la natura di collegamento "point to point" proprio di detti servizi), fermo restando quelle che siano in corrispondenza di caselli autostradali, stazioni ferroviarie, aeroporti, terminal bus (autostazioni);

Relativamente alla condizione di cui alla lett. c) si precisa, peraltro, che la deroga fra i capoluoghi di provincia (che nella regione Abruzzo identifica la relazione Pescara – Chieti) è prevista al fine di evitare una irragionevole



differenza di trattamento tra i servizi a lunga percorrenza di competenza statale come disciplinati dall'art. 1 comma 5 sexties del D.L. 121/2021 convertito nella Legge 9 novembre 2021 n. 156 di modifica della disciplina di cui al D.Lgs. 21 novembre 2005, n. 285 recante "Riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale". Verificata la compatibilità, la lett. m) dell'art. 3 della L.R.11/2007, richiede, altresì, che il servizio commerciale proposto non si sovrapponga e non interferisca con il programma di esercizio del servizio minimo. Condizioni che pertanto incidono più propriamente sulla programmazione oraria del servizio commerciale che contenga le stesse relazioni di traffico garantite dal servizio minimo. In questo modo perché non si abbia sovrapposizione e il servizio commerciale non interferisca con il servizio minimo gli orari di partenza per ogni singola relazione di traffico del servizio commerciale devono garantire uno sfasamento orario di almeno +/- 30 minuti rispetto agli orari garantiti dalla/e corsa/e contenuta/e nel programma del servizio minimo.

4.1 CARATTERISTICHE DELL'OFFERTA RELATIVA AL NUOVO AFFIDAMENTO DEI SERVIZI FERROVIARI DI TRENITALIA

In data 28 ottobre 2016 Regione e Trenitalia hanno sottoscritto il contratto di servizio per il periodo 2015-2023, di cui sei anni (2015-2020) in continuità con il Contratto 2009-2014 ed ulteriori tre anni (2021-2023) in ragione degli investimenti di entità significativa previsti, ai sensi di quanto riportato al punto 4.4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

I punti salienti del suddetto contratto sono:

- incremento dei servizi ferroviari, da km*treno 4.000.000 (2015) a km*treno 4.100.000 (2016), con effettuazione di servizi velocizzati sulla linea Pescara-Roma con arrivo a Roma Termini;
- adeguamento delle tariffe dei servizi, con cadenza annuale, al tasso di inflazione indice ISTAT-FOI rilevato a dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento;
- trasporto gratuito delle biciclette a bordo treno;
- investimenti in materiale rotabile a carico di Trenitalia per M€ 27,4 corrispondenti a n. 2 elettrotreni tipo Jazz e n.4 elettrotreni tipo Pop;
- miglioramento della qualità del servizio.

Con la sottoscrizione del rinnovo del Contratto per il periodo 2015 – 2023 la Regione Abruzzo ha voluto perseguire come obiettivi primari:

- la continuità e regolarità del servizio;
- la sistematicità del servizio e minimizzazione delle variazioni di orario;
- la rispondenza alle esigenze degli utenti;
- l'integrazione o coordinamento e/o interscambio con le altre modalità di trasporto.

Pertanto, al fine di migliorare le abitudini di mobilità del viaggiatore e avvicinare i cittadini alla mobilità integrata, si è attuato un modello di orario caratterizzato da:

- sistema di regionali veloci che collegano i capoluoghi di provincia e i centri maggiori (Roma);



- sistema di regionali lenti che servono tutte le stazioni /fermate;
- sistema a frequenza nelle fasce orarie a maggiore domanda, per l'area urbana di Pescara;
- orari cadenzati per le principali linee di collegamento;
- appuntamenti nelle stazioni di interscambio.

Gli orari cadenzati sono caratterizzati da due elementi essenziali:

- standardizzazione dei servizi offerti;
- organizzazione univoca dei servizi (stesso percorso, stesse fermate) che collegano in modo strutturato le principali località individuate come nodi di interscambio.

Tutti i treni della stessa tipologia presentano le seguenti caratteristiche:

- stessa origine e destinazione;
- stesso itinerario;
- stesse fermate;
- stessi tempi di percorrenza;
- ripetizione del servizio a intervalli regolari

Le cadenze utilizzate sono generalmente 2 ore, 1 ora, 30 minuti.

Cadenzamento orario con fermata in tutte le stazioni per le relazioni:

- TERAMO-GIULIANOVA-PESCARA: con ulteriore rinforzo nelle ore pari;
- PESCARA – TERMOLI
- SULMONA – PESCARA: cadenzamento a un'ora, con treni raccoglitori/distributori (prima e dopo i treni veloci);
- PESCARA – ROMA: con tempo percorrenza 3h 22';
- SULMONA – AVEZZANO: cadenzamento con treni raccoglitori/distributori (prima e dopo i treni veloci) con particolare attenzione agli orari dei treni studenti da Avezzano in direzione Sulmona;
- AVEZZANO – ROMA: l'offerta ferroviaria è integrata con quella afferente il Contratto di Servizio tra Trenitalia e la Regione Lazio, per treni con partenza da Avezzano;
- AVEZZANO – SORA - CASSINO: l'offerta attuale soddisfa le necessità di mobilità, soprattutto di tipo studentesco;
- L'AQUILA – SULMONA: cadenzamento medio un treno ogni ora per senso di marcia.

In particolare, l'offerta garantisce un collegamento veloce, al mattino Pescara – L'Aquila e nel pomeriggio in senso inverso, con un tempo di percorrenza complessivo di 2h.

Di seguito si riportano i dettagli dell'offerta commerciale per l'anno 2021:

- treni km/anno: 4.100.000
- ore treno/anno: 74.740
- velocità commerciale media: 58 km/h
- posti offerti giorno medio: 36.240



Si riportano, inoltre, i dati di produzione per linea e per materiale rotabile prendendo a riferimento la programmazione per la medesima annualità (2021):

LINEA DI COMPETENZA	TR-KM
Avezzano - Cassino	333.198,05
Avezzano - Roma	240.045,89
Pescara - Ancona	374.192,14
Pescara - Avezzano	129.194,30
Pescara - Roma	511.337,21
Pescara - S. Benedetto	48.999,56
Pescara - Sulmona	506.613,03
Pescara - Teramo	479.054,75
Pescara - Termoli	547.260,12
Sulmona - Avezzano	106.170,91
Sulmona - L'Aquila	416.827,32
Sulmona - Roma	30.139,83
Sulmona - Teramo	253.611,96
Teramo - Termoli	123.725,89
Totale complessivo	4.100.370,94

MATERIALE ROTABILE	TRAZIONE	ORE TRENO	TR-KM
E464 + MD (asset altra DR)	E	21369:21:00	1.287.474,97
JAZZ (asset altra DR)	E	1952:57:00	144.348,02
POP (asset altra DR)	E	618:48:00	41.274,69
TAF (asset altra DR)	E	230:47:00	13.063,76
JAZZ (asset Abruzzo)	E	10160:48:00	575.004,33
MINUETTO (asset Abruzzo)	E	17063:15:00	937.705,23
POP (asset Abruzzo)	E	5009:26:00	292.519,56
SWING (asset Abruzzo)	D	6822:34:00	383.317,20
Aln668 (asset Abruzzo)	D	11512:39:00	425.663,18
TOTALE		74740:35:00	4.100.370,94

I dati relativi ai passeggeri trasportati e ai ricavi da traffico relativamente ai servizi ferroviari per gli anni sono riportati sulla piattaforma dell'Osservatorio nazionale TPL del MIMS.

Di seguito si riportano i valori complessivi delle frequentazioni per annualità:



Anno	Saliti
2017	4.081.270
2018	4.270.350
2019	4.317.947

Il dato degli anni 2020 e 2021, seppur non ancora disponibili sulla piattaforma dell'Osservatorio, risentono degli effetti negativi della Pandemia, tuttora in corso.

Come sopra riportato il contratto di servizio con Trenitalia prevede ad oggi alcuni servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari cosiddetti "programmati". Il contratto di servizio prevede una produzione autosostituita pari a circa 310.000 Bus*Km annui, per 19 bus nei giorni lavorativi.

L'offerta è strutturata sulle direttrici:

- 1 Avezzano - Cassino;
- 2 Pescara – Roma;
- 3 Sulmona –Carpinone;

e risponde all'obiettivo prioritario di assicurare la capillarità dei servizi del TPL regionale tenendo conto della frequentazione che ha reso più economico il mezzo su ruote.

Trenitalia garantisce una capillare rete di vendita attraverso 6 biglietterie aperte al pubblico, 77 self service distribuite sul territorio, nonché 1800 punti vendita terzi aderenti alla rete di vendita dei circuiti Sir Servizi in Rete 2001 Srl e Mooney Servizi SpA. È inoltre possibile acquistare titoli di viaggio anche in forma digitale, sul sito di www.trenitalia.com sull'App di Trenitalia e sul sito Mobile, con pagamento con carta e tramite l'utilizzo del credito telefonico, pagamento mediante sistemi innovativi tipo apple-pay (etc.), in collaborazione con i maggiori player nel settore della telefonia (TIM, Vodafone, Wind-3) e dei circuiti di pagamento.

Sul territorio regionale è presente un'officina di manutenzione a Sulmona a servizio dell'offerta di trasporto erogata da Trenitalia.

Per quanto concerne il nuovo affidamento, la Regione Abruzzo ha come obiettivo il raggiungimento di una nuova e più robusta strutturazione in livelli di servizio della Regione.

Nuovi scenari si aprono con l'attivazione della nuova fermata di Martinsicuro sull'Adriatica (2023), la bretella di Sulmona (2025), la velocizzazione dell'Adriatica sulla tratta Pescara – Bari (2026), il raddoppio della linea Pescara-Roma (in più fasi). Inoltre, sono diversi gli interventi che sono stati pianificati/programmati/realizzati per migliorare i nodi di interscambio e l'accessibilità alle stazioni e ai servizi di trasporto:

Nuova fermata di Martinsicuro (2023)

La nuova fermata sarà realizzata fra le stazioni di Porto D'Ascoli e Alba Adriatica sulla linea ferroviaria Ancona - Pescara. Il progetto è finalizzato a incrementare l'accessibilità al servizio ferroviario nell'ambito del Comune di Martinsicuro e dei territori adiacenti, con l'obiettivo di innescare una significativa diversione modale dal trasporto



individuale a quello collettivo su ferro, con effetti benefici sulla congestione stradale, sull'inquinamento atmosferico, sulla sicurezza della circolazione, sull'attrattività della fascia costiera tra Alba Adriatica e la foce del Tronto, con vantaggi in termini, in ultima analisi, di qualità di vita della popolazione.

Bretella di Sulmona (2025)

L'intervento consiste nel ripristino di un itinerario in stazione di Sulmona con la realizzazione di una variante di tracciato e di una nuova fermata per servizio viaggiatori sulla bretella denominata Sulmona Santa Rufina. Gli interventi consentiranno di effettuare dei collegamenti diretti Pescara - L'Aquila senza interscambio a Sulmona con velocizzazione dei tempi di percorrenza evitando i tempi tecnici dovuti all'inversione della marcia dei treni in stazione.

Raddoppio linea Pescara – Bari a nord di Ortona (2026)

L'opera prevede l'eliminazione del tratto a semplice binario in stazione di Ortona e il potenziamento del PRG della stazione. I binari entro la Galleria Frentani, di recente realizzazione e unico oggi in uso, e quelli entro la galleria «Castello» (oggi interrotta alla circolazione) costituiranno rispettivamente i binari di corsa pari e dispari della stazione di Ortona. Questo intervento consente l'inserimento di nuovi servizi sulla tratta Pescara – Termoli, nonché la velocizzazione per eliminazione dei perditempo medi di 3-5 minuti per consentire l'incrocio ai treni che si avvicinano contemporaneamente al tratto a semplice binario.

Potenziamento linea Pescara – Roma

Il potenziamento del collegamento ferroviario Roma-Pescara è articolato in vari interventi.

I progetti sono sostanzialmente divisi per tratta e per linea di finanziamento.

Per quanto riguarda gli interventi previsti da PNRR si segnalano:

1. in una prima fase, entro il 2026, il raddoppio della tratta Scafa – Manoppello – Interporto, della tratta Sulmona – Pratola Peligna e della tratta Tagliacozzo – Avezzano;
2. a completamento (oltre il 2026) il raddoppio della tratta Pratola Peligna–Scafa; la realizzazione di una nuova linea Roma (Corcolle)–Tagliacozzo e di una nuova linea a semplice binario Avezzano – Sulmona.

Per quanto riguarda, invece, altre linee di finanziamento si segnalano:

3. entro il 2023, il raddoppio della tratta Lunghezza – Guidonia e potenziamento della tratta Guidonia – Sulmona con interventi di upgrading tecnologico degli impianti di linea e di stazione che permetteranno un recupero medio di 1,4 minuti per ogni treno incrociante nelle sedi di incrocio oggetto dell'intervento;
4. entro il 2030, il raddoppio Pescara – Chieti con attivazione della fermata nei pressi dell'Aeroporto e innalzamento della velocità di linea.



Gli interventi di potenziamento sopra indicati porteranno notevoli benefici commerciali sulla tratta Pescara - Roma, tra cui

- possibilità di realizzare un servizio cadenzato per l'area metropolitana Pescara – Chieti, aumentando la frequenza da 4 tr/h a 10 tr/h nei due sensi marcia;
- riduzione dei tempi di percorrenza: Roma-Pescara in circa 2h rispetto alle attuali 3h 20', con un minor tempo di percorrenza fino a 80' (al completamento dell'intero progetto).

In tale scenario di sviluppo assumono ruolo centrale nella pianificazione sia trasportistica che urbanistica e urbana i poli di interscambio ferro-gomma. RFI, con il piano di attuazione dei progetti Easy Station e Smart Station, prevede di trasformare e adeguare 9 stazioni medio/grandi presenti sul territorio abruzzese per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori grazie a uno standard architettonico unico (brand) e funzionale.

Nell'ambito degli interventi previsti dal progetto Easy Station, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla normativa europea (STI PMR), coerentemente con la programmazione e con i finanziamenti disponibili.

A ciò si aggiungono le risorse di cui la Regione Abruzzo è beneficiaria per il rinnovo della flotta ferroviaria.

Tabella 16: Investimenti per il rinnovo della flotta

FORNITORE	Descrizione	TOTALE
<u>Delibera CIPE 54/2016</u>	DGR n. 781 del 07/12/2020	14.920.000,00 €
	DGR n. 722 del 25/11/2019	
<u>DM 408/2017</u>	DGR n. 723 del 25/11/2019	11.986.389,06 €
<u>DM 164/2021 periodo 2021-2030</u>		3.922.402,98 €
<u>DM 319/2021 (PNRR)</u>		16.983.956,07 €
<u>DM 363 del 23 09 2021</u>	PNRR Fondo complementare (art.1, c.2, decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1 luglio 2021, n. 101	35.860.000,00 €
<u>PNRR Fondo complementare (Macro Misura A - sub misura 4.2 del pacchetto sisma previsto dal Fondo complementare)</u>	Adeguamento della tratta e realizzazione dei punti di produzione dell'idrogeno da fonti rinnovabili (Green Hydrogen) di tipo on-site, per la tratta ferroviaria Sulmona - L'Aquila - Rieti - Terni	50.000.000,00 €
TOTALE		133.672.748,11 €

Nella nuova programmazione FESR 2021-2027 sono stati richiesti fondi per realizzare l'intermodalità nelle stazioni ferroviarie e per la digitalizzazione del tpl.



5. DETERMINAZIONE DEGLI OBBLIGHI DI SERVIZIO PUBBLICO (OSP) E CRITERI DI COPERTURA FINANZIARIA

Come già anticipato in premessa, 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 allineandosi a quanto previsto per i servizi ferroviari dalla DGR 763 del 24/10/2013.

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, con servizi caratterizzati da programmi di esercizio calibrati a tali esigenze con tariffe, **che 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 che per caratteristiche territoriali, temporali, soggettive o socioeconomiche determinano la presenza di ambiti nei quali la mobilità potenziale si presenta di modesta entità, spazialmente dispersa o rarefatta nel tempo, ossia la cosiddetta **domanda debole**.

I livelli dei servizi minimi riportati nel precedente paragrafo sono quelli finalizzati alla copertura degli OSP. Si rappresenta un sintetico quadro delle risorse relative alla spesa corrente per il finanziamento dei servizi di TPRL. Relativamente alle risorse per il finanziamento dei TPRL, in questa sede vale ricordare come esse costituiscano il tetto massimo di spesa stabilito dalla Regione che non può essere in alcun modo superato. D'altro canto la determinazione dei servizi minimi è stata effettuata basandosi sulla domanda da servire da cui risulta come, allo stato attuale, vi siano margini modesti di crescita che assicurano la sostenibilità degli attuali corrispettivi a fronte di una richiesta di miglioramento della qualità dei servizi che viene ritenuta fattore fondamentale per stimolare una maggiore attrattività del TPRL in ambito regionale.

Con riferimento ai servizi ferroviari, erogati quindi da Trenitalia e TUA, si mostra nelle tabelle che seguono i valori economici dei rispettivi Contratti di servizio.

Tabella 17: Valore economico del contratto di Trenitalia

Anno	1° trimestre	2° trimestre	3° trimestre	4° trimestre	Totale corrispettivo al netto Iva	Agevolazioni tariffarie	Incremento canone infrastruttura	Mancati ricavi Covid	Totale generale
2018	12'490'598	12'501'156	12'490'598	12'444'796	49'927'148	60'339	1'407'371		51'394'859
2019	12'677'469	12'677'469	12'677'469	12'635'239	50'667'645	61'173	1'243'975		51'972'794
2020	12'785'240	12'785'240	12'785'240	12'785'240	51'140'959	61'246		2'620'757	53'822'961

Tabella 18: Valore economico del contratto servizi + gestione di TUA

Anno	Totale corrispettivo per l'esercizio	Manutenzione/gestione dell'infrastruttura di proprietà regionale	Totale
2019	11'196'857,70	5'000'000,00	16'196'857,70

In riferimento ai servizi automobilistici il totale della spesa corrente può essere sintetizzata come descritto di seguito:

- la Società TUA *in house providing* beneficia di apposito Contratto di Servizio che prevede un corrispettivo pari a € 82'263'828, rivalutabile annualmente. A detto onere finanziario, si aggiunge la ripartizione delle risorse a copertura delle agevolazioni tariffarie per circa € 375'000.
- il resto del Tpl automobilistico, ancora in regime concessorio, è regolato dalle previsioni di cui alla L. n. 151/81 nonché alla legge regionale n. 62/83 (di recepimento della legge quadro nazionale citata: L. n. 151/81). La contribuzione regionale avviene per acconti e successivi conguagli a saldo. Gli acconti ammontano annualmente a circa € 21.9 mln annui, cui si aggiungono circa € 9.9 mln di trasferimento finanziario ai comuni capoluogo di provincia ai sensi della delega di funzioni disposta con l'art. 64 della L.R. n. 1/2011. (Risulta impossibile prevedere l'ammontare dei citati conguagli a saldo, derivando i medesimi dai costi effettivi desumibili dai bilanci delle aziende concessionarie).

In generale, la copertura dei Servizi Minimi esposti nel capitolo precedente è a valere del Fondo Regionale Unico dei Trasporti, alimentato annualmente, com'è noto, dalle risorse del Fondo nazionale assegnate alla Regione Abruzzo e da risorse del bilancio regionale. La consistenza del Fondo da qualche anno 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.

Focalizzando l'attenzione sul trasporto ferroviario in capo a Trenitalia, in vista del nuovo affidamento che li riguarda, all'esito di una disamina dei documenti di programmazione si può affermare che il mercato non ha mai prospettato e non fa prospettare la possibilità di servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale in auto-sostentamento. Come sostenuto a pag. 106 del citato documento di programmazione 2013 - nel quale è stato determinato il bacino unico per il TPL su ferro in Abruzzo - la distribuzione della domanda, in termini di volumi e di tipologia di relazioni richieste, porta ad individuare, da un punto di vista commerciale e di programmazione dell'offerta, un unico polo di



aggregazione nell'area costiera, con estensione, nelle aree interne, fino a Sulmona. Le restanti relazioni costituiscono delle appendici del grande bacino costiero. Peraltro gli esigui volumi di domanda e la necessità di stretta integrazione con i servizi principali non consentono di prefigurare una gestione autonoma di tali relazioni, sia in termini di efficienza, sia in termini di omogeneità dell'offerta.

Gli obblighi di servizio pubblico relativi ai servizi di linea sono definiti in termini di relazioni da servire come da precedente analisi e, dato che i passeggeri non sono distribuiti in modo uniforme, l'offerta è modulata principalmente in ragione della domanda presente.

Vista l'estensione del territorio regionale e i volumi di produzione per linea, le valutazioni economiche relative a Trenitalia sono state fatte sul totale dei servizi e non per singola linea, in quanto i dati per linea risulterebbero fuorvianti.

*Servizi Regionali affidati a Trenitalia
(Fonte dati Conto Economico Regionale CER 2019)*

Ricavi da mercato: 11,9 mln di euro
Ricavi da contratto di servizio: 50,7 mln di euro
Altri ricavi e prestazioni: 2,0 mln di euro
Ricavi da mercato/ricavi totali: 11,9/ 64,6
Grado di copertura dei ricavi da mercato sul totale dei ricavi (coverage ratio): 18%

Relativamente alla *coverage ratio* delle linee regionali, si segnala che Trenitalia trae beneficio dalle economie di scala ed industriali, sia regionali che di Trenitalia in quanto azienda operante nei territori limitrofi. In questo scenario si segnala, altresì, che i processi produttivi sono forniti in service all'Abruzzo, anche in maniera combinata e spesso non determinati da confini regionali, dalle Direzioni Regionali limitrofe: Marche e Lazio.

La ripartizione per direttrici di traffico potrebbe essere sviluppata solamente sulla base di specifici *driver*, ma evidenzerebbe i soli trend parametrici di *coverage ratio*, senza poter costituire tuttavia valore di riferimento e di *benchmark* proprio per la loro natura derivata. La somma dei singoli "PEF per linea" non approderebbero infatti ai valori complessivi del PEF alla base del contratto, ma a valori più alti proprio in virtù delle mancate economie di scala che hanno fatto sì che questa Regione abbia optato per il lotto unico ferroviario regionale per l'affidamento dei servizi coperti da Obbligo di servizio pubblico.

Alla luce di quanto sopra rappresentato, non si rilevano quindi valori di redditività tali che facciano supporre (anche in caso di incremento tariffario sostanziale) la possibilità, per i servizi regionali, di una gestione in assenza di contribuzione pubblica

Per completare il quadro dei ricavi si ritiene importante evidenziare lo scenario dei ricavi derivanti dal trasporto ferroviario effettuato da TUA spa. Dal 2006 è in essere un rapporto tariffario tra Trenitalia e TUA spa, che consente ai pendolari di accedere ai treni del servizio ferroviario svolto da entrambe le Società con un unico titolo di viaggio mediante l'utilizzo del biglietto emesso da Trenitalia a bordo dei servizi ferroviari erogati da TUA.



Come da ultima Convenzione tra le due aziende, siglata il 12/04/2018, gli introiti che Trenitalia ha restituito a TUA erano fino a metà del 2019 pari a euro 733.606,64/annui oltre IVA. Questo servizio di biglietteria è l'unico sistema attraverso il quale l'utenza di TUA S.p.A. acquisisce il titolo di viaggio.

La Regione Abruzzo intende contemplare nella stipula del nuovo Contratto di Servizio con Trenitalia entro il 2022 l'indirizzo a concludere un nuovo accordo con la disponibilità di entrambi gli operatori finalizzato alla vendita del biglietto unico ferroviario integrato meglio descritto al successivo paragrafo.

6. DETERMINAZIONE E MODALITÀ DI AGGIORNAMENTO DELLE TARIFFE

Nel presente capitolo si approfondisce la politica tariffaria della Regione nel suo complesso per tutti i servizi assoggettati a OSP (cfr. art.10 della L.R. 152/1998), con un focus relativo agli aspetti tariffari caratteristici di Trenitalia a cui la Regione intende affidare il nuovo contratto di servizio.

Com'è noto, la determinazione delle tariffe prende le mosse, a livello nazionale, dal D.lgs. n. 422/1997 e dalle leggi regionali che ne hanno definito l'applicazione a livello locale.

La norma origine è la Legge Regionale 23/07/1991, n. 40 "Disciplina tariffaria per i servizi di trasporto pubblico locale". A questa seguono le LL.RR. 23 dicembre 1998, n. 152 "Norme per il trasporto pubblico locale" e n. 153 "Norme per gli investimenti nel settore trasporti". Quest'ultima definisce le modalità di individuazione e sperimentazione del sistema di integrazione tariffaria regionale e, in particolare, il comma 2 dispone che in via sperimentale l'integrazione tariffaria può realizzarsi mediante apposita convenzione tra le Aziende esercenti il trasporto pubblico locale, nel rispetto della tipologia e dei titoli di viaggio adottati dalla regione, da attuarsi a seguito di approvazione da parte della Giunta regionale.

Con la DGR n. 478 del 4/6/2004 recante "*Integrazione tariffaria A.R.P.A. s.pa. – G.T.M. s.r.l. – La Panoramica s.n.c. – SATAM s.r.l. – Area metropolitana Chieti-Pescara – Approvazione Progetto*", in attuazione del comma 2 dell'art. 16 della L.R.153/1998, è stato approvato il progetto relativo al biglietto denominato "UNICO", operativo dal 1° settembre 2004 nell'area metropolitana Chieti-Pescara, comprendente i Comuni di Pescara, Chieti, Francavilla al Mare, Montesilvano, Cepagatti, San Giovanni Teatino, Spoltore, Torrecchia Teatina e porzioni di territorio dei Comuni di Silvi, Ripa Teatina, Cappelle, Città Sant'Angelo, Manoppello e Miglianico.

Con DGR n. 585 del 14/07/2015 è stato introdotto, in via sperimentale, un titolo di viaggio elettronico "abbonamento mensile" dalle aziende TUA, Panoramica e Di Fonzo sui servizi quali l'urbano di Lanciano, la tratta Lanciano-Pescara (gomma-ferro) e l'area UNICO. Tale progetto di bigliettazione elettronica "SM@RTICKET", terminato il 31/12/2016, non ha avuto seguito. Tuttavia, è opportuno soffermarsi sui benefici riscontrati nell'utilizzo, seppure temporaneo, della card personale su supporto magnetico prevista dal progetto. Primo fra tutti la raccolta dei dati completi sull'utilizzo reale del sistema di trasporto, attraverso il check-in obbligatorio. Sono stati adeguati oltre n.140 mezzi attraverso l'introduzione di nuove validatrici idonee alla lettura delle smart card e al monitoraggio della mobilità degli utenti.



Nel 2016 l'Esecutivo regionale ha disposto con propria DGR n. 548 del 25/8/2016 l'adeguamento delle tariffe del trasporto pubblico locale sia per i servizi automobilistici che ferroviari in ottemperanza alla L.R. 19 agosto 2016, n.26 recante "Provvedimenti urgenti in materia di trasporto pubblico locale".

Nel 2017 il Consiglio regionale è intervenuto con nuove disposizioni in materia di trasporto pubblico locale. Al riguardo l'art. 29 della Legge Regionale 13/1/2017 n.7 "Sistema integrato tariffario UNICO", disciplina il sistema tariffario secondo l'utilizzo di un solo titolo di viaggio per i servizi di trasporto pubblico offerti dalle Aziende abruzzesi di trasporto pubblico locale operanti sia in modalità gomma che ferro, non ancora realizzato, che troverà applicazione in ambito regionale adattando per caratteristiche e peculiarità l'attuale biglietto integrato denominato "UNICO", operativo dal 1° settembre 2004 (Deliberazione della Giunta regionale n. 478 del 4 giugno 2004) nella sola Area metropolitana Chieti-Pescara, limitatamente alle Aziende A.R.P.A S.p.A., G.T.M. S.p.A., La Panoramica snc e SATAM Spa.

Il più recente atto che ha determinato l'attuale assetto tariffario è la **DGR n.548 del 25/08/2016**. Sono state con esso aggiornate le tariffe relative ai servizi automobilistici e ferroviari ai sensi della L.R. 19/08/2016 n. 26 e anche quelle afferenti all'area metropolitana Chieti-Pescara nella quale vige il sistema tariffario integrato c.d. UNICO. Ha, inoltre, realizzato la progressiva parificazione per alcune fasce chilometriche (0-70 km) dei biglietti ferroviari con i biglietti della gomma e, infine, ha introdotto un livello tariffario differente per le aree interne quale forma di supporto all'utilizzo dei mezzi pubblici.

Riepilogando, l'attuale sistema tariffario, in base alla tipologia del servizio, si articola in sette categorie:

Tariffe minime per i trasporti pubblici urbani;

Tariffa unica per i servizi suburbani, diversa per le aree interne di cui alla DGR 290/2015 e ss.mm.ii.;

Tariffa unica regionale per servizi interurbani (diversa per le aree interne di cui alla DGR 290/2015 e ss.mm.ii.) e supplementi autostradali;

Tariffe bagagli;

Tariffa "UNICO" area metropolitana Chieti-Pescara

Tariffa titolo 4x4, distinta per le aree interne di cui alla DGR 290/2015 e ss.mm.ii.;

Tariffe per i servizi ferroviari, diverse per le aree interne di cui alla DGR 290/2015 e ss.mm.ii.

Il sistema tariffario abruzzese risulta composto da tariffe tradizionali quali la tariffa "unica" e quella "chilometrica".

Gli strumenti di pianificazione nazionali e regionali hanno posto obiettivi di integrazione modale e tariffaria del trasporto pubblico locale allo scopo di offrire al cittadino un sistema di trasporto con linee fra loro interrelate tramite il coordinamento degli orari e dei servizi in determinati spazi di interscambio e la possibilità di acquistare un solo titolo di viaggio per tutto lo spostamento indipendentemente dal numero di mezzi, vettori e trasbordi effettuabili.

Una forma di integrazione presente sul territorio riguarda esclusivamente il settore ferroviario nel quale operano TUA spa e Trenitalia spa. Al fine di consentire agli utenti di poter accedere indistintamente sui treni di TUA e Trenitalia con un unico titolo di viaggio, nel 2006 è stata stipulata una Convenzione tra le parti che prevede la validità esclusiva dei biglietti Trenitalia a bordo dei treni TUA. Nel 2014, anche a seguito dell'aumento del volume



di traffico di TUA (oltre 120.000 km in più rispetto all'esercizio precedente), è stata stipulata una nuova Convenzione con la quale Trenitalia riconosceva a TUA spa circa 733.000 euro l'anno. Quest'ultima, più volte rinnovata, è scaduta a giugno 2019 e Trenitalia ha sospeso l'erogazione del corrispettivo a partire dal 1° luglio 2019. Di fatto questo servizio di biglietteria è ancora attivo ed è l'unico, tra l'altro, attraverso il quale l'utenza di TUA acquisisce il titolo di viaggio. Le due società stanno predisponendo l'accordo che consentirà l'erogazione del corrispettivo da parte di Trenitalia a TUA per il triennio 2019-2021. Per il 2022 la Regione sta coordinando diversi incontri con la Direzione Regionale Trenitalia e TUA finalizzati a concludere un nuovo accordo multi company per la vendita dei biglietti dei servizi ferroviari nel quale si determini una nuova modalità di calcolo del corrispettivo basata su un algoritmo che tenga maggiormente conto dei km effettivamente percorsi, con la conseguente determinazione della tariffa maggiorata rispetto all'attuale per contemplare gli oneri derivanti dall'integrazione.

Si entra ora nel merito della **DGR 548/2016**, avente per oggetto "Adeguamento delle tariffe del Trasporto Pubblico Locale dei Servizi Automobilistici e Ferroviari anno 2016, L.R. 19 agosto 2016 n. 26 recante "Provvedimenti urgenti in materia di Trasporto Pubblico Locale", che:

- adegua le tariffe dei servizi automobilistici e ferroviari di trasporto pubblico locale con un incremento del 15%;
- per i residenti delle Aree interne procede all'adeguamento delle tariffe del 5% e, pertanto, previa dimostrazione della residenza in detti comuni, potranno acquistare i titoli di viaggio, presso le agenzie, alle tariffe appositamente previste per le Aree Interne;
- ricomprende nel provvedimento anche i servizi in capo ai Comuni notificandone il dispositivo alle Amministrazioni Comunali con servizi di trasporto pubblico urbano e a tutte le imprese concessionarie interessate.
-

Tabella 19: Servizi su strada - tariffe minime per i trasporti pubblici urbani di cui alla DGR 548/2016

TITOLO ORDINARI	BIGLIETTO	ORDINARIO	UNA CORSA	1,10
			FASCIA ORARIA 90 MINUTI	1,20
			GIORNALIERO	2,70
	ABBONAMENTI MENSILI	PER UNA LINEA	NOMINATIVO	23,00
			NOMINATIVO ISEE	17,60
			A VISTA	34,00
		PER TUTTE LE LINEE	NOMINATIVO	32,00
			NOMINATIVO ISEE	24,40
			A VISTA	45,00
	ABBONAMENTI ANNUALI	PER TUTTE LE LINEE	NOMINATIVO	327,00
			NOMINATIVO OVER 65	247,30
			NOMINATIVO * SCOLASTICO	232,00
A VISTA			412,00	

ABBONAMENTI AREE INTERNE DGR 290/2015	ABBONAMENTI MENSILI	PER UNA LINEA	NOMINATIVO	21,40
			A VISTA	31,80
		PER TUTTE LE LINEE	NOMINATIVO	29,60
			A VISTA	41,30
	ABBONAMENTI ANNUALI	PER TUTTE LE LINEE	NOMINATIVO	299,00
			NOMINATIVO * SCOLASTICO	212,50
A VISTA			376,30	

* L'abbonamento annuale "Nominativo Scolastico" è valido dal 1° settembre al 30 giugno.

Tabella 20: Servizi su strada tariffa unica per servizi suburbani

TRATTA		BIGLIETTO ORDINARIO	ABBONAMENTI SETTIMANALI A VIAGGI ILLIMITATI		ABBONAMENTI MENSILI A VIAGGI ILLIMITATI			ABBONAMENTO ANNUALE	
Nr.	Km.	UNA CORSA	NOMINATIVO	A VISTA	NOMINATIVO	NOMINATIVO ISEE	A VISTA	NOMINATIVO	NOMINATIVO * STUDENTI
1	(00 - 12)	1,20	6,50	10,60	24,80	18,80	34,70	248,00	179,00
2	(06 - 18)	1,90	9,70	15,90	30,40	23,00	40,50	304,60	219,10
3	(12 - 24)	2,70	14,60	21,20	36,10	27,10	48,30	360,00	258,50
4	(18- 30)	3,20	19,40	26,40	45,60	34,40	58,70	456,40	328,00
5	(24- 36)	3,90	24,20	31,70	55,30	41,70	69,30	552,60	397,60

Tabella 21: Servizi su strada tariffa unica per servizi suburbani

TRATTA		BIGLIETTO ORDINARIO	ABBONAMENTI SETTIMANALI A VIAGGI ILLIMITATI		ABBONAMENTI MENSILI A VIAGGI ILLIMITATI			ABBONAMENTO ANNUALE	
Nr.	Km.	UNA CORSA	NOMINATIVO	A VISTA	NOMINATIVO	NOMINATIVO ISEE	A VISTA	NOMINATIVO	NOMINATIVO * STUDENTI
1	(00 - 12)	1,10	5,90	9,70	22,60	18,80	31,70	226,40	163,40
2	(06 - 18)	1,70	8,90	14,50	27,80	23,00	37,00	278,10	200,10
3	(12 - 24)	2,50	13,30	19,40	32,90	27,10	44,10	328,70	236,00
4	(18- 30)	2,90	17,70	24,10	41,60	34,40	53,60	416,70	299,50
5	(24- 36)	3,50	22,10	28,90	50,50	41,70	63,30	504,60	363,00

Tabella 22: Tariffa unica Regionale per servizi interurbani

Km	Biglietto ordinario	Abbonamento settimanale			Abbonamento mensile			Abbonamento annuale		Abb. Mens. Nominativo lun-ven ****	Abb. Semestrale Nominativo*
	Una corsa***	Nominativo 5 gg	Nominativo 6 gg	A vista	Nominativo	Nominativo ISEE	A vista	Nominativo * studenti	Nominativo*		
0-10	1,20	6,70	7,40	11,20	24,80	18,80	34,70	179,00	248,00		133,90
10,1-20	1,90	10,20	11,00	18,00	35,70	27,00	51,80	257,30	357,00		139,20
20,1-30	3,00	13,50	16,60	22,80	55,20	41,60	78,80	396,90	552,00		297,80

Km	Biglietto ordinario	Abbonamento settimanale			Abbonamento mensile			Abbonamento annuale			Abb. Semestrale
	Una corsa***	Nominativo 5 gg	Nominativo 6 gg	A vista	Nominativo	Nominativo ISEE	A vista	Nominativo * studenti	Nominativo* *	Abb. Mens. Nominativo lun-ven ****	Nominativo* *****
30,1-40	3,60	18,40	20,10	27,30	66,90	50,40	87,90	499,20	669,00		360,80
40,1-50	4,30	19,20	23,80	32,40	79,80	60,20	103,70	595,20	798,00	71,30	430,50
50,1-60	5,20	22,60	27,20	37,10	90,50	68,30	119,90	682,00	905,00	64,20	488,20
60,1-70	5,80	22,80	27,70	37,60	97,00	76,50	129,60	753,50	970,00	81,50	523,70
70,1-80	6,80	26,10	30,40	42,00	107,00	84,50	142,70	831,90	1'070,00	102,00	577,80
80,1-90	7,40	28,70	34,10	46,50	120,20	94,80	158,50	933,70	1'202,00	112,40	648,60
90,1-100	8,20	31,60	37,70	51,10	130,20	102,80	175,60	1'021,30	1'302,00	117,00	702,70
100,1-110	8,80	34,50	40,80	53,90	136,30	112,80	181,90	1'080,50	1'363,00	125,20	736,10
110,1-120	9,50	36,90	44,20	58,40	147,50	121,90	196,70	1'168,30	1'475,00	140,40	796,10
120,1-130	10,30	41,40	47,90	63,50	160,80	133,00	214,40	1'274,50	1'608,00	147,40	868,50
130,1-140	11,00	43,30	52,20	68,70	174,00	143,90	232,10	1'379,00	1'740,00	158,00	939,70
140,1-150	11,90	46,50	55,30	73,10	185,20	153,10	246,70	1'466,80	1'852,00		999,60
150,1-160	12,60	49,70	58,60	77,60	196,10	162,20	261,40	1'553,80	1'961,00		1'059,10
160,1-170	13,60	52,90	63,30	83,60	211,40	174,90	282,10	1'575,10	2'114,00		1'141,60
170,1-180	14,30	55,70	66,50	87,90	222,60	184,00	296,70	1'752,80	2'226,00		1'201,60
180,1-190	15,10	58,70	70,40	93,10	235,80	195,00	314,20	1'868,50	2'358,00		1'273,40
190,1-200	16,00	61,80	73,60	97,50	246,70	204,00	328,90	1'954,40	2'467,00		1'332,20
200,1-210	16,50	64,70	77,80	102,60	260,00	215,00	346,80	2'059,00	2'600,00		1'404,00
210,1-220	17,40	67,70	80,90	107,00	271,00	224,10	361,40	2'147,30	2'710,00		1'463,30
220,1-230	18,10	70,20	84,20	111,50	282,10	233,20	376,00	2'234,20	2'821,00		1'523,30
230,1-240	19,00	74,20	88,80	117,40	294,90	243,80	396,50	2'335,50	2'949,00		1'592,20
240,1-250	19,50	76,50	92,10	121,60	308,30	255,00	411,20	2'442,80	3'083,00		1'865,10
250,1-260	20,60	80,20	96,10	126,90	321,70	266,00	428,90	2'547,90	3'217,00		
260,1-270	21,30	83,10	99,20	131,40	332,80	275,00	443,60	2'635,50	3'328,00		
270,1-280	22,00	86,20	103,50	136,50	346,00	286,10	461,20	2'741,10	3'460,00		
280,1-290	23,00	89,50	107,10	141,90	359,20	297,00	478,90	2'844,60	3'592,00		
290,1-300	23,60	92,00	111,50	146,10	370,20	306,10	493,50	2'931,80	3'702,00		

* L'Abbonamento Annuale "Nominativo studenti" è valido dal 1° settembre al 30 giugno

** L'Abbonamento Annuale "Nominativo" è valido per 12 mesi solari consecutivi decorrenti da quello di inizio della validità e la sua scadenza avviene alle ore 24 dell'ultimo giorno del dodicesimo mese.

*** Con riferimento ai servizi interurbani, la maggiorazione per la vendita a bordo del titolo di viaggio di corsa semplice o del biglietto orario (pari al 30% con arrotondamento allo 0,50), può essere attivata solo ai sensi e secondo la procedura prevista dall'art. 7 della L.R. n 13/2010.

**** Il supplemento autostradale è pari a quello del mensile standard.

***** L'abbonamento è valido per sei mesi solari, il supplemento autostradale è pari a 6 volte quello del mensile standard.

Km	Abbonamenti aree interne DGR 290/2015								
	Sett. Nominativo 5 gg	Sett. Nominativo 6 gg	Sett. A vista	Mensile nominativo	Mensile a vista	Annuale nom. Studenti	Annuale nominativo	Mens. Nom. Lun-ven ****	Semestrale nominativo
0-10	6,20	6,80	10,20	22,60	31,00	163,40	226,00		122,30
10,1-20	9,30	10,00	16,40	32,60	47,00	234,90	326,00		176,40
20,1-30	12,30	15,20	20,80	50,40	72,00	362,40	504,00		271,90
30,1-40	15,00	18,30	24,90	61,10	80,00	455,80	611,00		329,40
40,1-50	17,50	21,70	29,50	72,80	94,00	543,40	728,00	65,00	393,10
50,1-60	20,60	24,80	33,90	82,60	109,00	622,70	826,00	76,00	445,80
60,1-70	20,80	25,30	34,30	92,60	123,00	719,20	926,00	77,00	499,90
70,1-80	23,80	27,80	38,40	102,10	136,00	794,10	1'021,00	88,00	551,50
80,1-90	26,20	31,10	42,50	114,70	151,00	891,30	1'147,00	97,00	619,10
90,1-100	28,80	34,40	46,70	124,30	167,00	974,90	1'243,00	107,00	670,80
100,1-110	31,50	37,20	49,20	136,30	181,00	1'080,50	1'363,00	117,00	736,10
110,1-120	33,70	40,40	53,30	147,50	196,00	1'168,30	1'475,00	125,00	796,10
120,1-130	37,80	43,70	58,00	160,80	214,00	1'274,50	1'608,00	140,00	858,50
130,1-140	39,50	47,60	62,70	174,00	232,00	1'379,00	1'740,00	147,00	939,70
		50,50	66,70	185,20	246,00	1'466,80	140,1-150	42,50	999,80
150,1-160	45,40	53,50	70,80	196,10	261,00	1'553,80	1'961,00		1'059,10
160,1-170	48,30	57,80	76,30	211,40	282,00	1'675,10	2'114,00		1'141,60
170,1-180	50,90	60,70	80,30	222,60	296,00	1'762,80	2'226,00		1'201,60
180,1-190	53,60	64,30	85,00	235,80	314,00	1'868,50	2'358,00		1'273,40
190,1-200	56,40	67,20	89,00	246,70	328,00	1'954,40	2'467,00		1'332,20
200,1-210	59,10	71,00	93,80	260,00	346,00	2'059,00	2'600,00		1'404,00
210,1-220	61,80	73,90	97,70	271,00	351,00	2'147,30	2'710,00		1'463,30
220,1-230	64,10	76,90	101,80	282,10	376,00	2'234,20	2'821,00		1'523,30
230,1-240	67,80	81,10	107,20	294,90	396,00	2'335,50	2'949,00		1'592,20
240,1-250	69,90	84,10	111,00	308,30	411,00	2'442,80	3'083,00		1'665,10
250,1-260	73,20	87,70	115,90	321,70	428,00	2'547,90	3'217,00		
260,1-270	75,90	90,80	120,00	332,80	443,00	2'635,50	3'328,00		
270,1-280	78,70	94,50	124,60	346,00	431,00	2'741,10	3'460,00		
280,1-290	81,70	97,80	129,50	359,20	478,00	2'844,60	3'592,00		
290,1-300	84,00	101,80	133,40	370,20	493,00	2'931,80	3'702,00		

* L'Abbonamento Annuale "Nominativo studenti" è valido dal 1° settembre al 30 giugno

** L'Abbonamento Annuale "Nominativo" è valido per 12 mesi solari consecutivi decorrenti da quello di inizio della validità e la sua scadenza avviene alle ore 24 dell'ultimo giorno del dodicesimo mese.

*** Con riferimento ai servizi interurbani, la maggiorazione per la vendita a bordo del titolo di viaggio di corsa semplice o del biglietto orario (pari al 30% con arrotondamento allo 0,50), può essere attivata solo ai sensi e secondo la procedura prevista dall'art. 7 della L.R. n 13/2010.

**** Il supplemento autostradale è pari a quello del mensile standard.

***** L'abbonamento è valido per sei mesi solari, il supplemento autostradale è pari a 6 volte quello del mensile standard.

Tabella 24: Servizi su strada supplementi autostradali servizi interurbani

Km	BIGLIETTO ORDINARIO	ABBONAMENTO SETTIMANALE			ABBONAMENTO MENSILE		
	UNA CORSA	NOMINATIVO 5 GG	NOMINATIVO 6 GG	A VISTA	NOMINATIVO	NOMINATIVO ISEE	A VISTA
0-10	0,60	1,10	1,30	1,70	3,90	3,50	4,90
10,1-20	0,70	1,60	1,70	2,80	5,50	5,00	7,40
20,1-30	0,80	2,40	2,60	3,60	8,40	7,60	11,20
30,1-40	0,90	2,60	3,20	4,20	10,70	9,70	13,90
40,1-50	1,10	3,10	3,70	4,90	12,60	11,40	16,70
50,1-60	1,10	3,70	4,20	5,50	14,50	13,10	19,20
60,1-70	1,40	4,00	4,80	6,40	16,70	15,10	22,20
70,1-80	1,50	4,60	5,20	7,20	18,30	16,60	24,40
80,1-90	1,60	4,90	5,80	7,90	20,60	18,70	27,20
90,1-100	1,70	5,30	6,40	8,50	22,40	20,30	30,00
100,1-110	2,00	5,90	7,10	9,20	24,90	22,60	33,00
110,1-120	2,00	6,40	7,60	9,80	27,00	24,50	35,80
120,1-130	2,40	7,10	8,20	10,80	29,30	26,60	38,90
130,1-140	2,50	7,40	9,00	11,60	31,60	28,70	42,10
140,1-150	2,60	8,00	9,30	12,40	33,50	30,40	44,50
150,1-160	2,80	8,40	10,10	12,90	35,70	32,40	47,50
160,1-170	2,90	9,10	10,70	14,00	38,30	34,80	51,10
170,1-180	3,00	9,40	11,30	14,90	40,40	36,70	53,70
180,1-190	3,20	10,10	11,90	15,60	42,70	38,80	57,00
190,1-200	3,30	10,60	12,40	16,30	44,80	40,70	59,70
200,1-210	3,30	10,90	12,90	17,20	47,10	42,80	62,60
210,1-220	3,70	11,40	13,60	18,00	49,20	44,70	65,40
220,1-230	3,70	11,80	14,10	18,50	51,10	46,40	67,90
230,1-240	3,90	12,50	15,00	19,80	53,40	48,80	71,70
240,1-250	4,00	12,80	15,30	20,40	55,90	50,80	74,30
250,1-260	4,20	13,60	16,10	21,20	58,10	52,80	77,50
260,1-270	4,20	14,00	16,70	22,00	60,20	54,70	80,10
270,1-280	4,60	14,60	17,20	22,70	62,60	56,90	76,20
280,1-290	4,70	15,00	18,00	23,70	64,90	59,00	86,50
290,1-300	4,80	15,30	18,30	24,40	67,00	60,90	86,50

Tabella 25: Servizi su strada - tariffe bagagli

Km.	CHIOGRAMMI					
	da 01 a 10	da 11 a 20	da 21 a 30	da 31 a 40	da 41 a 50	da 51 a 60
0-20		1,10	1,40	1,40	1,60	1,80
20,1-40		1,40	1,40	1,60	1,80	1,80



40,1-60		1,40	1,60	1,80	2,50	2,50
60,1-80		1,60	1,70	1,80	2,50	2,50
80,1-100		1,80	1,80	1,90	2,50	2,80
100,1-120		1,80	1,90	2,50	2,80	3,10
120,1-150		1,90	2,50	2,80	3,00	3,10
Oltre 150		2,50	2,80	3,00	3,10	3,20

Tabella 26: Servizi su strada tariffa "unico" area metropolitana Chieti - Pescara

	Tariffe	Tariffe ISEE
Abbonamento mensile a vista area	43,00	
Abbonamento mensile nominativo area	34,00	26,00
Abbonamento mensile a vista una linea	35,00	
Abbonamento mensile nominativo una linea	27,00	21,00
Abbonamento annuale studenti	233,00	
Abbonamento annuale impersonale	410,00	
Abbonamento annuale over 65	198,00	
BIG BIGLIETTO UNICO GIORNALIERO	3,00	
BIT BIGLIETTO UNICO INTEGRATO A TEMPO 90'	1,20	
CARNET di 11 biglietti	12,00	

Tabella 27: Servizio su strada tariffa titolo "4x4"

KM	TARIFFA ABBONAMENTO SETTIMANALE 5 GIORNI	COSTO UNA CORSA RISPETTO ABBONAMENTO 5 GIORNI	COSTO 8 CORSE RISPETTO ABBONAMENTO 5 GIORNI	TARIFFA TITOLO "4X4" CON ARROTONDAMENTO
	b	c	d	
		Abb. SG/10	d=cx8	
0-10	6,70	0,67	5,36	5,00
10,1-20	10,20	1,02	8,16	8,00
20,1-30	13,50	1,35	10,80	11,00
30,1-40	16,40	1,64	13,12	13,00
40,1-50	19,20	1,92	15,36	15,00
50,1-60	22,60	2,26	18,08	18,00
60,1-70	22,80	2,28	18,24	19,00
70,1-80	26,10	2,61	20,88	21,00
80,1-90	28,70	2,87	22,96	23,00
90,1-100	31,60	3,16	25,28	25,00
100,1-110	34,50	3,45	27,60	28,00

Tabella 28: Servizio su strada tariffa titolo "4x4"- Abbonamento aree interne DGR 290/2015



KM	TARIFFA ABBONAMENTO SETTIMANALE 5 GIORNI	COSTO UNA CORSA RISPETTO ABBONAMENTO 5 GIORNI	COSTO 8 CORSE RISPETTO ABBONAMENTO 5 GIORNI	TARIFFA TITOLO "4X4" CON ARROTONDAMENTO
	b	c	d	
		Abb. SG/10	d=cx8	
0-10	6,20	0,62	4,96	5,00
10,1-20	9,30	0,93	7,44	7,50
20,1-30	12,30	1,23	9,84	10,00
30,1-40	15,00	1,50	12,00	12,00
40,1-50	17,50	1,75	14,00	14,00
50,1-60	20,60	2,06	16,48	16,00
60,1-70	20,80	2,08	16,64	17,00
70,1-80	23,80	2,38	19,04	19,00
80,1-90	26,20	2,62	20,96	21,00
90,1-100	28,80	2,88	23,04	23,00
100,1-110	31,50	3,15	25,20	25,00

Tabella 29: Servizi ferroviari

Km	Biglietti		Abbonamento settimanale 6 giorni		Abbonamento mensile			Abbonamento annuale		
	Tariffe I classe	Tariffe II classe	Tariffe I classe	Tariffe II classe	Tariffe I classe	Tariffe II classe	Aree interne DGR 290/2015	Tariffe I classe	Tariffe II classe	Aree interne DGR 290/2015
10	2,00	1,20	9,40	7,40	37,80	27,60	25,20	321,30	227,20	207,40
20	3,10	1,90	14,00	11,00	54,70	40,00	36,50	465,00	325,60	297,30
30	4,30	3,00	21,10	16,60	73,10	55,10	51,20	622,10	457,20	417,40
40	5,40	3,60	25,50	20,10	90,90	68,40	62,40	772,90	563,60	514,60
50	6,30	4,30	30,20	23,80	102,10	76,90	70,20	868,40	632,70	577,70
60	7,30	5,20	34,50	27,20	110,30	82,60	75,40	938,00	680,40	621,20
70	7,80	5,80	35,20	27,70	117,00	84,70	78,00	995,10	694,40	622,80
80	8,70	6,00	38,50	30,40	123,30	85,90	82,00	1048,70	730,60	697,40
90	9,50	6,60	43,30	34,10	129,90	90,80	86,70	1104,90	771,80	736,70
100	10,60	7,20	47,90	37,70	136,20	95,20	90,90	1158,40	804,80	768,20
110	11,30	8,00	51,80	40,80	140,20	93,50	93,50	1192,30	780,20	790,20
120	11,90	8,50	56,10	44,20	143,80	95,90	95,90	1222,70	809,60	809,60
130	12,70	9,00	60,80	47,90	147,90	98,50	98,50	1257,40	838,40	838,40
140	13,40	9,80	66,30	52,20	152,50	101,70	101,70	1296,80	865,20	865,20
150	13,80	10,30	70,20	55,30	154,40	103,00	103,00	1312,90	875,10	875,10
160	14,30	10,90	74,40	58,60	159,90	105,60	106,60	1359,30	906,40	906,40
170	15,10	11,50	80,40	63,30	165,70	110,50	110,50	1409,30	939,90	939,90
180	15,80	12,10	84,50	66,50	169,20	112,50	112,50	1438,70	956,80	956,80



Km	Biglietti		Abbonamento settimanale 6 giorni		Abbonamento mensile			Abbonamento annuale		
	Tariffe I classe	Tariffe II classe	Tariffe I classe	Tariffe II classe	Tariffe I classe	Tariffe II classe	Aree interne DGR 290/2015	Tariffe I classe	Tariffe II classe	Aree interne DGR 290/2015
190	16,40	12,40	89,40	70,40	172,00	114,70	114,70	1462,80	975,10	975,10
200	17,20	12,90	93,50	73,50	177,20	117,90	117,90	1506,50	1002,70	1002,70
220	18,50	13,40	102,70	80,90	181,50	120,80	120,80	1543,10	1036,60	1036,60
240	20,20	13,90	112,80	88,80	190,30	125,60	126,60	1618,10	1076,60	1076,60
260	22,20	14,30	122,00	96,10	199,80	132,90	132,90	1698,40	1130,00	1130,00
280	23,50	14,60	131,40	103,50	209,00	139,20	139,20	1777,00	1183,40	1183,40
300	24,80	15,00	141,60	111,50	216,40	145,40	145,40	1857,30	1235,80	1235,80

Le tariffe per gli spostamenti con distanza superiore a 300 km si determinano incrementando, per ogni scaglione chilometrico di 20 km indivisibili, il prezzo previsto per la distanza 281-300 km nelle seguenti misure:

- Tariffa di corsa semplice oltre 300 km: euro 1,50 per la I classe ed euro 1,10 per la II classe.
- Tariffa di abbonamento a 6 giorni (lun – sab) oltre 300 km: euro 10,00 per la I classe ed euro 8,00 per la II classe.
- Tariffa di abbonamento mensile oltre 300 km: euro 10,00 per la I classe ed euro 6,70 per la II classe.
- Tariffa di abbonamento annuale oltre 300 km: euro 85,60 per la I classe ed euro 56,80 per la II classe.

I ragazzi che non superano il metro di altezza sono trasportati gratuitamente, purché non occupino posto a sedere e siano accompagnati da un adulto.

I ragazzi che non hanno compiuto 12 anni di età, per i soli viaggi di corsa semplice, pagano la metà del prezzo previsto, con un minimo di 1,20 euro.

Si stanno diffondendo sul territorio anche accordi tra Aziende del trasporto, nella fattispecie tra Trenitalia e Aziende che operano a livello urbano comunale, come quello tra Baltour e Trenitalia, relativo al biglietto unico per gli universitari teramani per i collegamenti tra la stazione e il Campus universitario di Colleparco. Un unico biglietto anche per arrivare con un regionale di Trenitalia alla stazione dell'Aquila, e proseguire con un bus dell'Azienda Mobilità Aquilana (AMA) per raggiungere il Polo Universitario di Coppito, il Centro Storico, la Basilica di Santa Maria di Collemaggio e l'Ospedale S. Salvatore. Nel campo delle agevolazioni tariffarie, la Regione conferma gli impegni già assunti relativamente ad alcune categorie di utenti.

Nel 2016 l'Azienda TUA ha sottoscritto la convezione per la circolazione a titolo gratuito sui mezzi pubblici su gomma agli agenti e ufficiale delle Forze dell'ordine. Tale misura è stata estesa anche sui treni con DGR n. 227 del 22/04/2021 e, successivamente, ai vigili del fuoco e alla capitaneria di porto.

Nel 2021, con DGR n. 148 del 15/03/2021 la Regione ha migliorato la convenienza economica dell'accesso al vettore ferroviario con l'introduzione della Carta Tutto treno che consente di effettuare, per gli utenti in possesso di abbonamenti annuali alle tariffe regionale o sovraregionale, un numero pari ad un viaggio di andata e un viaggio di ritorno al giorno sui treni del servizio nazionale (treni IC e FB) in 2^a classe.

Sempre nel 2021 la Regione ha sottoscritto con Trenitalia un Addendum al Contratto di Servizio con il quale si modificano alcune disposizioni in esso contenute, ossia: • art. 13 "Politica tariffaria", con la previsione di un



meccanismo di *price cap* per la definizione degli incrementi tariffari; • art. 14 “Politica della qualità dei servizi”, in particolare con la previsione di ulteriori obiettivi minimi di miglioramento; • art. 16 “Monitoraggio della qualità dei servizi”, con l’esplicitazione del coinvolgimento delle Associazioni dei Consumatori da parte della Regione. Viene inoltre integralmente sostituito l’allegato n. 2 “Qualità dei servizi” ed introdotto l’allegato n.10 “Price Cap”.

Per chiudere il quadro sulle forme tariffarie già in essere sul territorio si cita anche la gratuità del trasporto bici in treno per agevolare la mobilità sostenibile.

Al riguardo, nell’ambito degli investimenti nel settore trasporti, con D.G.R. n. 75 del 26.01.2021 sono stati destinati € 1.700.000,00 derivanti dalla riprogrammazione delle risorse FSC per la realizzazione di interventi di politica trasportistica regionale (quali Carta Tuttotreno e gratuita per le Forze dell’Ordine; Integrazione tariffaria ferro/gomma per il 2021).

La Regione intende avvalersi del contributo derivante dalla consultazione di eventuali stakeholder (rappresentanze dell’ANCI, delle imprese di trasporto, delle associazioni dei consumatori, ecc.) per la futura definizione delle basi tariffarie chilometriche minime o per la revisione delle stesse.

Nel prossimo futuro è obiettivo prioritario introdurre gradualmente l’integrazione tariffaria e lo sviluppo di sistemi di bigliettazione elettronica nell’ambito del più ampio processo di digitalizzazione dei servizi di trasporto inserito dalla Regione nei programmi di finanziamento in corso di approvazione. È importante perseguire detti obiettivi anche alla luce del D.P.C.M. 11 marzo 2013 e s.m.i. che definisce i criteri e le modalità di riparto del fondo del trasporto pubblico locale fra le Regioni a statuto ordinario, secondo obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e della gestione dei servizi di trasporto pubblico locale fissati dall’art. 16-bis della L.135/2012. Tutto questo perché la politica tariffaria incide sui livelli di frequentazione dei mezzi pubblici, tant’è che tale considerazione si rafforza ulteriormente con il Decreto Legge 24 aprile 2017 n.50, convertito con modificazioni con la Legge n. 96/2017, che all’art. 27, comma 8-quinquies: *“Al fine di consentire il conseguimento degli obiettivi di copertura dei costi con i ricavi da traffico, le regioni e gli enti locali modificano i sistemi tariffari e i livelli delle tariffe anche tenendo conto del principio di semplificazione, dell’applicazione dell’indicatore della situazione economica equivalente, dei livelli di servizio e della media dei livelli tariffari europei, del corretto rapporto tra tariffa e abbonamenti ordinari, dell’integrazione tariffaria tra diverse modalità e gestori”*.

I criteri di aggiornamento di tariffe sono specificati dall’ART, inizialmente nell’allegato A alla Delibera n. 49/2015 e successivamente definiti nella Misura 27 della Delibera n. 154/2019.

Nel Documento di economia e finanza regionale 2022-2024 è previsto un intervento fortemente innovativo rispetto all’attuale organizzazione dei servizi in Abruzzo – e che quindi deve entrare a pieno titolo tra le innovazioni – ossia il progetto di bigliettazione elettronica che presiede ai meccanismi di integrazione tariffaria. La possibilità di utilizzare un solo titolo di viaggio per percorsi articolati su mezzi eserciti da più di un vettore è un elemento fortemente attrattivo per l’utente. Tale misura sarà ancora più efficace con il coordinamento degli orari dei servizi di trasporto espletati da diverse aziende così da ridurre anche i tempi di spostamento. A ciò si aggiunge l’insieme



delle azioni volte a promuovere l'interscambio in stazione con veicoli innovativi o con forme alternative di alimentazione. Tutto ciò dovrà avere come fattore comune la condivisione di informazioni utili a realizzare detta integrazione.

I processi di investimento - di rinnovo del parco rotabile o di innovazione nei sistemi di controllo del movimento e di bigliettazione ed integrazione tariffaria e più in generale di rapporti con l'utenza saranno incentivati mettendo a disposizione di TUA e degli altri vettori del TPL gli strumenti finanziari nazionali ed europei nell'ambito della programmazione del periodo 2021-2027 e dei piani di riavvio delle attività economiche (sezioni trasporti del Recovery plan, Programma ReAct, ecc.). Non solo, nell'ambito della programmazione comunitaria 2021-2027, gli interventi proposti dal Dipartimento infrastrutture e trasporti da finanziare con i fondi FESR riguardo i servizi digitali nel Trasporto Pubblico Locale quali la bigliettazione elettronica e l'installazione di sistemi ITS. L'azione, del valore complessivo di 14 milioni di euro intende agevolare e favorire l'applicazione estensiva, tra le aziende titolari di contratti di servizio del TPL, degli strumenti informatici integrati a bordo dei veicoli e sull'infrastruttura (AVM, computer di bordo, contapersone e bigliettazione elettronica), secondo uno standard informatico ed una piattaforma comune. I risultati attesi sono molteplici e vanno dall'obiettivo di abbassare sensibilmente i corrispettivi con la crescita dei ricavi derivanti da un maggior utilizzo del mezzo pubblico fino alla dematerializzazione all'aumento dei canali di vendita, alla riduzione dell'evasione tariffaria e della frode alla fidelizzazione dell'utenza, alla conoscenza della domanda alla razionalizzazione dei servizi.

Si stima di predisporre gli atti amministrativi non appena verrà approvato il finanziamento e di realizzare il progetto nell'anno 2024-2025.

Questo progetto consentirà all'Amministrazione regionale di superare in parte le criticità che ostacolano attualmente l'utilizzo del mezzo pubblico. Infatti, allo stato attuale esistono due forme di integrazioni singole e circoscritte in specifiche aree del territorio che necessitano urgentemente di intervento perché caratterizzate da criticità non più procrastinabili. La prima forma è la tariffa relativa a "UNICO, già citata in precedenza, che risulta disomogenea e squilibrata in favore di determinate aree perché quest'unico progetto di integrazione, UNICO, è stato realizzato per un'area che, per quanto vasta e popolata, è limitata a soli 14 Comuni su 305.

Tale tariffa è indipendente dalla lunghezza dello spostamento e, se da un lato la tariffa tarata su trasferimenti lunghi può risultare eccessiva per tratte brevi comportando una perdita di attrattività del servizio, dall'altro, una tariffa basata su spostamenti brevi, e pertanto definibile come bassa, può risultare non accettabile per l'operatore economicamente. Se da un lato UNICO, in vigore da 15 anni, necessita di essere aggiornato in quanto la sostenibilità economica del progetto è messa a dura prova dalla presenza di un unico scaglione tariffario tarato su spostamenti brevi (che quindi risulta essere troppo basso per percorsi più lunghi), dall'altra, anche la tariffa chilometrica diventa di difficile applicazione se utilizzata per servizi con numerose possibilità di interscambio e di relativi controlli.

Infine, è in programma anche il progetto AIRLINK mediante la stipula di un accordo con il Comune di Pescara, TUA Spa, SAGA e Trenitalia spa al fine di offrire un collegamento diretto con autobus tra la stazione ferroviaria di Pescara e l'Aeroporto d'Abruzzo. Airlink è un progetto già applicato con successo in molte città italiane, con cui in



un'unica operazione su tutti i canali d'acquisto Trenitalia, si includendo il viaggio in treno e il collegamento Airlink con arrivo all'ingresso dell'Aeroporto.

6.1 FOCUS SISTEMA TARIFFARIO SERVIZI REGIONALI AFFIDATI A TRENITALIA

La Regione Abruzzo ha istituito le tariffe di corsa semplice e abbonamento (settimanale, mensile e annuale) nel 1997. Analogamente a quanto avviene nelle restanti regioni italiane, le tariffe di corsa semplice e di abbonamento per viaggi all'interno della regione sono determinate da progressione chilometrica per scaglione, con le seguenti dinamiche:

1. di 10 chilometri sino ai 100 Km;
2. di 25 chilometri sino ai 350 Km;
3. di 50 chilometri sino ai 700 Km.

Per viaggi tra due o più Regioni Trenitalia applica la tariffa regionale con applicazione sovragionale, come definito dalla Conferenza Stato-Regioni nel Documento "Nuova tariffa con applicazione sovragionale" del 3 agosto 2017 come integrato dal Documento del 21 settembre 2017 e successive ulteriori integrazioni.

Le tariffe ad oggi in Abruzzo risultano essere in linea con la media nazionale delle tariffe regionali.

In particolare gli aumenti tariffari sono stati:

- 8% per corsa semplice e 7,5% per abbonamenti nel 2011;
- 4,3% nel 2012;
- 3% nel 2013;
- 1,1% nel 2014;
- 17% per corsa semplice e 9% per abbonamenti nel 2016.

A partire dal 1° marzo 2018, con preavviso da 7 giorni antecedenti, e salvo deliberazione contraria della Regione, le tariffe dei servizi sono state adeguate automaticamente al tasso di inflazione indice ISTAT – FOI (TIP) rilevato a dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento; tali adeguamenti sono stati:

1. 1,1% nel 2019;
2. 0,5% nel 2020;
3. 1,9% nel 2022.

In aggiunta alle agevolazioni di tipo nazionale, la Regione Abruzzo ha previsto le seguenti:

1. Abbonamento agevolato per residenti delle zone interne dell'Abruzzo, autorizzato con DGR n.290/2015;
2. Abbonamento "6 giorni", che consente di viaggiare illimitatamente tra una determinata origine e destinazione ed è valido dal lunedì al sabato (festivi compresi), sei giorni consecutivi fino alle ore 23:59 del sesto giorno.

Relativamente alle gratuità, la Regione Abruzzo riconosce l'ammissione gratuita a bordo treno in favore di:



3. Forze di Polizia (Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza e Polizia Penitenziaria) per percorsi aventi origine e destino all'interno dei propri confini geografici attraverso registrazione su apposita applicazione.
4. Appartenenti ai Vigili del Fuoco e della Capitaneria di Porto-Guardia Costiera, per percorsi aventi origine e destino all'interno dei propri confini geografici;
5. Trasporto bici.

7. IDENTIFICAZIONE DEI LOTTI CON GIUSTIFICAZIONE DELLE SCELTE IN FUNZIONE DEL BACINO DI MOBILITÀ

In questo paragrafo si vuole tracciare il percorso programmatico che ha portato alla definizione del bacino di programmazione, dei bacini di mobilità e dei lotti di gara per il sistema integrato del trasporto pubblico locale e regionale.

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 sin dal 2014 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.

Come anticipato anche in premessa, il primo atto di programmazione a cui fare riferimento per l'individuazione dei bacini di traffico è il Documento di Riprogrammazione dei Servizi di TPL approvato con DGR 763 del 24/10/2013. Secondo quanto riportato nel paragrafo 1.2 del documento (a pagina 16), per l'individuazione dei bacini di traffico sono stati presi in considerazione i contributi e il lavoro svolto nell'ambito della definizione del Piano regionale dei



Trasporti. Le analisi hanno portato all'individuazione di quattro bacini relativamente all'offerta dei servizi automobilistici e di un unico bacino per i servizi ferroviari. Di seguito sono elencati, sinteticamente, i bacini indicati nella D.G.R. n. 486 del 30 luglio 2012:

Servizi automobilistici:

Bacino A: Comune di L'Aquila, estensione: 467 km², popolazione: 72.511, comune interessato: 1, ente di Governo: Comune di L'Aquila.

Bacino B: Comunità Montana Montagna Sangro Vastese, estensione: 331,43 km², popolazione: 13.060, Comuni interessati: 19, ente di Governo: Comunità Montana Montagna Sangro Vastese.

Bacino C (con estensione futura anche ai servizi filoviari urbani di Pescara e Chieti) : Valorizzazione ed estensione dell'attuale area UNICO, estensione: km² 1.184,92, popolazione 527.506, comuni interessati: 39, ente di Governo: Regione Abruzzo. Bacino D: estensione: km² 8.819,78, popolazione: 729.289, comuni interessati: 246, ente di Governo: Regione Abruzzo.

Servizi ferroviari:

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

Con riferimento alle motivazioni, a pagina 106 del citato documento si afferma che *“le restanti relazioni costituiscono delle appendici del grande bacino costiero. Peraltro gli esigui volumi di domanda e la necessità di stretta integrazione con i servizi principali non consentono di prefigurare una gestione autonoma di tali relazioni, sia in termini di efficienza, sia in termini di omogeneità dell'offerta. Sulla rete, infatti, insistono servizi regionali che servono principalmente l'area costiera, con frequenza elevata e forte domanda di viaggio. Questi servizi si integrano con i servizi interregionali (verso le Marche a Nord, verso Termoli a Sud e verso Roma a Ovest) così da realizzare una rete integrata. All'interno della rete, pertanto, si alternano treni locali con treni a media percorrenza che, garantendo l'interscambio tra servizi regionali e interregionali, assicurano la mobilità interna e interregionale. Le relazioni interne mostrano, al contrario, minori frequentazioni ma costituiscono di fatto linee di adduzione verso le direttrici principali per la mobilità regionale e interregionale. Non solo ma verso la scelta di un solo bacino insistono anche valutazioni che mirano ad assicurare, oltre che la massima partecipazione degli operatori, anche una scala produttiva e organizzativa che consenta all'operatore di minimizzare i costi unitari di produzione e rispondere al meglio agli stimoli del mercato. A questo proposito non si può prescindere dal rilevare che la dimensione della realtà abruzzese del TPL su ferro (inferiore a 5 Mln di treni*km/anno), è tale per cui una ulteriore frammentazione della produzione comporterebbe sicuramente diseconomie di scala, ad esempio in relazione alla necessità di moltiplicare le infrastrutture logistiche e industriali per la manutenzione e gestione del materiale rotabile.*

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

Per quanto concerne il solo TPL su gomma il Consiglio regionale è intervenuto con Legge Regionale 43/2017 individuando il Bacino Unico di Programmazione in Regione Abruzzo per il trasporto automobilistico definito nella



sua configurazione dall'art. 1 c. 1 della citata norma³, prevedendo che esso coincida con l'intero sistema multimodale di Trasporto Pubblico Regionale e Locale, allineandosi dunque a quanto previsto per i servizi ferroviari dalla DGR 763 del 24/10/2013.

Si ritiene importante precisare che il suddetto bacino unico di programmazione dei servizi di trasporto pubblico su gomma veniva istituito con L.R. 43/2017 ai soli fini della gestione della fase transitoria che avrebbe poi portato all'istituzione dei bacini di mobilità e dei relativi enti di governo, consentendo, pertanto, alla Regione Abruzzo di poter acquisire preliminarmente tutti i dati trasportistici della domanda di mobilità, dei flussi origine/destinazione, dei dati di frequentazione e/o di aggiornare quelli esistenti, al fine di supportarla nella sua decisioni relative ad una eventuale conferma del bacino di programmazione istituito ovvero di una diversa articolazione dei bacini di mobilità. Infatti, i Bacini di Traffico o di mobilità sono stati poi definiti nell'ambito della Delibera del Consiglio regionale del 7.08.2018 - verbale n. 111/2, "Definizione dei Servizi Minimi e degli ambiti di traffico del Trasporto Pubblico Locale". L'analisi dei dati socio-economici e di domanda di mobilità riferiti al censimento della popolazione ISTAT 2011 ha avuto quale esito la definizione di due Bacini di Mobilità per la componente automobilistica del sistema di trasporto. 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.

³ 1. **Nelle more della definizione dei bacini di mobilità e dei lotti** di cui all'articolo 48 del D.L. 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 dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, della determinazione degli adeguati livelli di servizio e della relativa riprogrammazione dei servizi di cui all'articolo 27, comma 6, del D.L. 50/2017, **è istituito il bacino unico regionale di programmazione dei servizi di trasporto su gomma ricadenti nel territorio regionale** ai sensi dell'articolo 3-bis del D.L. 13 agosto 2011, n. 138 (Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo), convertito con modificazioni dalla legge 14 settembre 2011, n. 148.

2. La Regione esercita, d'intesa con gli enti locali, le funzioni di programmazione, nonché quelle di cui all'articolo 3-bis del D.L. 138/2011 ed adotta i conseguenti provvedimenti garantendo in ogni caso la partecipazione di tutti gli enti competenti per il trasporto pubblico locale.

3. I provvedimenti che hanno ad oggetto esclusivamente i servizi di trasporto urbano, anche ai fini della definizione della modalità di finanziamento e di svolgimento dei servizi aggiuntivi, sono adottati mediante intesa che garantisca comunque la partecipazione degli enti locali, nel rispetto di quanto disposto dall'articolo 3-bis del D.L. 138/2011.

4. In caso di inerzia degli enti locali rispetto agli adempimenti di cui al presente articolo, ovvero di mancato raggiungimento dell'intesa di cui ai commi 2 e 3, il Presidente della Giunta regionale esercita i poteri sostitutivi in conformità a quanto disposto dal comma 1-bis dell'articolo 3-bis del D.L. 138/2011.

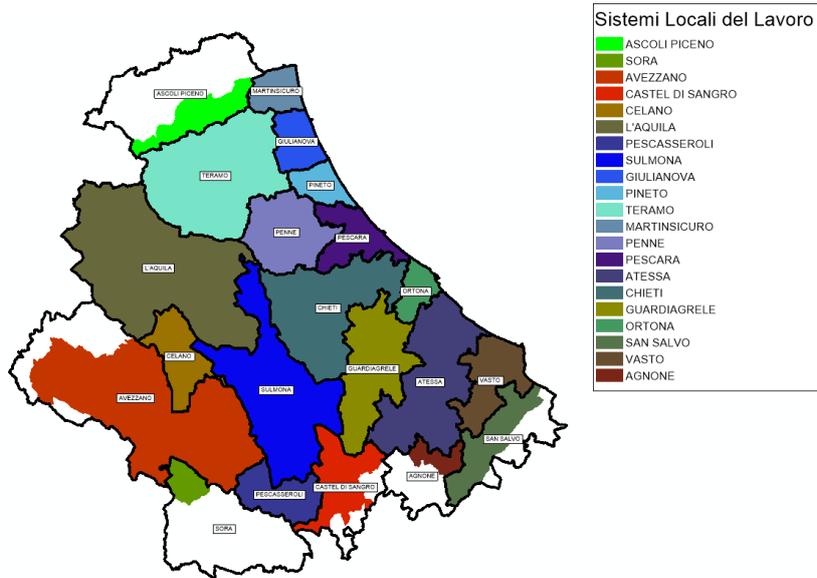


Figura 9: SLL dei comuni della Regione Abruzzo

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 - già riportata al paragrafo 3 della presente relazione seguente - si riportano le principali linee di desiderio.

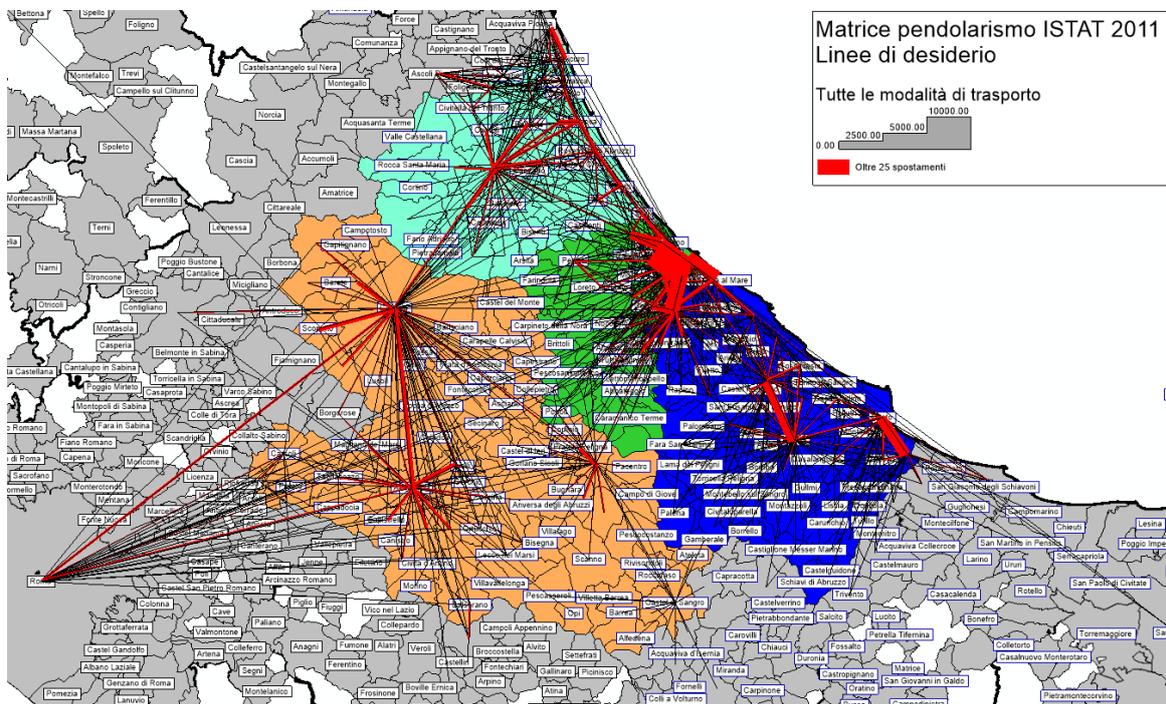


Figura 10: Linee di desiderio matrice pendolarismo ISTAT 2011

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

Tabella 30: Associazione SLL ai Bacini

DEN_SLL_20	BACINO
ASCOLI PICENO	1
SORA	1
AVEZZANO	1
CASTEL DI SANGRO	2
CELANO	1
L'AQUILA	1
PESCIASSEROLI	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 11. Alla luce di queste considerazioni in Figura 12 si riportano i due Bacini di Mobilità individuati.

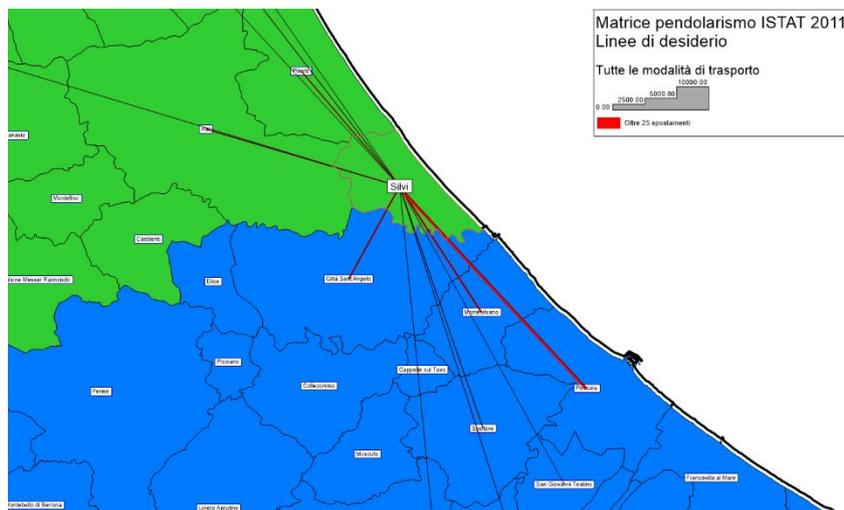


Figura 11: Linee di desiderio del comune di Silvi

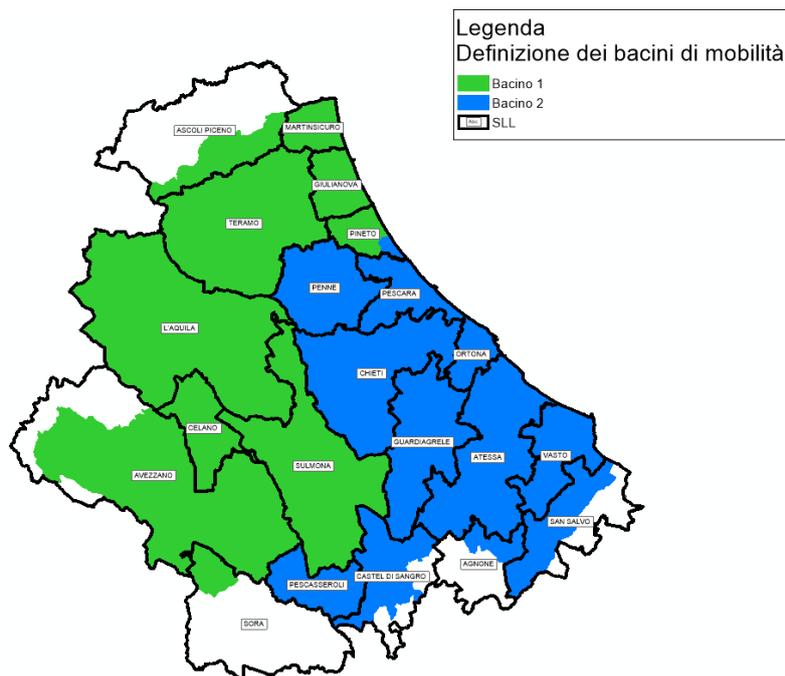


Figura 12: Definizione dei Bacini di Mobilità

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").

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 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 31: Caratterizzazione dei Bacini di Mobilità

Bacino	Abitanti Censimento ISTAT 2011	Autocontenimento domanda totale			Autocontenimento domanda intraregionale			Autocontenimento domanda intraregionale no intracomunali		
		Totale	Auto (cond+Pax)	TPL	Totale	Auto (cond+Pax)	TPL	Totale	Auto (cond+Pax)	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 %

Nel 2017, con DGR n.539, la Regione ha affidato a TUA spa in regime di *in house providing* servizi di TPL per circa 28,7 mln bus*km/anno di cui 24,4 mln bus*km/anno di servizi extraurbani e circa 1 mln di treni*km.

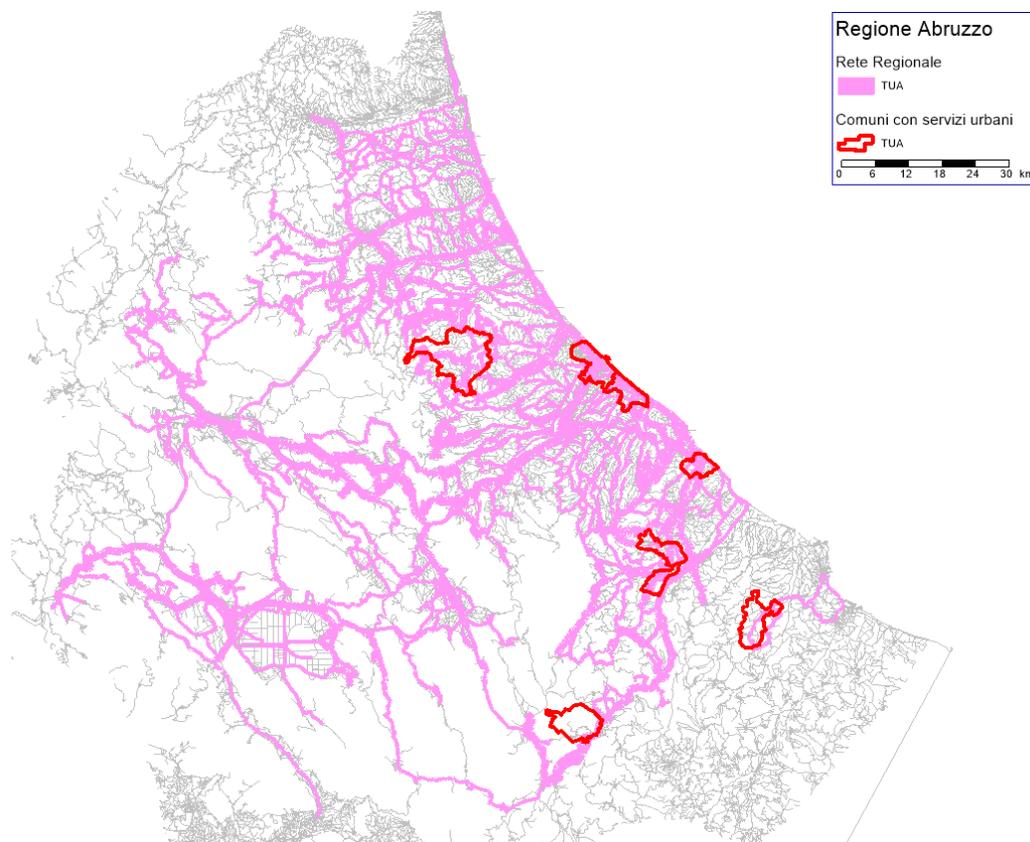


Figura 13: Sviluppo rete TUA

Tabella 32: Sintesi delle percorrenze affidate a TUA

		Percorrenze [Veicoli*Km/anno]
Servizi extraurbani	TUA	24'377'207
Servizi urbani	TUA	4'346'939
Totale		28'724'146

Preme sottolineare come l'affidamento *in house* a TUA si configura anche come misura di salvaguardia dell'erogazione dei livelli minimi di servizio di trasporto pubblico locale in aree in cui si evidenziano condizioni di fallimento di mercato (TUA serve il 91% dei comuni classificati come aree a domanda debole, di cui il 51% in maniera esclusiva).

Tabella 33: Sintesi delle percorrenze complessive

		Percorrenze [Veicoli*Km/anno]
Servizi extraurbani	TUA	24'377'207
	Restante rete	8'817'296
Servizi urbani	TUA	4'346'939
	Restante rete	7'912'350

Per quanto concerne la restante rete dei servizi si è proceduto all'individuazione dei lotti.

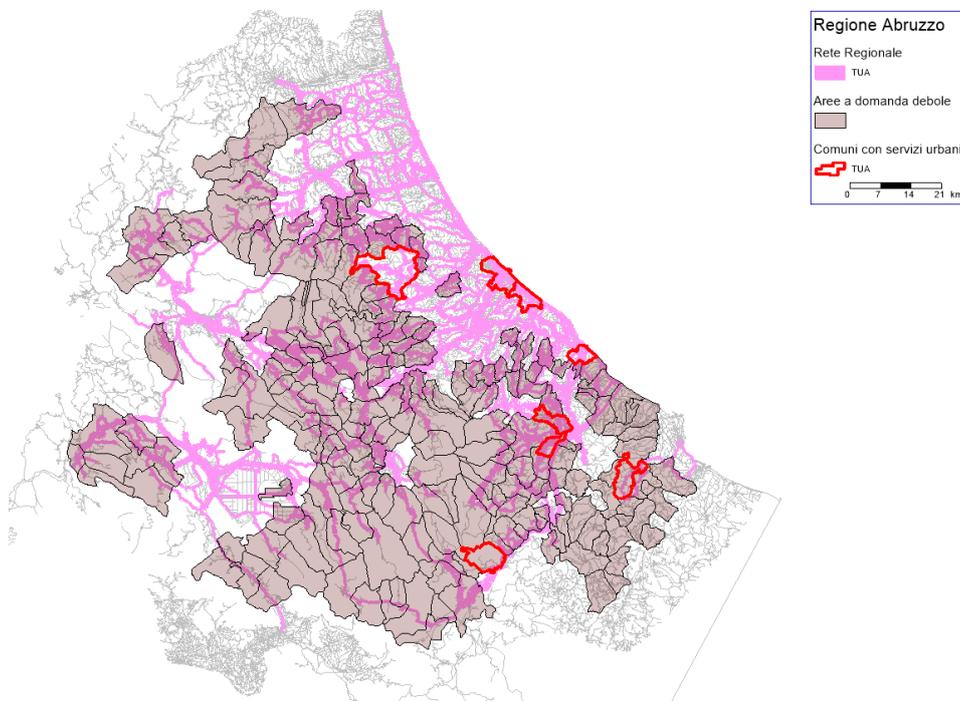


Figura 14: Rete TUA in relazione con le aree a domanda debole

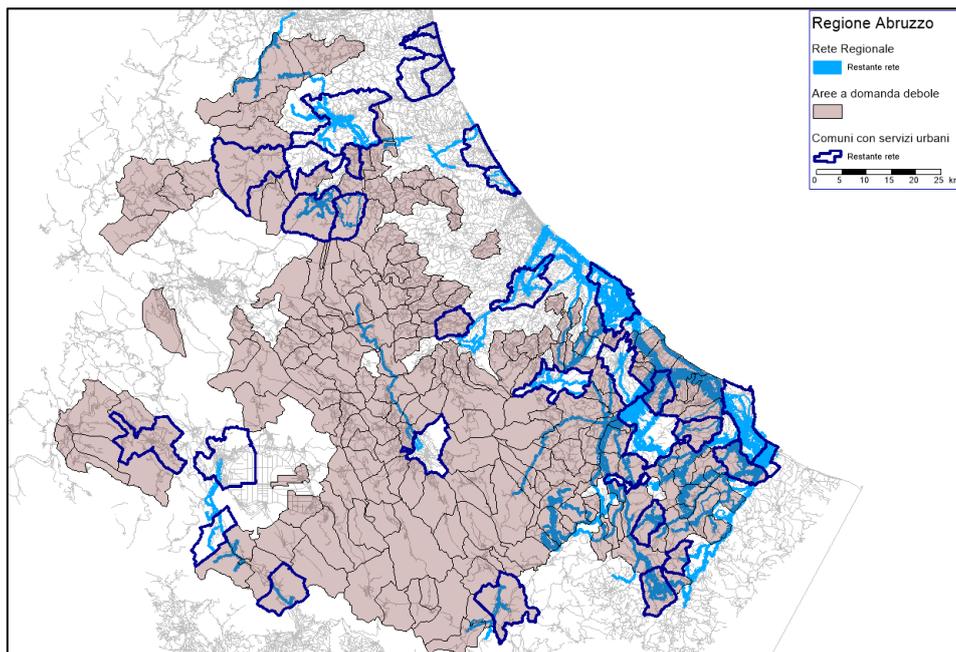


Figura 15: Restante rete in relazione con le aree a domanda debole

I servizi della restante rete servono il 14% dei comuni classificati come aree a domanda debole in cui si evidenziano condizioni di fallimento di mercato.

N.	Bacino	Ambito	Percorrenze (Km)	Affidate a TUA (DGR 539/17)		Da affidare
				Totali	Incidenza %	
1.	L'Aquila-Teramo (TELA)	1-Teramo	8'409'010	5'975'369	(71,1%)	2.433.641
		2-L'Aquila	11'149'170	8'115'432	(72,8%)	3.033.738
		Totale bacino TELA	19'558'179	14'090'801	(72,0%)	5.467.378
2.	Chieti-Pescara (CHIPE)	1-Chieti	14'100'374	4'706'091	(33,4%)	9.394.238
		2-CH-PE	11'795'238	9'927'254	(84,2%)	1.867.984
		Totale bacino CHIPE	25'895'612	14'633'345	(56,5%)	11.262.267
	Totale		45'453'792	28'724'146	(63,2%)	16.729.645

Figure 9. Riepilogo consistenze chilometriche già affidate e da affidare distinte per bacino di mobilità

Con riferimento, dunque, alla metodologia per l'individuazione dei lotti di affidamento dei servizi di TPL su gomma proposta nel Piano triennale dei Servizi adottato con DGR n. 2 del 13/01/2022, essa è stata compiuta nel rispetto della normativa di settore di riferimento e in attuazione del Regolamento (CE) n. 1370/2007 così come modificato dal Regolamento (CE) n. 2338/2016. Il PTS, ai sensi della sopra richiamata normativa, distingue i lotti di affidamento in:

1. Ambiti di Rete di Ottimizzazione Locale (AROL) che, per le loro caratteristiche, si configurano come lotti oggetto di affidamento diretto;
2. Ambiti di Rete che, per le loro caratteristiche, si configurano come Lotti di Gara (LG).



Si richiama integralmente, al riguardo, il capitolo 6 del PTS in cui vengono passati in rassegna i criteri di natura trasportistica, economico-finanziaria e giuridico amministrativa considerati per la definizione degli AROL e degli LG.

Alla luce del percorso appena tracciato, si evidenzia che la scelta del bacino unico ferroviario è stata assunta in una fase temporale antecedente alla pubblicazione della Delibera ART n. 48 del 2017, anno in cui tra l'altro la Regione affidava a TUA spa, oltre i servizi tpl automobilistici, la gestione della rete ferroviaria regionale e l'espletamento dei servizi ferroviari storicamente svolti, che si concentrano maggiormente lungo la direttrice adriatica per motivi di accesso alla rete (regionale e adiacente rete nazionale gestita da RFI), di gestione dei depositi e delle officine e disponibilità di materiale rotabile.

Il bacino è dunque strutturato secondo un sistema a pettine con l'infrastruttura adriatica quale ramo portante e le restanti relazioni quali appendici del grande bacino costiero. Peraltro, gli esigui volumi di domanda e la necessità di stretta integrazione con i servizi principali non consentono di prefigurare una gestione autonoma di tali relazioni, sia in termini di efficienza, sia in termini di omogeneità dell'offerta.

Sulla rete, infatti, insistono servizi regionali che servono principalmente l'area costiera, con frequenza elevata e forte domanda di viaggio. Questi servizi si integrano con i servizi interregionali (verso le Marche a Nord, verso Teroli a Sud e verso Roma a Ovest) così da realizzare una rete integrata. All'interno della rete, pertanto, si alternano treni locali con treni a media percorrenza che, garantendo l'interscambio tra servizi regionali e interregionali, assicurano la mobilità interna capillare e interregionale. Le relazioni interne mostrano minori frequentazioni ma costituiscono di fatto linee di adduzione verso le direttrici principali per la mobilità regionale e interregionale.

Il bacino unico risulta coerente anche rispetto a valutazioni che mirano ad assicurare una scala produttiva e organizzativa che consenta all'operatore di minimizzare i costi unitari di produzione e rispondere al meglio agli stimoli del mercato.

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

La Regione ha pertanto individuato l'area territoriale di riferimento del Bacino di mobilità per i servizi ferroviari nell'intero territorio regionale, avvalorando l'attuale strutturazione integrata e cadenzata dei servizi in capo a TUA e Trenitalia, e procedendo all'affidamento del lotto del servizio ferroviario a Trenitalia, secondo quanto definito con la Delibera Giunta regionale n. del 341 del 14 giugno 2021. Per quanto concerne l'esplicito riferimento ai due lotti ferroviari, ciascuno si compone di un insieme di servizi tali da preservare l'equilibrio economico-finanziario delle società e nel rispetto dei vincoli di bilancio regionale. Nondimeno, in considerazione dell'attività in corso di aggiornamento degli strumenti di programmazione quali il Piano regionale dei Trasporti (PRIT) e il Programma Triennale dei Servizi (PTS), che potrebbero anche portare in futuro ad una nuova ridefinizione dei lotti in relazione



a rilevanti mutamenti sia delle esigenze di mobilità che dell'offerta, la Regione si riserva comunque la possibilità - mediante clausole da inserire nel nuovo Contratto – di revisionare nel tempo i volumi di esercizio, i programmi e i singoli lotti. Al riguardo, si evidenzia che con il PNRR e il Fondo complementare sono state stanziare risorse per l'acquisto di treni a idrogeno e per l'adeguamento della tratta e realizzazione dei punti di produzione dell'idrogeno da fonti rinnovabili (Green Hydrogen) di tipo on-site, per la linea ferroviaria Sulmona - L'Aquila - Rieti – Terni. Non si esclude, dunque, che si possano configurare nel prossimo quinquennio nuovi lotti da affidare sempre secondo le modalità espresse dalle norme attuali e dalla loro evoluzione.

8. MATERIALE ROTABILE E BENI STRUMENTALI NELLE DISPONIBILITÀ DELL'EA/IF PER L'EFFETTUAZIONE DEL SERVIZIO NEL TERRITORIO DI COMPETENZA.

Con riferimento al nuovo affidamento, l'asset nella disponibilità di Trenitalia, compreso del materiale interamente finanziato o cofinanziato dalla Regione, è attualmente articolato come segue:

Tipologia Rotabile	TOTALE
EMU (Minuetto)	8
ETR324 (Jazz)	5
ETR103 (Pop)	4
ATR220 (Swing)	4
ALn 668	26

Di seguito le caratteristiche tecniche e commerciali dei materiali sopra elencati:

	EMU	ETR324	ETR 103	ATR220	Aln668
Tipologia veicolo	convoglio elettrico, n.3 elementi	convoglio elettrico, n.4 elementi	convoglio elettrico, n.3 elementi	convoglio diesel, n.3 elementi	convoglio diesel ad un elemento
Velocità max	160 Km/h	160 Km/h	160 Km/h	130 Km/h	120 Km/h
Posti a sedere	145	216	227	159	71
Posti totali	179	351	395	249	117
Posti disabili	1	2	2	2	0
Posti bici	6	3	12	4	0
Tecnologia di bordo	videosorveglianza, monitor e annunci a bordo	Annunci a bordo			



Per quanto concerne i servizi ferroviari affidati a TUA spa, l'asset nella disponibilità della Società, compreso del materiale interamente finanziato o co-finanziato dalla Regione, è attualmente articolato come segue:

Tipologia Rotabile	TOTALE
Elettromotrice a composizione bloccata a tre casse (Alstom Minuetto)	6
Automotrice termica (Fiat Ferroviaria ALn 776)	2

Di seguito le caratteristiche tecniche e commerciali dei materiali sopra elencati:

	Alstom Minuetto	Fiat Ferroviaria ALn 776
Tipologia veicolo	Elettromotrice a composizione bloccata a 3 casse	Automotrice termica
Finanziamento	Regione	Trasferite dal Ministero dei Trasporti
Velocità max	160 Km/h	150 Km/h
Posti a sedere	147	72
Posti in piedi	174	55
Posti disabili	Sì	No (quando si hanno segnalazioni di trasporto disabili non vengono utilizzate queste motrici)
Posti bici	2	No
Tecnologia di bordo	videosorveglianza, display e annunci a bordo, tecnologia conta passeggeri	videosorveglianza, monitor e annunci a bordo

La Società dispone anche di un patrimonio aziendale ferroviario, pubblicato nella sezione "amministrazione trasparente" che ad ogni buon fine si allega alla presente (allegato denominato "Immobili ferrovia TUA al 31/05/2021").

CONCLUSIONI

Nella presente relazione si è ricostruito il contesto di riferimento nell'ambito del quale la Regione Abruzzo intende procedere all'affidamento diretto del servizio ferroviario regionale a Trenitalia SpA, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 6, del Regolamento (CE) 1370/2007. Con Avviso 2021/S 215-567176 pubblicato sulla GUUE il 5/11/2021 è stato rettificato l'Avviso di preinformazione 2017/S 153-317968 dell'11/08/2017, prevedendo la stipula di un contratto decennale, per un volume di produzione di circa 4 mln di km*treno annui, nel quale siano conseguiti obiettivi di efficacia e di efficienza del servizio secondo gli indirizzi della deliberazione della Giunta regionale n. 341 del 14/06/2021.



Il documento, redatto in ottemperanza alla delibera ART 48/2017, intende assolvere anche agli obblighi informativi prescritti dall'art. 34, comma 20, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221.

L'impianto programmatorio regionale, soprattutto per il trasporto ferroviario, fa capo alla DGR n. 763 del 24/10/2013 che ha previsto il bacino unico di programmazione, quest'ultimo determinatosi anche per i servizi su gomma con L.R. 43/2017.

L'analisi più aggiornata della domanda fa emergere che i centri a più alta frequentazione sono le località ferroviarie lungo la linea Adriatica maggiormente popolate (le stazioni di Pescara, Pescara Porta Nuova, Giulianova, Roseto e Montesilvano fanno parte delle prime dieci località per numero di saliti) nonché i capoluoghi di provincia e i centri più popolosi dell'entroterra come Sulmona e Avezzano. Infatti, come già dimostrato, la rete ferroviaria dell'Abruzzo, nel suo sistema a pettine, si compone della Direttrice Adriatica con domanda di mobilità elevata, dunque caratterizzata da maggiori introiti, e delle diramazioni verso le aree interne che, se isolate, tenderebbero ad atrofizzarsi. In altre parole, gli introiti delle linee più importanti sostengono le linee minori, in una corretta logica di rete e di sussidiarietà; diversamente, invece, lo scenario non riuscirebbe mai ad essere stabile sotto il profilo economico-finanziario. Tale scenario riflette quello ricostruito nel documento di riprogrammazione di cui alla DGR n. 763/2013 secondo cui l'individuazione del bacino unico risulta essere una scelta obbligata, in quanto la distribuzione della domanda, in termini di volumi e di tipologia di relazioni richieste, porta ad individuare, da un punto di vista commerciale e di programmazione dell'offerta, un unico polo di aggregazione nell'area costiera, con estensione, nelle aree interne, fino a Sulmona. Nelle restanti relazioni interne, gli esigui volumi di domanda e la necessità di stretta integrazione con i servizi principali non consentono di prefigurare una gestione autonoma di tali relazioni sia in termini di efficienza sia in termini di omogeneità dell'offerta.

Ad una domanda di mobilità così strutturata si è risposto negli anni attraverso un'offerta di trasporto organizzata con un maggiore numero di treni lungo la direttrice Adriatica e sulla Pescara-Roma, seguita, per numero di relazioni offerte, dai servizi verso l'entroterra, Sulmona -L'Aquila e Avezzano-Cassino, ed operando, infine, con servizi ferroviari autosostitutivi laddove l'esigua frequentazione ha reso più economico il mezzo su gomma.

In ogni caso, in linea con l'obiettivo regionale di integrare i servizi ferro-ferro e ferro-gomma da porre alla base della futura integrazione tariffaria, la Regione intende conferire una nuova e più robusta strutturazione al servizio ferroviario, in ragione degli sviluppi futuri della rete quali: il raddoppio della linea Pescara – Roma, la bretella di Sulmona, l'attivazione della nuova fermata di Martinsicuro sull'Adriatica e la velocizzazione dell'Adriatica sulla tratta Pescara – Bari. La Regione vuole perseguire tale obiettivo nell'ambito del nuovo affidamento diretto dei servizi ferroviari a Trenitalia spa, a cui si affianca una definizione più rispondente alle aspettative dell'utenza di aspetti essenziali al miglioramento della qualità del servizio offerto. La definizione dei contenuti del nuovo contratto ha il preciso obiettivo di rendere maggiormente attrattivo il trasporto ferroviario rispetto alle altre modalità.

L'offerta programmata, incentrata sulla direttrice Adriatica con relazioni di collegamento con le aree interne in direzione Sulmona, L'Aquila, Avezzano e con servizi extraterritoriali in direzione Roma e Cassino, viene ritenuta da questa Regione la dimensione minima ottimale di produzione limitatamente al servizio ferroviario poiché



consente di programmare ed erogare servizi improntati ai principi di efficacia, efficienza ed economicità, soprattutto in una prospettiva di ottimizzazione della spesa pubblica e di un contestuale progressivo miglioramento della qualità del servizio offerto in Abruzzo, tenuto conto delle caratteristiche morfologiche del territorio, della struttura demografica regionale e della potenzialità turistica espressa, attuale e futura.

Gli sviluppi infrastrutturali e la conseguente riprogrammazione dei servizi ferroviari consentiranno la realizzazione di un sistema organizzato tra servizi ferroviari e servizi automobilistici di adduzione, con la progettazione, realizzazione e potenziamento dei nodi di interscambio ferro-gomma e la velocizzazione dei servizi su alcune direttrici, in accordo con le indicazioni della Misura 3 della Delibera ART 48/2017, ponendo così le basi per un sistema più efficiente ed efficace sia in termini economici che per soddisfare le istanze del territorio.

Relativamente al materiale rotabile è ragionevole ipotizzare un parco mezzi di consistenza analoga all'attuale, ma progressivamente rinnovato nell'ambito del nuovo affidamento decennale, consentendo l'impiego dei fondi ministeriali di cui è beneficiaria la Regione unitamente ad investimenti in autofinanziamento da parte del vettore. Tale operazione di rinnovamento comporterà una riduzione significativa dell'età media, e un conseguente miglioramento della qualità del servizio.

Seppure gli atti di programmazione, tra cui l'originaria DGR n. 763/2013, siano stati redatti in un periodo antecedente alla pubblicazione della Delibera ART n. 48/2017, è importante sottolineare che il contratto di servizio con Trenitalia prevedrà una flessibilità della forma contrattuale (anche attraverso PEF e Matrice dei Rischi), secondo quanto previsto dalle Delibere ART 120/2018 e 154/2019 e potrà consentire l'inserimento di ulteriori soluzioni di offerta e tariffarie sperimentali che contribuiscano al recupero della redditività.

Infatti la Regione intende inserire nel Contratto specifiche clausole che consentano la revisione nel tempo del Programma di esercizio al fine di adattare l'offerta a mutamenti delle esigenze di mobilità anche nell'ambito di una eventuale futura ridefinizione dei lotti derivante dall'aggiornamento degli strumenti di programmazione - attività tutt'ora in corso sia per quanto concerne il Piano regionale dei Trasporti (PRIT) che il Programma Triennale dei Servizi (PTS) – nonché dall'attività di monitoraggio attraverso la quale la Regione potrà estrapolare i rispettivi indicatori utili a tale scopo.

Per le motivazioni espresse, in continuità con le scelte sin qui operate, la Regione sta procedendo alla configurazione degli scenari tecnici ed economici relativi al futuro affidamento e ad una loro comparazione al fine di programmare servizi ferroviari efficienti in una prospettiva di contenimento della spesa pubblica e di miglioramento della qualità offerta. A tal fine, come stabilito dall'ART al Titolo I, Misura 2 dell'Atto Regolatorio n. 120/2018 la Regione ha richiesto con nota del 09/11/2021 prot. 487680/21 i parametri quali il valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo ed il valore medio, minimo e massimo degli indicatori di cui alle Tabelle A e B dell'Annesso 2, a cui l'ART ha dato riscontro il 24/11/2021 con propria nota prot. 18807/2021.



ALLEGATI, FONTI E COLLEGAMENTI UTILI

Si allegano alla presente Relazione i documenti di seguito elencati.

1. DGR n. 763 del 24/10/2013, allegato 1 e allegato 2;
2. DGR n. 848/C del 28/12/2017 e DGR n. 347/C del 24/05/2018, Delibera del Consiglio regionale del 7.08.2018 - verbale n. 111/2, recante "Definizione dei Servizi Minimi e degli ambiti di traffico del Trasporto Pubblico Locale;
3. DGR n. 2 del 13/01/2022 e allegato Piano Triennale dei Servizi;
4. DGR n. 539/2017 affidamento *in house* a TUA spa;
5. Contratto di servizio Regione Abruzzo – Trenitalia 2015-2023 e Addendum 2021;
6. Contratto di Servizio TUA – Regione Abruzzo 2018 -2027;
7. Immobili ferrovia TUA SPA al 31/05/2021;
8. Verbale n. 64/2 del 13/06/2016 del Consiglio regionale dell'Abruzzo relativo all'approvazione del PRIT;
9. Relazione tecnico-istruttoria approvata con DGR n. 505 del 9/9/2019 avente ad oggetto "*Regolamenti (UE) n.1315/2013 e n.1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013. Proposta di revisione della rete transeuropea dei trasporti nell'ambito territoriale della Regione Abruzzo. APPROVAZIONE DELLA RELAZIONE TECNICO-ISTRUTTORIA*"