

## deliberazione n. 114

PROGRAMMA TRIENNALE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE 2004/2006  
LEGGE REGIONALE 24 DICEMBRE 1998, N. 45, ARTICOLO 13

---

ESTRATTO DEL PROCESSO VERBALE  
DELLA SEDUTA DEL CONSIGLIO REGIONALE DEL 17 DICEMBRE 2003, N. 166

---

Il Presidente pone in discussione il seguente punto all'o.d.g.: proposta di atto amministrativo n. 121/03, a iniziativa della Giunta regionale "Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale 2004/2006. Legge regionale 24 dicembre 1998, n. 45, articolo 13" dando la parola al Consigliere di maggioranza Stefania Benatti e al Consi-

gliere di minoranza Ottavio Brini relatori della IV Commissione consiliare permanente;

omissis

Al termine della discussione, il Presidente pone in votazione la seguente deliberazione:

## IL CONSIGLIO REGIONALE

Vista la legge regionale 24 dicembre 1998, n. 45 "Norme per il riordino del trasporto pubblico regionale locale nelle Marche";

Vista la proposta della Giunta regionale di cui alla deliberazione del 7 ottobre 2003, n. 1344;

Visto il parere favorevole di cui all'articolo 16, comma 1, lettera a), della l.r. 15 ottobre 2001, n. 20 in ordine alla regolarità tecnica e sotto il profilo di legittimità del Dirigente del servizio mobilità, trasporti e infrastrutture e del Dirigente titolare della posizione di funzione del trasporto pubblico locale su gomma, nonché l'attestazione degli stessi che dalla deliberazione non deriva né può comunque derivare un impegno di spesa a carico della Regione, resi nella proposta della Giunta regionale;

Preso atto che il Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale è stato sottoposto al parere della Conferenza delle autonomie locali e del Comitato economico sociale;

Preso atto che la predetta proposta è stata preventivamente esaminata, ai sensi del primo comma dell'articolo 22 dello Statuto regionale, dalla

Commissione consiliare permanente competente in materia;

Visto l'articolo 21 dello Statuto regionale;

## D E L I B E R A

- 1) di approvare il Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale 2004/2006 di cui all'allegato che fa parte integrante della presente deliberazione;
- 2) di dare atto che il Programma in questione è costituito da:
  - a) relazione programmatica;
  - b) rete ferroviaria;
  - c) modalità di determinazione delle tariffe ordinarie ed agevolate;
  - d) informatizzazione dei sistemi di bigliettazione;
  - e) risorse da destinare agli investimenti (autobus, nodi di scambio, trasporto a chiamata, mobilità ciclistica, depositi autobus, impianti a fune);
  - f) criteri di riduzione della congestione da traffico e inquinamento ambientale (Parcheggi e Piano urbano del traffico PUT).

Avvenuta la votazione, il Presidente ne proclama l'esito: "Il Consiglio approva"

IL PRESIDENTE DI TURNO

f.to Sandro Donati

I CONSIGLIERI SEGRETARI

f.to Gabriele Martoni

f.to Fabio Pistarelli

**PROGRAMMA TRIENNALE  
DEI SERVIZI  
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

**ALLEGATO ALLA DELIBERAZIONE AMMINISTRATIVA N. 114  
APPROVATA DAL CONSIGLIO REGIONALE NELLA DEL 17 DICEMBRE 2003, N. 166**

1. Relazione programmatica	pag. 5
2. La rete ferroviaria	pag.11
3. Modalità di determinazione delle tariffe ordinarie ed agevolate	pag.17
4. Informatizzazione dei sistemi di bigliettazione	pag.25
5. Risorse da destinare agli investimenti (autobus, nodi di scambio, Trasporto a chiamata, mobilità ciclistica, depositi autobus, impianti a fune)	pag.34
6. Criteri di riduzione della congestione da traffico e inquinamento ambientale (Parcheggi e P.U.T.)	pag.59

## **1) RELAZIONE PROGRAMMATICA**

Il Programma dei Servizi è il principale strumento operativo della politica unitaria della Regione e degli Enti Locali delle Marche nei settori del trasporto pubblico locale e della mobilità urbana.

Il Programma ha durata triennale dal 2004 al 2006 e, secondo l'articolo 13 della l.r. 45/1998, attua le previsioni del Piano regionale del Trasporto pubblico locale, coerentemente con il livello dei servizi minimi da tempo deliberato, quindi stabilisce:

- a) La ripartizione del trasporto extraurbano ed urbano su gomma nei diversi bacini. La suddivisione in linee principali, definite in termini di collegamenti, chilometri, corse e frequenze, e linee secondarie definite in termini di collegamenti e chilometri, è stata fissata in prima approssimazione dal Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale e quindi delegata alle Province, attraverso i Piani dei bacini.
- b) I servizi ferroviari sulle linee regionali e interregionali da integrare strettamente con gli altri servizi di trasporto;
- c) Lo stato di attuazione dei nodi di scambio;
- d) Le risorse da destinare all'esercizio ed agli investimenti, distinti per tipologia;
- e) La definizione delle tariffe, comprese quelle relative ai titoli di viaggi agevolati;
- f) Alcuni criteri per la riduzione della congestione del traffico e dell'inquinamento ambientale.

Con il Programma triennale dei servizi si intende sviluppare ulteriormente per gli anni 2004/2006 l'attività di riorganizzazione del trasporto pubblico sulla base degli indirizzi del Piano regionale, mantenendo in un programma unitario, sia gli investimenti che i corrispettivi di contratto, al quale va legata la gestione dei contratti di servizio per ciascun bacino di traffico per realizzare un effettivo collegamento tra la programmazione pluriennale degli interventi e l'avvio di concreti miglioramenti nell'efficienza, efficacia e qualità dei servizi erogati. Il monitoraggio dei servizi continuerà ad essere svolto attraverso l'attivazione della struttura dell'Osservatorio permanente per la mobilità.

L'analisi del settore produttivo, svolta in diverse fasi in collaborazione con la Società di consulenza Metis e con tecnici incaricati della Regione e delle Province, ha permesso di individuare le caratteristiche e i limiti di assetto del trasporto pubblico su gomma nelle Marche, e di indicare alcuni obiettivi da perseguire in maniera generalizzata, ferma restando l'opportunità per ciascun Bacino, anzi per ciascuna provincia, di fissare degli obiettivi puntuali e specifici.

## **GLI OBIETTIVI NELLA FASE DELLE GARE**

La Regione, le Province ed i Comuni assicurano le risorse fissate nei bandi di gara, adeguate alla fornitura dei servizi richiesti per l'intero periodo contrattuale e al raggiungimento dei parametri di efficacia e di efficienza del servizio affidato.

Per quanto riguarda il trasporto urbano, per il quale la legge regionale richiede ai Comuni la stipula di contratti di servizio analoghi a quelli relativi ai trasporti extraurbani, attraverso il Piano di bacino la Provincia ha tra l'altro il compito di definire le quote di trasporto pubblico urbano attribuite a ciascun

Comune; pertanto è in grado di distinguere, sulla base delle diverse situazioni, differenti assetti istituzionali:

1. Comuni con un complesso di servizi urbani inferiore ai 50.000 bus/km, cui la Provincia può provvedere inserendoli direttamente nel contratto di servizio extraurbano, mantenendo però i valori chilometrici affidati.
2. Comuni con servizi urbani strutturati (fino a 3,5 milioni di bus/km).
3. Esiste poi l'esigenza di riequilibrio per un ristretto numero di Comuni, i quali hanno maturato carenze sostanziali in termini di servizio urbano rispetto alla popolazione residente, cui dovrà essere riconosciuto nell'ambito del Piano di bacino, un parziale recupero della base chilometrica in relazione all'entità demografica, riducendo le quote di altri Comuni oppure dei servizi extraurbani della provincia, senza aggravii per le altre Province.

Nel caso di più bacini nella stessa Provincia in presenza di un'unica società consortile che ha gestito per l'anno 2003 i contratti di servizio in base al comma 7 dell'articolo 20 della L.R. 45/98, è opportuno redigere piani di bacino integrati ovvero un unico piano esteso all'intero territorio provinciale, come già sancito nel Piano regionale del T.P.L..

Il processo di aggregazione delle aziende attualmente esercenti i trasporti di bacino dovrà ulteriormente procedere, dopo l'evoluzione avvenuta attraverso la gestione consortile e l'integrazione effettiva fra le realtà aziendali, per poter competere alla pari con aziende più grandi sfruttando le economie di scala e riorganizzando i servizi, senza vincoli di gestione puntuale di singole linee.

Obiettivo perseguito (a partire dall'art. 20 della L.R.45/98) è il superamento delle Associazioni Temporanee d'impresa, perché non hanno come finalità il raggiungimento di una completa integrazione, mentre lo scopo è quello del raggiungimento di assetti efficienti sia della proprietà sia nell'erogazione dei servizi.

In generale gli obiettivi del settore nel triennio, da perseguire con la sostanziale collaborazione degli Enti Locali, possono essere così elencati:

- aumento degli utenti e degli introiti da traffico;
- miglioramento della qualità dei servizi;
- riduzione dei costi di esercizio;
- flessibilità dei metodi di produzione;
- estensione dell'attività delle aziende in altri campi della mobilità.

In caso di aumenti del costo del personale, relativi ai rinnovi del CCNL, i maggiori oneri a carico delle aziende dovranno essere compensati, oltre a quanto previsto a carico dello Stato, come già avvenuto in precedenza, dai maggiori incassi derivanti ai gestori dagli aumenti tariffari previsti dal contratto; da ulteriori risorse finanziarie eventualmente individuate dalla Regione; nonché da aumenti della produttività delle aziende.

Con apposita legge regionale è stato stabilito che la Giunta Regionale e gli Enti Locali sono autorizzati a prorogare i contratti di servizio stipulati per il contratto automobilistico in scadenza il 31/12/2003.

## **LE FASI DI ATTUAZIONE DELLA RETE**

Il Programma recepisce la definizione dei servizi minimi urbani ed extraurbani, nell'ambito dell'utilizzazione della Rete a partire dalle verifiche della popolazione e del territorio suddiviso in bacini, per giungere alle attribuzioni dei servizi per bacino nel progetto di rete, distinta in principale e secondaria.

Il Programma recepisce il completamento dell'ultima fase del riequilibrio del Triennale precedente e prevede che l'attuazione della rete dei servizi indicati dai Piani di bacino possa *essere attuata nel modo seguente*:

- a) Una primo periodo in cui le Province dovranno attuare una fase transitoria comprensiva del riequilibrio territoriale previsto dal precedente programma e le riduzioni delle percorrenze fissate dalla Regione come contenimento della spesa.
- b) Successivamente le Province dovranno attuare i nuovi assetti di rete introdotti con l'approvazione dei Piani di Bacino. Durante tale periodo le Province avvieranno una campagna di sensibilizzazione dei cittadini e degli utenti sui cambiamenti attesi.
- c) Mentre si avvia il nuovo assetto di rete, sarà applicato il sistema di bigliettazione informatizzato sui mezzi. A tale scopo è prevista la formazione di un Consorzio delle società di gestione del T.P.L. che deve impegnarsi all'acquisto dell'hardware e del software previa gara, assistita da contributo regionale. In corrispondenza con la sua estensione su tutta la rete e su tutti i mezzi sarà attuata la tariffa a zone, previa una capillare campagna di informazione all'utenza. Proseguirà la realizzazione dei servizi a chiamata nelle aree a domanda debole. È prevista la completa realizzazione della rete integrata ferro-gomma, sulla base dei Piani di Bacino. In tale quadro dovrà anche definire un ulteriore riequilibrio del trasporto urbano e completare la distribuzione ottimale dei servizi a chiamata. Di tali impegni ed opportunità debbono essere previste apposite clausole nei contratti di Comuni e Province.
- d) Un'ulteriore fase, successiva all'introduzione della bigliettazione informatizzata consentirà, sulla base dei dati forniti dal nuovo sistema, di verificare l'efficacia del riequilibrio chilometrico attuato con il precedente Programma Triennale ed eventualmente procedere ad un nuovo riparto delle risorse tra le province in base ad un equilibrato rapporto tra risorse e passeggeri trasportati salvaguardando il diritto al trasporto pubblico anche delle aree interne e a bassa densità abitativa.

## **LE RISORSE FINANZIARIE**

Rispetto alla disponibilità degli anni precedenti di circa 58 milioni di euro oltre l'IVA di legge, nell'anno 2003 la Regione ha mantenuto inalterata la propria quota di intervento, mentre per gli anni successivi i corrispettivi di contratto saranno ridotti del 4% per ogni bacino e le corrispondenti percorrenze del 2%; a sostegno delle specifiche azioni di agevolazione tariffaria la stima, da verificare nel corso dell'anno, è di circa 2,5 milioni di euro annui.

Per quanto riguarda le risorse da destinare agli investimenti, il Programma triennale prevede investimenti per oltre 80 M€ complessivi. Gli interventi saranno possibili grazie al concorso finanziario dell'Unione Europea, dello Stato, della Regione e degli Enti Locali e Aziende di trasporto pubblico interessati sulla base di specifici accordi di Programma.

## **GLI INVESTIMENTI PER TIPOLOGIA**

Gli interventi, previsti dal Programma, spaziano in una gamma molto ampia di settori riguardanti la mobilità.

Gli ambiti d'azione più tradizionali del trasporto pubblico, quali l'acquisto di nuovi mezzi, il miglioramento delle linee, l'individuazione e l'attrezzatura dei nodi di scambio e delle fermate, l'informatizzazione della rete di trasporto e l'informazione all'utenza, impegnano circa il 72% della spesa.

Il 12% circa degli investimenti è dedicato ad interventi più innovativi, quali percorsi ciclopedonali e alla realizzazione di parcheggi, mentre altri interventi, che comportano la contemporanea riorganizzazione degli accessi ai centri storici e alle zone a traffico limitato, saranno previsti nella fase di revisione dei PUT e dei contratti di servizio per i trasporti urbani. È previsto l'avvio degli interventi di risanamento acustico sulle linee ferroviarie.

Il contenuto dei Piani di Bacino, così come quello dei Piani urbani (PUT), va infatti collegato con gli scopi più generali di miglioramento della mobilità nelle aree urbane ed extraurbane, di valorizzazione, non

solo ambientale ma anche economica, dei centri storici, di maggiore accessibilità dei cittadini ai servizi, di superamento della congestione e dell'inquinamento derivante dai trasporti.

In questo contesto si colloca la previsione di dedicare una quota di oltre il 25% allo sviluppo dell'intermodalità (nodi e fermate metropolitane) ed al vettore ferroviario.

## LE TARIFFE

Con il Programma triennale si stabilisce il contenuto programmatico della trasformazione tariffaria integrata a zone che consentirà entro il secondo anno di applicazione di estendere a tutto il territorio regionale e a tutti i tipi di trasporto pubblico locale la riforma tariffaria.

Secondo questa scelta dovranno aumentare sia gli utenti che la facilità d'uso del mezzo pubblico e quindi la loro soddisfazione. Ciò in relazione alla informatizzazione dell'obliterazione e dei titoli di viaggio, che permetteranno l'utilizzo di carte prepagate al posto di biglietti e abbonamenti, valide su tutta la rete senza limitazioni di tempo o di vettore, e che inoltre consentiranno un monitoraggio puntuale e preciso dei viaggiatori, con la possibilità di aggiornare costantemente i servizi alla domanda di trasporto.

Da tali modalità potrà anche essere analizzata in dettaglio la distribuzione delle agevolazioni per categoria e per bacino, verificandone l'andamento e l'incidenza sulla spesa regionale.

Accanto al monitoraggio dei servizi, è poi previsto un monitoraggio delle aziende, per verificare lo stato di attuazione degli obiettivi contrattuali, ed un monitoraggio dell'utenza tendente a verificare la soddisfazione della clientela e la qualità percepita del servizio.

I valori e le tabelle che seguono hanno carattere certamente impegnativo circa le metodologie adottate e le norme relative, ma possono essere variate dalla Giunta regionale in rapporto all'aggiornamento dei dati di base ed alla negoziazione su ciascun bacino.

### Corrispettivo standard annuo dei contratti di servizio con le aziende di bacino assegnatarie del traffico extraurbano e urbano, con riduzione del 2% delle percorrenze dal 1° gennaio 2004

BACINI DI TRAFFICO	CORRISPETTIVO ANNUO SERVIZIO EXTRAURBANO	%	CORRISPETTIVO ANNUO SERVIZIO URBANO	%
<b>ANCONA</b>	<b>9.609.543,82</b>	<b>24,09</b>	<b>8.852.425,71</b>	<b>51,39</b>
ASCOLI 1	3.455.334,46	8,66	14.211,85	0,08
ASCOLI 2	5.778.736,03	14,48	2.238.285,03	12,99
<b>TOT. ASCOLI</b>	<b>9.234.070,49</b>	<b>23,14</b>	<b>2.252.496,88</b>	<b>13,08</b>
MACERATA 1	5.542.940,35	13,90	2.366.555,32	13,74
MACERATA 2	4.140.937,36	10,37	13.247,86	0,08
<b>TOT. MACERATA</b>	<b>9.683.877,71</b>	<b>24,27</b>	<b>2.379.803,18</b>	<b>13,82</b>
PESARO 1	5.567.176,83	13,96	2.726.754,26	15,83
PESARO 2	5.000.826,90	12,54	1.013.619,81	5,88
<b>TOT. PESARO</b>	<b>10.568.003,73</b>	<b>26,50</b>	<b>3.740.374,07</b>	<b>21,71</b>



<b>TOTALE corrispettivi</b>	<b>39.095.495,75</b>	<b>98,00</b>	<b>17.225.099,84</b>	<b>100,00</b>
Incentivi 2%	781.909,92		0	
<b>Totale spesa</b>	<b>39.877.405,67</b>		<b>17.225.099,84</b>	
Gli importi sono al netto di Iva 10%				
<b>Circolazione Agevolata</b>	<b>2.600.000,00</b>			
<b>TOTALE corrispettivi</b>	<b>57.102.505,51</b>			
<b>Totale Annuo</b>	<b>59.702.505,51</b>			

**PERCORRENZE DEI SERVIZI EXTRAURBANI ED URBANI CON RIEQUILIBRIO E RIDUZIONE DEL 2%**

<b>BACINO DI TRAFFICO</b>	<b>KM EXTRAURBANI</b>	<b>KM URBANI</b>	<b>TOTALE KM</b>
<b>ANCONA</b>	<b>8.370.895</b>	<b>4.949.330</b>	<b>13.320.225</b>
ASCOLI 1	3.067.742	8.742	3.076.484
ASCOLI 2	4.556.193	1.554.684	6.110.877
<b>TOTALE ASCOLI</b>	<b>7.623.935</b>	<b>1.563.426</b>	<b>9.187.361</b>
MACERATA 1	4.162.144	1.847.430	6.009.574
MACERATA 2	3.270.599	9.173	3.279.772
<b>TOTALE MACERATA</b>	<b>7.432.743</b>	<b>1.856.603</b>	<b>9.289.346</b>
PESARO 1	4.378.724	2.179.115	6.557.839
PESARO 2	3.750.660	784.292	4.534.952
<b>TOTALE PESARO</b>	<b>8.129.384</b>	<b>2.963.407</b>	<b>11.092.791</b>
<b>TOTALE REGIONALE</b>	<b>31.556.957</b>	<b>11.332.766</b>	<b>42.889.723</b>

## RIEPILOGO DEGLI INVESTIMENTI PREVISTI SECONDO LA LORO TIPOLOGIA

BACINI DI TRAFFICO	PISTE CICLABILI a	PARCHEGGI b	SERVIZIO FERROVIARIO c	IMPIANTI A FUNE d	NODI DI SCAMBIO e	DEPOSITI f	MATERIALE ROTABILE g	INFORMATIZZAZIONE DEL SERVIZIO TPL h	TOTALE
ANCONA	1.594.217,43	2.487.902,43			1.356.732,27				5.438.852,13
ASCOLI PICENO1	546.148,96	0,00			389.924,96				936.073,92
ASCOLI PICENO2	833.433,23	373.001,70			723.000,00				1.929.434,93
MACERATA 1	367.097,56	992.519,34			480.821,37				1.840.438,27
MACERATA 2	0,00	1.914.592,50							1.914.592,50
PESARO 1	1.233.531,47	268.626,48			1.357.261,12				2.859.419,07
PESARO 2	122.012,94	780.882,84							902.895,78
<b>TOTALE BACINI</b>	<b>4.696.441,59</b>	<b>6.817.525,29</b>			<b>4.307.739,72</b>				<b>15.821.706,60</b>
INV. INDIVISI	2.149.370,67	170.595,35	3.118.794,66	7.145.891,53	600.786,04	734.672,68	42.000.000,00	8.636.505,70	64.556.516,63
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>6.845.812,26</b>	<b>6.988.120,64</b>	<b>3.118.794,66</b>	<b>7.145.891,53</b>	<b>4.908.525,76</b>	<b>734.672,68</b>	<b>42.000.000,00</b>	<b>8.636.505,70</b>	<b>80.378.323,23</b>

a- quota annuale 516.456,89 + 200.000 \* tre anni

b- parcheggi di Loreto, Ancona e Jesi

b- Ascoli ex Gil

b- parcheggi di Macerata, Porto Recanati e Tolentino

Parccheggj di Camerino e

Civitanova

b- parcheggio di Pesaro

b- parcheggio di Urbino

c- fondi derivanti da assegnazioni statali quindicennali

d- fondi statali più fondi regionali

e- stanziamento anno 2003 bilancio regionale di cui €.300.000 obbligazioni

f- stanziamento anno 2003 bilancio regionale - fondi statali reiscritti

G – netto ricavo presunto derivante dall'accensione di mutuo quindicennale rimborsabile con assegnazione statale

h- fondi disponibili nel 2003 derivanti da assegnazioni statali per disavanzi d'esercizio pregressi

## 2) LA RETE FERROVIARIA NELLA REGIONE MARCHE

La rete ferroviaria delle Marche è costituita da cinque linee tra loro connesse, e precisamente:  
Linee principali.

-“Adriatica” – tratta Gabicce/Porto d’Ascoli di km. 174:

la linea è a doppio binario, attrezzata con le più moderne tecnologie. L’elevata potenzialità è data dalla completa circolazione sul binario di destra e dall’istituzione della marcia unidirezionale dei treni su entrambi i binari. Sono presenti 24 stazioni.

- “Falconara-Orte” – tratta Falconara/Fabriano (Fossato) di km. 99:

la linea, tutta elettrificata, è a doppio binario da Falconara a Montecarotto e a semplice binario da Montecarotto al confine regionale (Fossato di Vico). E’ esercita con regime di Controllo del Traffico Centralizzato (CTC) ed in parte con Dirigente Centrale. Sono presenti 11 stazioni.

Linee secondarie di interesse locale

- “Ascoli Piceno/Porto d’Ascoli” di km. 28:

linea a semplice binario, non elettrificata, esercita a Dirigenza Locale. La velocità media è di circa 75 km/h. Sono presenti 9 stazioni.

- “Fabriano/Pergola” di km. 32:

linea a semplice binario, non elettrificata, esercita con CTC e Dirigenza Unica. La velocità media è di circa 65 km/h. Sono presenti 9 stazioni.

- “Civitanova/Albacina (Fabriano)” di km. 87:

linea a semplice binario, non elettrificata, esercita con sistema economico di esercizio. La velocità media è di circa 85 km/h. Sono presenti 15 stazioni

La linea ferroviaria Fano/Urbino è stata chiusa all’esercizio alla fine degli anni ottanta in quanto, in base al piano formulato dal Ministero dei Trasporti e da FS s.p.a., non raggiungeva livelli accettabili di redditività. Della linea è rimasto il corpo stradale, il piano del ferro e gli edifici stazione utilizzati, in gran parte, per altri fini.

### Offerta di servizi

L’attuale orario ferroviario differenzia il servizio in treni a lunga percorrenza, Eurostar, Intercity ed Espressi (ES, IC, E – gestiti da TRENITALIA Passeggeri) e regionali, Interregionali e Regionali (IR, R – gestiti da TRENITALIA - Direzione Trasporto Regionale).

I collegamenti lungo la costa, sviluppati nell’area a maggiore densità abitativa, sono quelli con servizi quantitativamente migliori al fine di dare una soddisfacente risposta alla domanda di trasporto.

Le linee secondarie sono quelle dove si svolge un servizio inferiore in quanto cala notevolmente la domanda di trasporto. Ci si trova, infatti, in aree a densità abitativa decisamente inferiore rispetto alla costa.

### Passeggeri trasportati

I rilevamenti dei passeggeri trasportati vengono effettuati da TRENITALIA.

Va rilevato come, a fronte di un considerevole aumento dei passeggeri trasportati nel periodo estivo tra il 1998 ed il 1999, si registra un calo nel 2000 nella linea Adriatica ed una sostanziale stasi nelle altre linee. (2002 un solo rilevamento).

Fa eccezione la linea Ascoli-Ancona che mantiene il trend positivo.

### Frequenzazioni nei treni assegnati alla Regione Marche - Rilevamenti totali

Relazione	1998	1999	2000	2001	2002*
Ancona-Pesaro	1.158.085	1.277.978	1.347.417	1.619.842	765.855
Ancona-Giulianova	323.328	324.717	327.836	422.206	279.862
Ancona-Fabriano	181.598	186.720	182.461	191.593	91.182
<b>Totale Linee principali</b>	<b>1.663.011</b>	<b>1.789.415</b>	<b>1.857.714</b>	<b>2.233.641</b>	<b>1.136.899</b>
Ancona-Macerata-Fabriano	166.676	181.257	182.890	185.585	76.562
Ancona-Ascoli Piceno	99.290	119.369	142.849	163.148	60.072
Fabriano-Pergola	2.654	3.454	2.732	2.118	0
<b>Totale Linee secondarie</b>	<b>268.620</b>	<b>304.080</b>	<b>328.471</b>	<b>350.851</b>	<b>136.634</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>1.931.631</b>	<b>2.093.495</b>	<b>2.186.185</b>	<b>2.584.492</b>	<b>1.273.533</b>

\* I dati riportati sono riferiti ai primi cinque mesi.

Il confronto fra i passeggeri trasportati nelle varie linee evidenzia, ovviamente, un grande utilizzo del servizio ferroviario nella tratta a nord di Ancona sulla linea Adriatica che assorbe oltre il 60% del trasporto regionale.

Quasi insignificante, invece, è la frequentazione sulla linea Pergola-Fabriano che, evidentemente, non risponde più alle esigenze della domanda.

### La programmazione regionale

#### Piano Regionale dei Trasporti – D.C.R. n. 213/94

Nel Piano, approvato con deliberazione consiliare n.213 nel 1994, il sistema ferroviario, sia principale che secondario, è assunto come struttura base del trasporto pubblico locale regionale, nei confronti del quale il servizio stradale dovrà svolgere conseguentemente un ruolo complementare ed integrato.

Il Piano Regionale dei Trasporti, oltre all'obiettivo generale di ottenere il riconoscimento della rete ferroviaria adriatica come rete di interesse comunitario, attraverso la conclusione di accordi di programma con il Governo e la Società delle Ferrovie, prevede nel breve periodo:

- il completo ammodernamento della linea Adriatica comprensivo dell'adeguamento delle gallerie ferroviarie alla sagoma internazionale (Gabarit B), con particolare riferimento alla galleria Cattolica;
- il raddoppio della linea Falconara-Orte;
- il quadruplicamento della tratta Falconara-Ancona;
- l'ammodernamento di tutte le linee secondarie mediante l'eliminazione dei PL (passaggi a livello) e l'introduzione del CTC (controllo centralizzato del traffico);

nel medio periodo:

- il ricollegamento della Fabriano-Pergola con la Fano-Urbino;

nel lungo periodo:

- il collegamento della Fano-Urbino con S. Arcangelo di Romagna e quindi con il sistema ferroviario locale dell'Emilia Romagna;

A fronte della chiusura al traffico della linea ferroviaria Fano-Urbino, è stato avviato a realizzazione il raddoppio della linea Falconara-Orte ed attualmente è aperto al traffico il tratto Falconara-Montecarotto.

Naturalmente alcuni degli obiettivi percepiti da tale Piano come irraggiungibili in tempi medio-lunghi, sono risultati oggi lontani o non più proponibili.

### **Piano di Inquadramento Territoriale**

Lo strumento di pianificazione generale e di assetto territoriale approvato dalla Regione Marche con deliberazione del Consiglio n. 295/2000, individua, nel settore infrastrutturale ferroviario, azioni progettuali ad alta valenza strategica per lo sviluppo socio-economico regionale.

Fra queste vi è il miglioramento dei collegamenti tra i diversi centri, assumendo le direttrici di valico come collegamenti principali e le direttrici di mezzacosta e di crinale come strutture leggere al servizio dei residenti e del turismo ambientale.

Conseguentemente vengono previsti, in relazione alla rete ferroviaria nazionale di pertinenza, i seguenti interventi:

- ammodernamento e adeguamento di sagoma delle gallerie e di eliminazione dei punti critici;
- reinfrastrutturazione dei nodi di cerniera con le reti locali;
- potenziamento del telaio ferroviario a supporto del territorio urbano di Ancona, con integrazione dei servizi di trasporto autobus-treno e con un nuovo passante ferroviario locale.

Per quanto riguarda le reti ferroviarie regionali, riconosciute come ferrovie di importanza regionale:

- la linea Civitanova Marche-Macerata-Castelraimondo-Albacina
- la linea Fabriano-Sassoferrato-Pergola
- la linea Ascoli Piceno-Porto D'Ascoli

si prevede una decisa azione di recupero funzionale e miglioramento della infrastruttura, al servizio degli ambienti locali e dei sistemi territoriali sovralocali, al fine di promuovere il trasporto Rapido Vallivo e Costiero.

In particolare si dovrà prioritariamente elevare il livello del servizio nella tratta Civitanova M.-Macerata-Tolentino-San Severino, al fine di migliorare l'accessibilità alle aree urbane;

Per le tratte Castelraimondo-Matelica-Albacina e Fabriano-Sassoferrato-Pergola, la riqualificazione del servizio è finalizzata a valorizzare il sistema appenninico dal punto di vista turistico ed ambientale e creare un supporto infrastrutturale allo stesso Corridoio Ambientale Appenninico:

La linea Ascoli-Porto d'Ascoli, infine, può essere potenziata ed elettrificata anche ai fini di un suo utilizzo come metropolitana di superficie.

### **Programma Triennale dei Servizi 2000-02**

Il Programma dei Servizi, approvato dal Consiglio regionale con deliberazione n. 278/1999, quale strumento operativo della Regione e degli Enti Locali nei settori del trasporto pubblico e della mobilità urbana, avente durata triennale, ha attuato le previsioni del Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale, e definito in particolare i bacini di traffico, sulla base dell'analisi della domanda, e la rete principale dei trasporti pubblici su strada e su ferrovia ed i principali nodi di scambio.

Il dibattito svoltosi in sede di "tavoli di bacino" durante il corso del 1999/2000, finalizzati all'attuazione della riforma del trasporto pubblico locale ai sensi della legge regionale 45/98, ha portato alla formulazione dell'offerta di trasporto ferroviario regionale per i periodi 30.01.2000-27.05.2000 e 24.05.2000-09.06.2001.

Registrato un calo progressivo dell'utilizzo del servizio ferroviario, soprattutto nei territori delle Province di Ascoli Piceno e Macerata, è stato predisposto un sistema complessivo a rete, tenendo conto delle coincidenze ferro-gomma nei principali snodi territoriali, con particolare riferimento alla linea Civitanova-Albacina, e ferro-ferro tra il sistema regionale e quello nazionale, in corrispondenza delle stazioni di confluenza quali Ancona, Fabriano, Civitanova e S. Benedetto.

## **Progetti di integrazione tra trasporto su gomma e su ferro**

### **Progetto per l'Ascoli Piceno- S.Benedetto-P.to S.Elpidio**

La Provincia di Ascoli Piceno intende promuovere la stipula di un Accordo di Programma con tutti i soggetti coinvolti nel progetto di rifunzionalizzazione dei servizi di trasporto locale sulle due tratte di ferroviarie:

- la linea valliva tra la Stazione Centrale di Ascoli Piceno e la Stazione di Porto d'Ascoli;
- la linea adriatica tra Porto d'Ascoli e la Stazione di Porto S. Elpidio;

Il progetto prevede per la prima tratta, fino a S.Benedetto del Tronto:

- la realizzazione di due nuovi incroci ferroviari;
- la eliminazione dei passaggi a livello;
- la realizzazione di n° 4 nuove fermate;
- la riqualificazione di n° 3 stazioni esistenti e delle relative aree di servizio.

Nella seconda tratta, appartenente totalmente alla linea ferroviaria adriatica si prevede:

- la realizzazione di n° 4 nuove fermate ferroviarie);
- interventi di riqualificazione delle stazioni esistenti;

Nel complesso il sistema di trasporto pubblico proposto rappresenterebbe una sorta di metropolitana ferroviaria di superficie, per il servizio urbano ed interurbano di un bacino di utenza caratterizzato da n° 69 comuni, con una popolazione di 371.631 abitanti, a fronte di un potenziale di n° 395.552 viaggi giornalieri, la cui lunghezza totale è di Km 72,5 con n° 22 stazioni/fermate. A pieno regime il nuovo sistema potrebbe assicurare circa 3.500.000 viaggiatori/anno e 14.000 viaggiatori/giorno. L'importo stimato dei costi di realizzazione si aggira intorno a 68 Meuro, pari a circa 1 Meuro per km.

La cantierabilità del progetto, i tempi necessari per gli adempimenti procedurali, (approvazione progetti, acquisizione atti amministrativi), e di acquisizione aree, viene prevista per il 2004.

Il progetto, non è stato finora ammesso a finanziamento dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti nell'ambito del rifinanziamento della legge n. 211/92.

### **Progetto per l'Area Urbana di Ancona**

Nel 1991 la Regione, la Provincia di Ancona ed i Comuni interessati approvarono un progetto per migliorare il sistema dei trasporti pubblici nell'area di diretta influenza economica di Ancona interessante circa 350.000 abitanti su di un territorio pari a circa la metà di quello provinciale.

Il progetto, in sintesi, prevedeva l'utilizzo, in tre fasce orarie giornaliere, del vettore ferroviario come asse portante del trasporto pubblico locale nelle direttrici Cesano di Senigallia-Ancona, Jesi-Ancona ed Osimo-Ancona. Il sistema prevedeva, parallelamente, di assegnare all'autobus, modalità estremamente più flessibile, il ruolo di mezzo di penetrazione nel territorio adducendo utenza al vettore ferroviario.

Il progetto comprendeva anche la realizzazione di alcune nuove fermate per migliorare l'accessibilità al treno e di una serie di parcheggi scambiatori, in adiacenza alle stazioni, per incentivare l'uso del mezzo collettivo pubblico a discapito di quello individuale privato.

Il costo complessivo del progetto era di circa 19,63 Meuro così suddivisi:

- costruzione di n. 5 nuove fermate per 2,58 Meuro;
- adeguamento Stazioni di Falconara ed Ancona, miglioramento tratta Ancona C.le / Ancona M.ma per 4,65 Meuro;
- realizzazione di 16 Aree di scambio per 12,39 Meuro.

La Provincia di Ancona, a seguito del dilatarsi dei tempi per l'esame da parte del Ministero dei Trasporti, che tra l'altro ha richiesto di stralciare i parcheggi riducendo i costi a 7,28 Meuro, ha ritenuto opportuno avviare la realizzazione di un primo lotto funzionale con la realizzazione di 3 nuove fermate a Falconara Stadio, Ancona Stadio e Aspigo con un costo stimato di 1,55 Meuro.

L'attuazione del sistema integrato consentirà di ottimizzare il trasporto nell'area di Ancona migliorando i tempi di percorrenza, riducendo la congestione del traffico e quindi diminuendo i tassi di inquinamento atmosferico ed acustico.

Allo stato attuale R.F.I. s.p.a. ha aperto la nuova stazione di Torrette ed ha migliorato quella di Ancona Marittima.

### **Accordo di programma per il trasporto ferroviario**

L'Intesa Istituzionale di Programma, prevista all'art.2 comma 203 della L.662, costituisce lo strumento di riferimento per tutte le forme di programmazione negoziata fra istituzioni centrali e periferiche.

L'Intesa delle Marche è fra le prime ad essere stata siglata (7 maggio 1999) ed è centrata sugli interventi prioritari ai fini della ricostruzione e dello sviluppo delle aree maggiormente colpite dal terremoto del settembre 1997.

L'atto si articola attualmente in sette Accordi di programma quadro (APQ); due sono di competenza del settore trasporti e riguardano la viabilità stradale ed il trasporto ferroviario.

L'Accordo di Programma Quadro per il trasporto ferroviario prevede alcuni interventi infrastrutturali di raddoppio della linea Falconara-Orte, interventi di ristrutturazione del materiale rotabile ed interventi per la velocizzazione del servizio attraverso l'eliminazione di alcuni passaggi a livello sulla linea Civitanova-Albacina.

### **Gli interventi infrastrutturali**

Il potenziamento della linea Orte-Falconara consiste nella realizzazione di interventi di raddoppio finanziati con il I Addendum al Contratto di Programma 1994-2000.

Si prevede nelle Marche il raddoppio delle tratte:

- Fabriano- P.M. Albacina e Castelplanio – Montecarotto;

e la redazione di progetti delle tratte:

- Fossato di Vico – Fabriano;

In particolare per quanto riguarda il tratto marchigiano della linea ferroviaria Falconara-Orte sono avviati i lavori nella tratta Montecarotto-Castelplanio per un importo di 43,4 Meuro.

La Regione e la Commissione VIA del Ministero si sono già espresse favorevolmente sullo studio di impatto ambientale nella tratta Fabriano-Castelplanio. Il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, con Decisione n. 7750 del 30/10/2002, ha espresso giudizio positivo nel tratto Fabriano posto di movimento 228, giudizio negativo condizionato a prescrizioni per il tratto rimanente.

Conseguentemente, RFI sta rivedendo lo studio di impatto seguendo le prescrizioni date.

Per l'ultima tratta del territorio marchigiano, Fabriano-Fossato di Vico, l'attività si è conclusa con lo studio di fattibilità.

### **Ristrutturazione del materiale rotabile**

Al fine di migliorare la qualità del servizio offerto per il trasporto pendolare sono stati effettuati interventi di ristrutturazione sul materiale rotabile.

In particolare gli interventi ricompresi e finanziati con l'Accordo di Programma Quadro per il trasporto ferroviario riguardano la ristrutturazione di 33 automotrici diesel Aln 668 serie 3100 e di 37 vetture passeggeri a Piano Ribassato, interventi completati ed effettuati da Trenitalia spa presso i propri impianti di manutenzione prevalentemente marchigiani.

Inoltre Trenitalia ha realizzato interventi su 40 vetture tipo Media Distanza vestiboli Centrali (MDVE) ed ha avviato un programma di ristrutturazione interna di altri 35 rotabili elettrici Ale 601.

## Il Contratto di Servizio Regione Marche-Trenitalia

Il primo contratto, definito “Sperimentale”, firmato il 14 novembre 2001, ha interessato il periodo dal 1.01.2001 al 31.12.2001. Questo primo contratto, definito “Sperimentale” ha costituito la traccia, per completezza ed esaustività, per la stesura del secondo contratto di durata biennale, firmato il 31.07.02 con validità dal 01.01.02 al 31.12.03.

Nella successiva tabella sono riportati per ciascun anno i dati dei treno\*km e i relativi corrispettivi; si precisa che i servizi aggiuntivi 2001 sono stati effettuati a partire da giugno 2001.

		Servizi Trasferiti dallo Stato treni*km	Corrispettivo Lire /Euro	Servizi Aggiuntivi treni*km	Corrispettivo Lire /Euro
<b>Contratto Sperimentale</b>	anno 2001	3.671.114	L. 54.600.000.000/ € 28.198.547	112.131,44	L.1.447.050.525/ € 747.339,23
<b>Contratto Biennale</b>	anno 2002	3.671.114	€ 28.198.546,69	195.448,39	€ 835.345,32
	anno 2003	3.671.114	€ 28.198.547	231.989,37	€ 890.839,19

I servizi contrattualizzati comprendono il riassorbimento, senza ulteriori oneri per la Regione, della quota di servizi erogati sulla linea Fabriano-Pergola, regolamentati fino al 31/12/2000 con uno specifico Contratto. L'introduzione di servizi aggiuntivi, il cui onere finanziario è a carico della Regione, si è resa necessaria per evitare la contrazione del servizio rispetto al periodo precedente la stipula dell'Accordo di Programma.

Il corrispettivo è erogato in rate trimestrali decurtate di una quota, diversamente computata per anno e per tipo di servizio (trasferito o aggiuntivo), che è versata a Trenitalia S.p.A. successivamente alla consegna da parte della stessa del resoconto consuntivo del precedente anno e dei dati consuntivi sulla qualità.

I principali aspetti del Contratto Biennale 2002-03:

- servizio aeroporto: istituzione di treni navetta e potenziamento delle fermate;
- apertura della stazione di Torrette;
- ripristino a luglio di quasi tutti i treni precedentemente soppressi a luglio e agosto;
- qualità del servizio: aumento delle percentuali e delle relative sanzioni;
- individuazione di un elenco di treni sanzionabili singolarmente a tutela dell'utente pendolare;
- velocizzazione sulla relazione Ancona-Ascoli Piceno;
- velocizzazione mediante la sostituzione di locomotive con le nuove E464;
- miglioramento delle coincidenze e delle integrazioni su S. Benedetto, Nord/Sud Ancona, Civitanova, Fabriano; Falconara.

Il patrimonio immobiliare: le stazioni ferroviarie

Sul territorio della regione sono presenti 57 edifici adibiti a stazioni ferroviarie; la qualità delle stesse non suscita problemi per quelle presenziate:

Albacina	Jesi	Pedaso	Macerata
Ancona	Loreto	Porto d'Ascoli	Porto Recanati
Chiaravalle	Montecarotto	Porto S. Giorgio	Fano
Fabriano	Senigallia	San Benedetto	Marotta
Falconara Marittima	Ascoli Piceno	Civitanova Marche	Pesaro



Per le stazioni impresenziate i problemi maggiormente percepiti riguardano:  
la carenza d'informazioni relative alla effettiva circolazione dei treni  
il vandalismo ai danni degli spazi destinati al pubblico: segnaletica, bacheche, sedute.

Già nel corso del 2000 e del 2001 sono stati concessi in comodato o in locazione agevolata alcuni fabbricati, o porzioni di esso, a enti locali o ad associazioni no-profit: è il caso di Urbisaglia-Sforzacosta ( Protezione civile), Corridonia-Piediripa ( Pro Loco), Castelraimondo-Camerino (Comune e Contram).

Nel corso del 2003 Trenitalia ha avviato i seguenti interventi per la riqualificazione delle stazioni:

ristrutturazione degli spazi, interni ed esterni, destinati al pubblico;  
individuazione degli spazi da destinare ad attività di pubblica utilità;  
installazione di monitors informativi sulla effettiva circolazione dei treni.

Ancona Marittima	Serra S.Quirico	Matelica
Castelferretti-Aeroporto	Varano	Montecosaro
Castelplanio	Ascoli Piceno- S.Filippo	Morrovalle
Cerreto d'Esì	Cupramarittima	Pollenza
Fabriano Ca' Maiano	Grottammare	Potenza /Montelupone
Genga / S.VittoreTerme	Malignano	San Claudio
Marzocca	MarinodelTronto/Folignano	San Severino Marche
Melano-Marischio	Monsampolo del Tronto	Tolentino
Montemarciano	Monteprandone	Urbisaglia Sforzacosta
Monterosso Marche	Offida/ Castel di Lama	Bellisio-Solfare
Osimo-Castelfidardo	Porto S.Elpidio	Pergola
Palombina	Spinetoli / Colli	Matelica
Pantiere Castelbellino	Castelraimondo/Camerino	
Sassoferrato-Arcevia	Gagliole	

Tuttavia va rilevata la necessità di un deciso intervento di riorganizzazione del trasporto ferroviario regionale, che deve assumere un ruolo prioritario nel contesto del trasporto pubblico delle Marche. A questo scopo una grande opportunità sarà fornita dalla futura gara per l'affidamento dei servizi ferroviari che dovrebbe svolgersi entro il 2004, e comunque durante il triennio.

Anche in caso di proroga dell'attuale contratto comunque, è necessario rivedere, migliorandolo, non solo l'orario dei servizi, ma soprattutto il materiale rotabile e l'assetto e la pulizia delle stazioni, che hanno rappresentato il vero limite dell'offerta ferroviaria di questi ultimi anni, limitando fortemente anche il deciso processo di integrazione avviato con il Piano del Trasporto Pubblico Locale del 1999.

### **3) MODALITÀ DI DETERMINAZIONE DELLE TARIFFE ORDINARIE E AGEVOLATE**

#### **A) TARIFFE ORDINARIE**

Nel nuovo Programma triennale viene confermato l'impianto dell'attuale struttura tariffaria basata sulle percorrenze chilometriche ( come da tabella sotto riportata ) mentre è in avanzata fase di progettazione il nuovo sistema di bigliettazione automatizzata mediante il quale la Regione

introdurrà la nuova struttura tariffaria integrata a zona e introdurre i nuovi meccanismi di calcolo della tariffa integrata sulla base di quanto già indicato nel Piano regionale del trasporto pubblico locale.

**L.R.31e 32/92 TARIFFE AUTOSERVIZI PUBBLICI DI LINEA**

DECORRENZA: 11/09/2001

FASCIA IN KM	BIGLIETTI CORSA SEMPLICE		IMPORTO ABBONAMENTI SETTIMANALI		IMPORTO ABBONAMENTI MENSILI	
	LIRE	Euro	Euro	LIRE	Euro	LIRE
Km 1 - 6	1.500	0,75	6,75	13.000	18,00	35.000
Km 6,1- 12	1.900	1,00	9,00	17.500	24,00	46.500
Km 12,1- 18	2.400	1,25	11,25	22.000	30,00	58.000
Km 18,1- 24	2.800	1,45	13,05	25.500	35,00	68.000
Km 24,1- 30	3.200	1,65	14,85	29.000	39,50	76.500
Km 30,1- 36	3.600	1,85	16,65	32.000	44,50	86.000
Km 36,1- 42	4.000	2,05	18,45	35.500	49,00	95.000
Km 42,1- 50	4.600	2,40	21,60	42.000	57,50	111.500
Km 50,1- 60	5.300	2,75	24,75	48.000	66,00	128.000
Km 60,1- 70	6.000	3,10	27,90	54.000	74,50	144.500
Km 70,1- 80	6.700	3,45	31,05	60.000	83,00	160.500
Km 80,1- 90	7.400	3,80	34,20	66.000	91,00	176.000
Km 90,1-100	8.100	4,20	37,80	73.000	101,00	195.500
Km 100,1-110	8.800	4,55	40,95	79.500	109,00	211.000
Km 110,1-120	9.500	4,90	44,10	85.500	117,50	227.500
Km 120,1-130	10.000	5,15	46,35	89.500	123,50	239.000
Km 130,1-140	11.000	5,70	51,30	99.500	137,00	265.500
Km 140,1-150	11.500	5,95	53,55	103.500	143,00	277.000

Km 150,1-160	12.500	6,45	58,05	112.500	155,00	300.000
Km 160,1-170	13.000	6,70	60,30	117.000	161,00	311.500
Km 170,1-180	13.500	6,95	62,55	121.000	167,00	323.500
Km 180,1-190	14.500	7,50	67,50	130.500	180,00	348.500
Km 190,1-200	15.000	7,75	69,75	135.000	186,00	360.000

Prima della definitiva introduzione della nuova struttura tariffaria, la Regione provvederà all'avvio della fase di sperimentazione del sistema di bigliettazione automatizzato nel bacino di Ancona, tramite il quale sarà possibile la raccolta dei dati reali necessari per la determinazione del criterio di suddivisione in zone tariffarie del territorio regionale.

Resta inteso che per la definitiva adozione delle tariffe, si dovrà osservare il criterio secondo cui, per un primo periodo di tempo, l'eventuale incremento dell'introito derivante dalle vendite dei titoli di viaggio dovrà ottenersi prevalentemente dall'aumento di utenza anzichè dall'aumento delle tariffe; successivamente potranno praticarsi anche aumenti tariffari correlati anche all'incremento del livello di soddisfazione dei clienti-utenti ed più in generale della qualità dei servizi stessi.

Si precisa che in sede di verifica degli introiti e in sede di determinazione delle nuove tariffe potranno essere apportati i necessari correttivi sia alla zonizzazione che agli algoritmi di calcolo, al fine di rendere il nuovo sistema tariffario perfettamente funzionale e compatibile con il livello di introito regionale previsto.

## **TITOLI DI VIAGGIO**

Riguardo alla tipologia dei titoli di viaggio nel nuovo sistema tariffario, che alla ripartizione degli introiti relativi, si rimanda al capitolo relativo al nuovo sistema di bigliettazione.

## **PIANO DI COMUNICAZIONE**

Affinchè le innovazioni tariffarie producano appieno i risultati attesi occorre che siano preventivamente ed adeguatamente pubblicizzate al fine di ottenere il consenso dalla gran parte degli utenti e degli operatori.

Occorre pertanto che la Regione operi per divulgare e far comprendere, attraverso efficaci strumenti ed un vero e proprio piano di comunicazione, le motivazioni del cambiamento, le potenzialità e i vantaggi offerti dal nuovo sistema di trasporto pubblico regionale e locale.

Occorre prevedere l'attuazione di alcuni semplici strumenti di consultazione degli utenti, capaci di mettere in luce le effettive esigenze della clientela, che si evidenzieranno nel corso della gestione oltre che all'avvio del sistema.

In tal modo il cambiamento non verrà subito come imposizione calata dall'alto ma potrà essere apprezzato come una conquista dei cittadini e degli operatori.

## B) TARIFFE AGEVOLATE

### A) La normativa preesistente

La L.R. 27/97 ha dettato le norme in materia di circolazione agevolata sugli autoservizi di trasporto pubblico locale a partire dal 5 Maggio 1997 fino al 4 Aprile 2002. data del conferimento delle funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico alle Province.

Con la Deliberazione n. 639 del 03.04.2002, la Giunta ha dato attuazione al conferimento alle province delle funzioni in materia di T.P.L., come previsto dalla L.R. 45/98, all'Art. 24, comma 1, lettera e). Con tale provvedimento la L.R. 27/97 ha cessato di avere applicazione ed i criteri per la concessione delle agevolazioni tariffarie vengono definiti mediante delibera di Giunta.

Pertanto, con la D.G.R. 1706 del 25.9.2002, la Giunta Regionale ha provveduto ad introdurre nuovi criteri e modalità di concessione delle agevolazioni tariffarie, tali da assicurare una continuità del regime di agevolazione.

Le principali novità introdotte con tale provvedimento, rispetto alla ex. L.R. 27/97 sono:

- L'estensione delle agevolazioni tariffarie al trasporto pubblico ferroviario regionale;
- L'applicazione del parametro ISEE (Indicatore della Situazione Economica Equivalente) come criterio per la concessione delle agevolazioni in base al reddito

La D.G.R. 1706/02 individua le procedure, già contenute nella L.R. 27/97, che devono essere disciplinate dalla Regione dal punto di vista delle funzioni di indirizzo, coordinamento e controllo, a mezzo degli strumenti programmatori e pianificatori e di altre disposizioni previste dalla L.R. 45/98.

Tali procedure riguardano:

- 1) individuazione delle categorie agevolate (art. 24);
- 2) individuazione dei titoli di viaggio a tariffa agevolata (art. 24);
- 3) determinazione delle tariffe agevolate (art.13);
- 4) modalità di rilascio delle tessere e dei titoli agevolati (art.24);
- 5) modalità di rimborso alle aziende della quota a carico degli enti affidanti dei servizi (art.19).

Essendo ora la materia non più regolata con Legge, ma con atto di Giunta, la nuova procedura consente una revisione ed un aggiustamento annuale dei criteri di agevolazione, che pertanto potranno essere meglio definiti anche con la collaborazione delle Organizzazioni Sindacali, delle Associazioni dei Cittadini e degli Enti Locali, in modo da assicurare, nell'ambito dei limiti delle risorse finanziarie, un sistema più equo, che tenga conto prioritariamente delle esigenze delle categorie protette dei cittadini marchigiani.

### Individuazione delle categorie agevolate

La D.G.R. 1706/02 individua le categorie di cittadini che possono beneficiare delle agevolazioni tra le seguenti:

- a) *mutilati e invalidi di guerra e di servizio dalla prima alla ottava categoria, invalidi civili e di lavoro e portatori di handicap con invalidità pari o superiore al 67 per cento.*

In questa categoria rientrano anche:

- i *sordomuti* riconosciuti tali ai sensi della legge 26 maggio 1970, n. 381;
- i *ciechi parziali* con residuo visivo non superiore ad un ventesimo in entrambi gli occhi con eventuale correzione.

- b) minori portatori di handicap che hanno diritto alla indennità di frequenza ai sensi della L. 11 ottobre 1990, n. 289;
- c) *tutti i coloro che abbiano compiuto i 65 anni di età*, la cui situazione economica equivalente (ISEE) sia inferiore al limite fissato per l'anno 2002 di € 13.000,00;
- d) *cavalieri di Vittorio Veneto*, la cui situazione economica equivalente (ISEE) sia inferiore al limite fissato di € 13.000,00;
- e) *perseguitati politici, antifascisti o razziali riconosciuti*, nonché cittadini cui sia stato riconosciuto dallo Stato italiano il diritto ad *asilo politico* ai sensi della vigente legislazione e *rifugiati* riconosciuti tali dall'Alto Commissario delle Nazioni Unite per i profughi, la cui situazione economica equivalente (ISEE) sia inferiore al limite fissato di € 13.000,00;
- f) tutti i *lavoratori dipendenti*, limitatamente al percorso tra il luogo di residenza abituale e il luogo di lavoro, la cui situazione economica equivalente (ISEE) sia inferiore al limite fissato di € 13.000,00;
- g) tutti gli *studenti di scuole pubbliche di ogni ordine e grado, università, istituti superiori ed accademie marchigiane*, limitatamente al percorso tra il luogo di residenza abituale e il luogo di studio, la cui situazione economica equivalente (ISEE) sia inferiore al limite fissato di € 13.000,00;
- h) tutti *coloro che sono iscritti da almeno un anno nelle liste di collocamento*, limitatamente al trasporto urbano del proprio Comune di residenza, la cui situazione economica equivalente (ISEE) sia inferiore al limite fissato di € 13.000,00.

L'accertamento del diritto all'agevolazione è affidato ai Comuni, i quali rilasciano ai beneficiari un'apposita tessera di riconoscimento che da diritto all'acquisto di titoli di viaggio a tariffa agevolata. Per i cittadini appartenenti alle categorie agevolate in base al reddito, ovvero per coloro i quali sono tenuti all'accertamento periodico del diritto al beneficio, tali tessere sono soggette a convalida annuale.

### **Individuazione dei titoli di viaggio a tariffa agevolata e modalità di emissione**

Il rilascio dei titoli di viaggio viene effettuato dalle aziende di trasporto, secondo le tipologie seguenti:

- a) Abbonamenti mensili senza limitazione del numero delle corse, validi per la rete urbana di una città delle Marche;
- b) Abbonamenti mensili senza limitazione del numero delle corse, validi sulle linee ordinarie extraurbane;
- c) Carnet di 10 biglietti, con validità di un anno dalla data di rilascio, validi per la rete urbana di una città delle Marche;
- d) Carnet di 10 biglietti, con validità di un anno dalla data di rilascio, validi sulle linee ordinarie extraurbane.

Inoltre La Divisione del Trasporto Regionale Marche di TRENITALIA s.p.a. è tenuta a rilasciare abbonamenti mensili ferroviari regionali, a tariffa agevolata, validi sulle tratte comprese nel territorio delle Marche. Tali titoli di viaggio consentono di effettuare un numero illimitato di viaggi, tutti i giorni della settimana, non sono consentite fermate intermedie. Sono acquistabili presso le biglietterie delle stazioni ferroviarie di FANO, MAROTTA, SENIGALLIA, FALCONARA, PORTO RECANATI, PORTO SAN GIORGIO, MACERATA e ASCOLI PICENO.

Sono previsti titoli di viaggio rilasciati gratuitamente agli accompagnatori dei soggetti appartenenti alle categorie stabilite dalla D.G.R. 1706/02, per i quali sia riconosciuto il diritto all'accompagnamento ai sensi della vigente normativa. I titoli di viaggio rilasciati agli accompagnatori sono validi solo in presenza del titolare della tessera agevolata.

L'attuale disciplina consente agli accompagnatori di ottenere il rilascio gratuito di titoli agevolati anche se il titolare della tessera acquista per propria comodità biglietti di corsa semplice di tipo ordinario.

Tale circostanza potrebbe causare degli sprechi di risorse in quanto gli accompagnatori sono costretti a munirsi di titoli agevolati multicorse (che possono essere a loro discrezione carnet o abb. mensili o abb. annuali, con oneri a carico della Regione) che non potranno essere utilizzati in pieno se su una certa relazione il titolare della tessera ha bisogno di effettuare poche corse occasionali.

Quindi, fermo restando l'attuale disciplina, e' opportuno istituire i seguenti obblighi:

- per gli accompagnatori: obbligo di viaggiare con un titolo agevolato equivalente al corrispondente titolo ordinario (o agevolato) posseduto dal titolare della tessera;
- per le aziende: obbligo di emettere per i soli accompagnatori, biglietti di corsa semplice a tariffa agevolata.

Sino all'entrata in vigore della nuova tariffa integrata regionale, le agevolazioni tariffarie verranno estese ai titoli di viaggio integrati (Trenomarchebus, Picchio), previa stima dei flussi di traffico al fine di prevedere le risorse occorrenti in sede di aggiornamento annuale del presente Programma e nell'ambito di una valutazione complessiva dell'impatto sociale e finanziario delle agevolazioni e delle eventuali correzioni ed innovazioni da apportare.

### **Determinazione delle tariffe agevolate**

Le tariffe agevolate, in base all'attuale disciplina, sono stabilite a partire dal mese di agosto 2003, nella misura del 50% della tariffa intera, indipendentemente dalla categoria agevolata.

Per evitare disomogeneità tra le Aziende riguardo all'applicazione di arrotondamenti dovuti al calcolo della quota a carico dei cittadini, occorrerà specificare il criterio di arrotondamento degli importi; con l'istituzione del database centralizzato, il calcolo delle quote rispettivamente a carico degli utenti e degli Enti affidanti, verrà effettuato automaticamente senza possibilità di errori.

### **Definizione delle modalita' di rilascio delle tessere**

Per rendere piu' efficiente la procedura di rilascio delle tessere, la Regione prevederà l'istituzione di un database centralizzato.

In attesa dell'introduzione di un nuovo sistema di bigliettazione informatizzato che probabilmente consentirà di eliminare la tessera di riconoscimento, la Regione ha stabilito un nuovo schema di tessera piu' funzionale all'attuale disciplina.

Fermo restando la durata di validita' delle tessere definita dalla normativa attuale, i periodi di validita' saranno valutati a decorrere dal giorno-mese-anno del rilascio/rinnovo. Dalla data di scadenza, sino all'avvenuto rinnovo, la validita' della tessera e' sospesa e pertanto il cittadino non puo' acquistare titoli agevolati. Il rinnovo delle tessere oltre la data di scadenza annuale non puo'

comportare lo spostamento della scadenza quadriennale che resta fissa ed invariabile. In caso di furto/smarrimento della tessera, la validità della stessa viene sospesa dalla data di furto/smarrimento; il rilascio di una nuova tessera segue la stessa procedura del rinnovo.

In relazione all'attuale difficoltà per le Aziende di accertare la validità delle tessere e i percorsi ammessi ad agevolazione tariffaria, verrà istituito un database centralizzato che consentirà di rendere semplice e sicuro il rilascio di titoli di viaggio anche a personale delegato dalle Aziende e che permetterà alle Aziende stesse l'immediata verifica di validità delle tessere; il sistema di emissione centralizzato eliminerà inoltre le molteplici registrazioni di dati per la rendicontazione dei rimborsi.

#### Criteri di agevolazione in base al reddito

Per l'accertamento del diritto all'agevolazione in base al reddito, è da evidenziare che dal 1° Gennaio 2002 è fatto obbligo agli enti erogatori, nel caso specifico i Comuni, basare l'accertamento del diritto alle prestazioni agevolate sull'Indicatore della situazione economica equivalente (ISEE) (D.Lgs 109/98; D.P.C.M. 221/99; D.Lgs 130/2000 e D.P.C.M. 242/2001). In particolare, per la richiesta di prestazioni assistenziali legate al reddito o di servizi di pubblica utilità è prevista la valutazione della situazione economica del richiedente, con riferimento al suo nucleo familiare rilevante ai fini fiscali; a tal fine sono calcolati due indici: l'ISE (indicatore della situazione economica) e l'ISEE (indicatore della situazione economica equivalente).

L'ISE è determinato dalla somma dei redditi e del 20% del patrimonio; l'ISEE scaturisce invece dal rapporto tra l'ISE e il parametro desunto dalla scala di equivalenza, così come definita nel D.Lgs 109/98. Il nucleo di riferimento è composto, in linea generale, dal dichiarante, dal coniuge e dai figli, nonché da altre persone con lui conviventi e da altre persone a suo carico ai fini IRPEF, con alcune eccezioni e particolarità; il reddito "medio" è quello complessivo ai fini IRPEF sommato al reddito delle attività finanziarie, con una detrazione in caso di residenza del nucleo in un'abitazione in locazione; per patrimonio si intende sia quello immobiliare che mobiliare, con l'applicazione di una franchigia; la scala di equivalenza prevede i parametri legati al numero dei componenti il nucleo familiare e alcune maggiorazioni da applicare in casi particolari, quali la presenza di un solo genitore o di figli minori o di componenti con handicap, lo svolgimento di attività lavorativa da parte di entrambi i genitori, ecc.

La disciplina prevede:

- la redazione, da parte del cittadino, di un'unica dichiarazione sostitutiva, avente validità annuale, contenente informazioni sul proprio nucleo familiare e sui redditi e il patrimonio di tale nucleo. La dichiarazione va redatta esclusivamente secondo il tracciato previsto dal modello-tipo e può essere presentata in qualunque momento dell'anno direttamente ai Comuni, ai Centri di Assistenza Fiscale (CAF), alle Sedi ed Agenzie INPS presenti sul territorio;
- il rilascio, da parte dei soggetti che hanno ricevuto la dichiarazione sostitutiva (Comuni, CAF e INPS) di un'attestazione, contenente le informazioni della dichiarazione sostitutiva e gli elementi necessari per il calcolo dell'ISEE;
- la possibilità di presentare, nel periodo di validità della dichiarazione, una nuova dichiarazione sostitutiva per far rilevare i mutamenti delle condizioni familiari ed economiche, il che potrebbe far rientrare nel diritto all'agevolazione chi prima non rientrava o viceversa;
- l'utilizzo dell'attestazione e della dichiarazione sostitutiva, nel periodo di validità, da parte di ogni componente il nucleo per l'accesso alle agevolazioni tariffarie;

- il calcolo dell'indicatore della situazione economica (ISE) e dell'indicatore della situazione economica equivalente (ISEE), che vengono messi a disposizione, da parte dell'INPS, ai componenti del nucleo familiare cui si riferisce la dichiarazione sostitutiva ed ai Comuni;
- i controlli formali sulla veridicità dei dati e i controlli di tipo sostanziale, a cura dei Comuni, dell'INPS e della Guardia di Finanza, compresi quelli da effettuare direttamente presso gli Istituti di credito o altri intermediari finanziari.

Pertanto l'introduzione di questa nuova normativa per l'identificazione del reddito agevolabile impone l'individuazione della soglia massima di reddito che, moltiplicata per la scala di equivalenza prefissata dal D.Lgs 109/98, determini i criteri di agevolazione, consistenti in valori massimi crescenti in funzione del nucleo familiare. La D.G.R. 1706/02 ha fissato tale soglia in € 13.000,00, per cui il criterio applicato dalla regolamentazione attuale è riassumibile nella tabella seguente:

Numero di componenti del nucleo familiare	Scala di equivalenza <sup>(1)</sup>	Valore I.S.E.E. pari o inferiore a...	Situazione Economica corrispondente <sup>(2)</sup>
1	1,00	13.000,00	13.000,00
2	1,57	13.000,00	20.410,00
3	2,04	13.000,00	26.520,00
4	2,46	13.000,00	31.980,00
5	2,85	13.000,00	37.050,00
6	3,20	13.000,00	41.600,00
7	3,55	13.000,00	46.150,00
8	3,90	13.000,00	50.700,00

Valori desunti dalla Tabella 2 allegata al D.Lgs 109/98. Per nuclei familiari di oltre 8 persone si prevede una maggiorazione di 0,35 per ogni componente aggiuntivo.

Rappresenta la soglia di accesso al disotto della quale si ha diritto alla prestazione agevolata.

Per l'anno 2003 è intenzione della Regione provvedere, mediante la costituzione di un'apposita Commissione di Studio, all'individuazione di una soglia che sia maggiormente rappresentativa del livello medio reddituale della popolazione marchigiana.

### **Modalità di rimborso alle Aziende di trasporto**

I rimborsi alle Aziende verranno effettuati secondo le modalità previste dall'attuale disciplina, quindi a cadenza semestrale.

I rimborsi saranno erogati sempre sulla base degli importi fatturati dalle aziende, previa le necessarie verifiche sui dati inviati dalle stesse, relativi ai titoli di circolazione agevolata venduti nel semestre di riferimento.

Quando sarà disponibile il database centralizzato, tali rimborsi saranno desunti direttamente dai dati in esso contenuti.



#### 4) INFORMATIZZAZIONE DEI SISTEMI DI BIGLIETTAZIONE E CONTROLLO PER IL MONITORAGGIO DELLA UTILIZZAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

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

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

Il sistema di bigliettazione automatico integrato consente:

*il miglioramento del servizio e l'incentivazione della domanda tramite l'introduzione di servizi di trasporto pubblico a tariffa integrata;*

*la raccolta di dati puntuali e completi sull'utilizzo dei servizi erogati a beneficio della pianificazione e come importante strumento di strategia commerciale;*

*l'ottimizzazione degli investimenti e dei costi di esercizio e di manutenzione;*

*la riduzione delle frodi per contraffazione, duplicazione titoli di viaggio o mancato possesso dello stesso;*

*l'incentivazione della domanda tramite fidelizzazione della clientela del trasporto pubblico;*

*l'introduzione di strumenti che consentano una tariffazione più rappresentativa del servizio in relazione al territorio;*

*l'introduzione di strumenti che consentano più flessibili ed efficaci interventi di tipo commerciale per mezzo delle tariffe;*

*la verifica degli introiti effettivi delle Aziende e la possibilità concreta per la Regione di erogare i contributi di esercizio in funzione della reale entità dei passeggeri trasportati anziché dei chilometri percorsi;*

*l'eventuale implementazione di applicazioni e servizi aggiuntivi come il borsellino elettronico, il pagamento della sosta, la carta d'identità elettronica, la tessera sanitaria, ecc..*

Nel 2001 la Regione ha affidato un incarico per lo studio del progetto del sistema tecnologico di bigliettazione automatizzato, giungendo all'elaborazione di un capitolato tecnico, le cui linee generali sono descritte nel presente programma triennale.

A seguito del conferimento delle funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico alle Province, a decorrere dal 4 Aprile 2002, la Regione intende promuovere un Accordo di Programma con le amministrazioni provinciali mediante il quale stabilire i ruoli di Regione, Province ed Aziende di trasporto nella gestione amministrativa del progetto di informatizzazione del trasporto pubblico.

Punti essenziali dell'accordo proposto dalla Regione saranno:

La determinazione delle *modalità di gara*: La Regione intende affidare ad un Consorzio delle aziende di trasporto, costituito in base a quanto disposto ai commi 6 e 7 dell'art. 20 della L.R. 45/98, il compito di procedere all'espletamento della gara d'appalto per la fornitura e l'installazione del sistema di bigliettazione automatica, sulla base del Capitolato elaborato dalla Regione Marche.

Il Contenuto del *capitolato d'appalto*, descritto nel seguito.

##### SPECIFICHE DEL CAPITOLATO DI GARA

In via preliminare si intende procedere ad una sperimentazione della durata di quattro mesi, in un'area circoscritta, al fine di validare il sistema prima di estenderlo a tutta la Regione. La sperimentazione riguarda i servizi extraurbani del Bacino di Ancona, caratterizzato da 6,5 ML di km-autobus extraurbani e oltre 5 ML di km-autobus urbani, svolti da 10 Autolinee private e 2

Autolinee pubbliche con un numero complessivo di 203 autobus extraurbani e 150 autobus urbani, e facenti capo ad un numero di 27 stazioni ferroviarie.

Terminata la fase di sperimentazione, una volta apportate le modifiche necessarie per risolvere eventuali anomalie riscontrate e consentire il corretto funzionamento del sistema, lo stesso verrà esteso a tutto il territorio regionale.

#### Tipologia dei titoli di viaggio

I titoli di viaggio utilizzati dal sistema scelto saranno i seguenti:

- biglietto di corsa semplice;
- tessera a valore a scalare impersonale;
- tessera a valore a scalare nominale;
- tessera a valore a scalare agevolata, per tipologie di utenti definite (categorie protette e tessere di libera circolazione);
- tessera a valore a scalare su tratta;
- tessera con titolo forfettario.

Il biglietto di corsa semplice ha validità temporale prevista dalla struttura tariffaria e consentirà di viaggiare per il numero di zone corrispondente al prezzo pagato.

La tessera a valore a scalare impersonale consiste in un titolo sul quale il passeggero pone una quantità di denaro che decresce mano a mano che il possessore effettua viaggi.

Le tessere a valore a scalare nominali e agevolate differiscono da quella impersonale per il fatto che sono associate ad utenti definiti, per cui è necessaria la personalizzazione in fase di emissione, con nome, cognome, data di nascita e foto dell'utente. I possessori di tale smartcard godranno di tariffe agevolate o di una curva di sconto maggiore in funzione della tipologia di utenza a cui appartengono.

La tessera con titolo forfettario sostituisce gli attuali abbonamenti mensili e annuali; l'utente non carica denaro sulla card, ma acquista un titolo che gli consente di viaggiare liberamente, senza limitazione nel numero di corse, entro la validità spaziale prescelta, per un tempo definito (uno o più mesi, un anno). Questi titoli non saranno introdotti da subito, ma il sistema deve essere in grado di riconoscerli e validarli.

#### Sistemi e metodi di pagamento in relazione al consumo e all'utilizzo dei vari servizi

##### La tariffazione a zone in sostituzione degli scaglioni chilometrici

Un importante elemento di riforma riguarda la sostituzione della tariffa per scaglioni chilometrici con una tariffa a zone che prevede l'integrazione tariffaria tra servizi urbani e regionali. Il territorio viene suddiviso in zone e la tariffa del trasporto pubblico viene calcolata in base al numero di confini di zona che si vengono ad attraversare per raggiungere il luogo di destinazione: si ottiene così un andamento di crescita della tariffa al crescere del territorio percorso, assimilabile a quanto attualmente avviene con le tariffe a scaglioni.

A differenza della situazione attuale in cui l'utente deve acquistare un titolo di viaggio per ciascun vettore utilizzato, determinando egli stesso la ripartizione degli incassi tra i singoli operatori, in un sistema di tariffe integrato l'utente può acquistare per lo stesso spostamento un solo titolo di viaggio il cui corrispondente incasso dovrà essere successivamente ripartito dal sistema con modalità appositamente definite.

##### Individuazione dei sistemi di pagamento a scalare e per categoria di utenti

Si prevede di inserire nel sistema un meccanismo che favorisca gli utenti sistematici del trasporto pubblico rispetto ai viaggiatori occasionali. Pertanto si prevedono dei meccanismi di sconto progressivo in funzione dell'utilizzo per i possessori di carte a scalare, sia in base all'ammontare di denaro speso dall'utente in un periodo di tempo definito, sia in base al numero di viaggi effettuati, secondo curve di sconto da stabilirsi: lo sconto sarà progressivo in funzione del valore speso o dei viaggi effettuati in un periodo di tempo, utilizzando la stessa tessera.

Esempi di tali politiche di sconto possono essere:

Applicazione di uno sconto iniziale, a fronte del semplice impegno di acquisto di una tessera con un certo valore precaricato, corrispondente ad una percentuale rispetto alla corsa semplice e via via che la *smartcard* accumula valore speso, i successivi viaggi vengono a costare sempre meno (gli sconti applicati sono sempre maggiori).

Agevolazioni tariffarie per le categorie di utenti agevolate, secondo una percentuale configurabile, da calcolarsi nel cumulo di spesa in base al quale si calcola lo sconto da applicarsi al singolo viaggio.

Applicazione di politiche tariffarie specifiche in certe fasce orarie o su determinate linee di trasporto per favorire, ad esempio, l'utenza che effettua spostamenti nelle ore di morbida o che ricorre all'interscambio modale (treno/bus ma anche *park and ride*), indipendentemente dalla tipologia dei titoli di viaggio utilizzati.

I valori di tariffa zonale potrebbero fare diverse eccezioni su zone o coppie di zone particolari;

Possibilità per ogni azienda di poter effettuare una politica tariffaria differenziata da quella delle altre aziende in relazione al territorio o all'utenza servita.

Possibilità di gestire, sulla smartcard, un valore economico, anche esso a scalare e ricaricabile, utilizzabile per offrire sconti ulteriori sulle singole corse a copertura di una percentuale del costo della corsa che si può stabilire a livello di singola tessera. Ad esempio, si potrebbe agevolare gli studenti mettendo a disposizione 50 € per ognuno utilizzabili per coprire al massimo il 10 % del valore di ogni singola corsa. Questa modalità di sconto consente agli Enti Locali di mettere a bilancio preventivo una spesa certa per le agevolazioni, evitando il rischio di ritrovarsi a consuntivo con una spesa eccessiva rispetto alle risorse disponibili.

La tariffazione a scaglioni chilometrici nella fase di sperimentazione

Per la fase transitoria di sperimentazione relativa al solo bacino di Ancona è previsto il mantenimento della tariffazione a scaglioni chilometrici con integrazione tariffaria tra servizi urbani e regionali. In tale fase dovranno essere raccolti i dati dettagliati di domanda (O/D complete) e i ricavi da traffico suddivisi per azienda, linee esercitate e corse effettuate, necessari per la definizione della zonizzazione da adottare e le nuove tariffe zonali integrate.

#### Architettura del sistema

L'intera architettura del sistema è costituita da quattro sottosistemi principali:

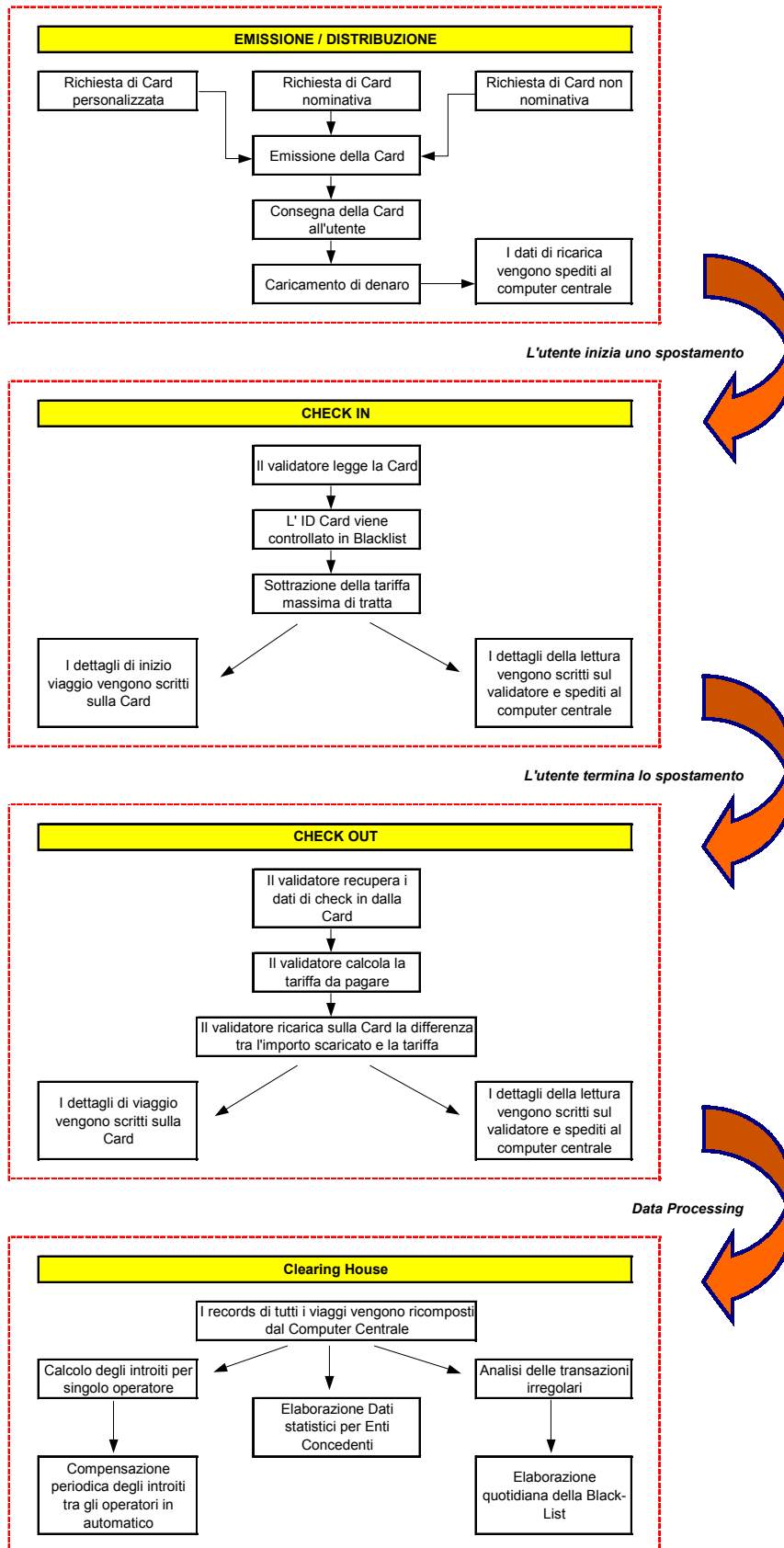
- Sistema di vendita, suddiviso in:
  - emissione;
  - distribuzione;
  - ricarica.
- Sistema di validazione e controllo;
- Sistema di concentrazione / trasmissione dati;
- Sistema di gestione aziendale e di clearing.

Il sistema può essere descritto secondo il seguente schema logico:

- l'emissione e la vendita avvengono con le modalità descritte successivamente;
- l'utente ha l'obbligo di validare il titolo di viaggio ogni volta che sale e scende da un mezzo (autobus e/o treno); i dati relativi alla validazione, tra cui la tariffa dedotta, vengono registrati in apposite memorie situate a bordo veicolo (vettore gomma) o stazioni (vettore ferro);
- in deposito un sistema di scarico/carico dati trasmette i dati tra i validatori a bordo degli autobus e un concentratore sito nel deposito stesso;
- in ogni stazione i validatori sono collegati ad un concentratore (interno o esterno alla stazione stessa);

- ogni azienda possiede un sistema di gestione aziendale in grado di assolvere a tutte le funzioni di aggiornamento dati (tariffe, configurazioni, ecc.) e di elaborazioni statistiche;
- un sistema di clearing centralizzato dovrà ricevere tutte le informazioni riguardanti le transazioni economiche legate ai singoli viaggi per ogni bacino di utenza dai concentratori. Resoconti di gestione standard verranno preparati per stabilire la suddivisione delle entrate ed il saldo fra le aziende coinvolte;
- il sistema di gestione aziendale riceve i dati delle transazioni dal sistema di clearing;
- i controllori di titoli di viaggio di ogni azienda hanno in dotazione dispositivi portatili per la lettura/controllo delle tessere di prossimità; devono essere previste adeguate postazioni per scarico/carico dei dati;
- gli Enti Concedenti (Regione, Province e Comuni) riceveranno dal sistema di clearing i dati statistici relativi ai rispettivi servizi concessi, per essere in grado di monitorare i servizi stessi ed erogare i contributi di esercizio in relazione all'effettivo utilizzo (passeggeri km).

Figura.1: Schema logico di funzionamento



Specifiche Tecniche del Sistema di Bigliettazione

## Tessere di Prossimità

Il supporto dei titoli di viaggio è costituito da smartcard con interfaccia a prossimità per l'applicazione nei trasporti conforme agli standard internazionali.

Nel caso di smartcard personalizzate (agevolate e nominali), in fase di emissione saranno stampate sulla faccia anteriore il nome, cognome, la data di nascita e la foto dell'utente.

## Sistema di emissione e distribuzione

Sono previste almeno le seguenti tipologie di titoli di viaggio:

- titolo agevolato: sulla tessera è riportato nome, cognome, data di nascita e foto dell'utente ed è utilizzabile solo dal possessore della *smartcard* stessa. Questo titolo è riservato a tipologie di utenti definite (categorie protette, studenti, pensionati, ecc.) che godono di tariffe agevolate;
- titolo nominale: sulla tessera è riportato nome, cognome, data di nascita e foto dell'utente ed è utilizzabile solo dal possessore della *smartcard*, eventualmente anche per il pagamento dello spostamento di uno o più passeggeri;
- titolo impersonale, acquistabile senza che l'utente fornisca i propri dati, utilizzabile indipendentemente dalla persona che ha effettuato l'acquisto, anche per il pagamento dello spostamento di più passeggeri;

I titoli nominali e agevolati possono essere emessi sotto forma di tessera a valore a scalare su tratta (abbonamento su tratta) per l'utenza sistematica che giornalmente effettua spostamenti fissi (lavoratori e studenti). Sulla tessera viene codificato un percorso fisso (zona di origine – zona di destinazione e viceversa), per cui l'utente deve validare la smartcard solo in ingresso sul mezzo e automaticamente viene sottratto un valore pari alla tariffa corrispondente allo spostamento prescelto. Fuori dalla tratta O/D fissata il titolo di viaggio può essere utilizzato come tessera a valore ordinaria, per cui è necessaria la doppia validazione (check-in e check-out).

Nel caso di emissione di tessera agevolata o nominale l'utente può avvalersi, qualora smarrisca o gli venga sottratta la smartcard, della possibilità di ottenere la sostituzione della stessa (eventualmente gratuita), senza perdere il valore residuo precaricato e i privilegi di sconto acquisiti.

L'incentivazione della tessera nominale tende a facilitare il processo di gestione delle anomalie legate all'utilizzo del meccanismo a scalare: nei vari casi possibili di credito non sufficiente sulla smartcard, con le tessere nominali l'utente può effettuare comunque lo spostamento nell'ambito di un "fido" limitato che viene recuperato alla ricarica successiva.

L'emissione di tessere agevolate o nominali verrà fatta solo presso punti autorizzati dotati di dispositivi atti alla scrittura sul supporto di plastica della smartcard; in via alternativa l'utente può ordinare e ricevere a casa la smartcard per posta, compilando un apposito modulo e allegando una propria fotografia.

Le tessere saranno emesse prive di valore precaricato, e vi potrà essere caricato "denaro" contestualmente alla consegna secondo le stesse procedure delle ricariche "ordinarie".

Inoltre le tessere impersonali potranno essere distribuite anche con valore monetario precaricato, secondo tagli predefiniti, in appositi punti vendita, ad esempio le edicole e i tabaccai, e attraverso i dispositivi "stand alone" descritti ai paragrafi successivi.

### Sistema di ricarica

La ricarica consiste nell'immissione sulla tessera di prossimità di denaro elettronico a seguito di pagamento con banconote, bancomat o carta di credito. Tali operazioni saranno possibili in diversi modi:

- Presso una biglietteria presidiata;
- Mediante dispositivi "stand alone";
- ricarica da banco al dettaglio;
- ricarica con biglietto bonus a bordo dell'autobus o in stazione.

La biglietteria presidiata, aziendale o privata, ha molteplici funzioni, tra cui l'emissione, la vendita e la ricarica delle tessere di prossimità. La ricarica avviene dietro pagamento dell'importo

corrispondente attraverso denaro contante o altri dispositivi (bancomat, carte di credito, addebito autorizzato sul conto corrente, ecc.) per i quali le biglietterie dovranno essere adeguatamente attrezzate.

Per dispositivo “stand alone” si intende, in questo contesto, un dispositivo che viene posato con opportune opere civili e allacciamenti in punti definiti e strategici, per consentire di effettuare operazioni di ricarica delle tessere contactless. Il funzionamento è self service e il pagamento è effettuato con banconote, bancomat o carta di credito. Tali dispositivi devono svolgere anche la funzione di distribuzione di smartcard impersonali e di titoli cartacei di corsa semplice.

I dispositivi di ricarica da banco sono simili a quelli che servono per i pagamenti al dettaglio tramite bancomat e carta di credito, differenziandosi per la presenza di un lettore/scrittore di prossimità e per il software di ricarica.

Nelle rivendite di titoli l'utente può acquistare dei biglietti “bonus” che contengono un valore predefinito (ad esempio tagli da 10 - 20 - 50 €); tali biglietti sono realizzati tramite smartcard contactless su supporto cartaceo, a basso costo, usa e getta. Il cliente, una volta salito sull'autobus (o giunto alla stazione ferroviaria) avvicina il “bonus” al validatore e ne trasferisce il valore sulla propria tessera di prossimità, secondo una procedura operativamente semplice e trasparente per il cliente.

A tali possibilità si aggiungono le seguenti modalità di ricarica:

- Ricarica da sistema con addebito su C/C: prevede la possibilità di accreditare “denaro virtuale” (secondo tagli definiti) sulla tessera di prossimità di un cliente qualora il valore presente sulla stessa non sia sufficiente a pagare il prezzo della corsa. Ovviamente la possibilità di effettuare questo tipo di transazione è attivata solo per quei clienti che sottoscrivono con l'azienda un apposito contratto che consenta l'addebito sul conto corrente dell'utente dell'importo corrispondente al valore accreditato sulla *smartcard*.
- Addebito su C/C a consuntivo: sempre per quei clienti che sottoscrivono con l'azienda un apposito contratto, può essere previsto l'addebito sul C/C a consuntivo (fine mese o secondo scadenze fisse) in funzione del reale utilizzo del servizio (validazioni effettuate).

Le suddette modalità devono essere possibili anche per persone fisiche o giuridiche che vogliano gestire la ricarica o il pagamento per più titoli nominali o impersonali in base al numero di serie delle smartcard. Ad esempio un'azienda potrebbe impegnarsi a pagare, con addebito su C/C, la ricarica dei titoli di viaggio dei propri dipendenti.

Specifiche tecniche del sistema di validazione e controllo

Procedura di obliterazione

Il sistema di validazione delle smartcard a bordo dell'autobus e in stazione prevede la doppia validazione del titolo di viaggio in ingresso e in uscita dal mezzo utilizzato (in stazione per gli spostamenti ferroviari).

Facendo riferimento ad uno spostamento in autobus, l'utente che sale a bordo è tenuto a convalidare la smartcard avvicinandola al validatore di bordo; Al termine dello spostamento l'utente convalida la smartcard in uscita (il validatore deve consentire sia il check-in che il check-out) per cui viene detratta una somma pari alla tariffa corrispondente allo spostamento effettuato (nel rispetto delle differenze di tariffa per tipologie di utenti e/o per fasce orarie e/o per appartenenza a classi di sconto in funzione dell'utilizzo). In caso di tessera a valore a scalare su tratta O/D prefissata l'utente convalida la tessera solo in ingresso.

Agli utenti con titoli agevolati o nominali viene concesso un “fido” sulla smartcard configurabile o in valore o in numero di spostamenti concessi in maniera tale da consentire:

- un solo spostamento successivo all'esaurimento del credito;
- più spostamenti a credito esaurito per un massimo di n € in valore;
- uno o più spostamenti sulla tratta O/D fino ad un massimo di x spostamenti o y € in valore.

Ogni volta che l'utente valida la smartcard, il sistema registra tutte le informazioni relative alla transazione effettuata sia sulla memoria della smartcard che sulla memoria del validatore, necessarie per la riscossione della tariffa dovuta, la ricostruzione degli spostamenti effettuati e la

suddivisione degli introiti tra gli operatori interessati. Tra le informazioni memorizzate è fondamentale l'identificativo di zona o di palina (numero ed eventualmente descrizione fermata), individuato mediante un opportuno sistema di localizzazione da installare sull'autobus.

#### Configurazione del sistema di bordo

Avendo scelto di conservare i biglietti cartacei per i titoli di corsa semplice, il sistema di validazione vedrà affiancate le attuali obliteratrici con i nuovi validatori per smartcard.

Gli autobus sono dotati, a seconda della tipologia (urbano, interurbano o extraurbano), di uno, due, tre o quattro validatori.

Il validatore deve avere caratteristiche tali da essere utilizzato in modo facile e naturale da parte dell'utenza. Ogni operazione deve essere guidata da opportune scritte sul display.

Il sistema di bordo deve soddisfare condizione di elevata sicurezza, affidabilità, manutenibilità. Questo in pratica deve tradursi in un sistema che sia sempre in grado di funzionare al massimo delle sue prestazioni ed in caso di guasto, durante lo svolgimento del servizio, deve potersi ristabilire la situazione regolare con un intervento in linea rapido e tempestivo.

Il sistema di bordo deve avere una affidabilità tale che il guasto di un qualsiasi componente del sistema o del canale di comunicazione deve produrre solo una diminuzione delle prestazioni complessive senza perdita dei dati di transazioni tariffarie già effettuate e senza mai provocare un blocco totale.

Il validatore deve riconoscere automaticamente il tipo di smartcard utilizzata dall'utente: titolo impersonale, nominale, agevolato, con tratta O/D fissa, biglietto "bonus" per la ricarica, biglietto di corsa semplice usa e getta (in riferimento alle smartcard usa e getta, il loro utilizzo è previsto in un secondo tempo, ma il SW fornito deve essere già predisposto alla loro validazione).

Sul validatore devono essere presenti quattro tasti per attivare le seguenti funzioni:

- Tasto 1: funzione "Controllo del credito residuo" che consente all'utente, avvicinando la *smartcard*, di conoscere l'ammontare residuo sulla tessera;
- Tasto 2 e 3: selezione del numero di passeggeri paganti (aumento e diminuzione);
- Tasto 4: reset.

Deve essere presente un display con caratteri ben visibili in qualsiasi condizione di luce esterna ed interna del veicolo; il display dovrà mostrare almeno due righe di testo alfanumerico. Verranno fornite almeno le seguenti informazioni:

- messaggio di introduzione;
- tariffa dedotta;
- residuo rimasto sulla tessera;
- indicazione di transazione annullata per ragioni tipo "Lettura non valida – riprovare", "Valore insufficiente", "Tessera non valida".
- messaggio che indica che il validatore non è funzionante: "Fuori servizio";
- messaggio in caso di ricarica a bordo con biglietto bonus: "Ricarica in corso";
- messaggio che segnala un valore residuo basso sulla tessera.

Il validatore deve essere fornito di indicatori di stato della transazione visibili al passeggero. Tali indicatori consistono in una luce di colore diverso ben distinguibile (es. verde e rossa) e in segnali audio per indicare il buon/cattivo esito della transazione compiuta.

#### Consolle autista

Su ogni autobus viene installato, a fianco dell'autista, un dispositivo che consente il carico e scarico dati in deposito (servizio offerto dall'azienda, sistema tariffario, ecc.), l'aggiornamento manuale del numero di zona o palina, la trasmissione dei dati ai validatori posti sull'autobus e la diagnostica del funzionamento dei validatori e del sistema di localizzazione.

La consolle autista deve poter ricevere le modifiche tariffarie (zone, tariffe O/D, sconti ecc.) dal concentratore di deposito/stazione e renderle operative automaticamente il giorno stabilito per il cambio tariffario.



La consolle deve infine calcolare il numero di passeggeri che hanno validato il biglietto (titolo cartaceo o smartcard); tale informazione appare sul display e permette all'autista di valutare visivamente l'entità della frode, dal rapporto tra il numero di passeggeri paganti su quelli saliti. Ad ogni capolinea, o prima di iniziare una nuova corsa, l'autista o il sistema in automatico azzerano tale valore e ricomincia il conteggio.

Dispositivo per l'aggiornamento del numero di zona o fermata

A bordo del veicolo deve essere presente un dispositivo che permetta il cambio di zona tariffaria o di fermata con impostazione automatica da idoneo sistema di localizzazione. Deve essere prevista la possibilità che l'aggiornamento del numero di zona possa avvenire manualmente su intervento dell'autista (consolle autista) nel caso di malfunzionamento del dispositivo automatico. Tale dispositivo, comunicando con quello a fianco dell'autista, deve trasmettere l'informazione relativa alla localizzazione (numero di zona o di palina) ai validatori di bordo per consentire la deduzione della tariffa esatta in relazione al sistema tariffario adottato.

Dispositivo carico/scarico dati automatico in deposito/stazione

Le operazioni di carico/scarico dei dati da/per gli autobus avverranno durante la fase di rifornimento di carburante presso le colonnine aziendali (cadenza media giornaliera per gli autobus urbani e di due/tre giorni per quelli suburbani ed extraurbani). Tale trasferimento avrà luogo automaticamente, secondo procedure standard da definirsi e in condizioni di perfetta sicurezza.

Il dispositivo di carico/scarico dati a bordo degli autobus può essere unico, indipendente dal numero di validatori e interfacciato o integrato al dispositivo a fianco dell'autista, oppure ogni validatore sarà fornito di un proprio dispositivo integrato.

Sistema alle stazioni

I validatori che sono posizionati nelle stazioni (a terra in atri di biglietteria, all'aperto sotto tettoie o pensiline) avranno le stesse caratteristiche di quelli installati a bordo dei mezzi. È previsto il collegamento con una unità centrale, postazione fissa o remota (a terra in locali di stazione o armadi sui marciapiedi delle fermate), per il trasferimento dei dati delle transazioni effettuate e dei parametri di configurazione dei validatori.

Dispositivo portatile di controllo

I dispositivi portatili palmari di controllo saranno configurati per offrire le seguenti funzioni:

- ispezione della validità dei titoli di viaggio (*smartcard*);
- emissione delle sanzioni amministrative;
- scarico "manuale" dei dati delle transazioni dai validatori.

La funzione principale del dispositivo portatile è di permettere agli ispettori di bordo ed agli addetti della stazione di controllare che il passeggero abbia convalidato la *smartcard* correttamente secondo le procedure fissate e non abbia tentato di frodare.

La seconda funzione, opzionale per le Aziende che ne facciano richiesta, consiste nell'emissione delle sanzioni amministrative nel caso in cui l'ispettore abbia riscontrato un utilizzo scorretto o fraudolento della *smartcard* o nel caso di passeggero privo di titolo di viaggio valido.

La terza funzione prevede, nel caso di avaria del sistema di trasferimento dati tra validatore e concentratore attraverso il dispositivo di scarico/carico dati automatico di deposito o stazione, la possibilità di trasferire manualmente i dati delle transazioni effettuate e contenute nella memoria del validatore direttamente nella memoria del dispositivo portatile di controllo. Il collegamento tra i due dispositivi deve essere standard, preferibilmente wireless.

Il sistema di bigliettazione automatico è costituito da una serie di dispositivi aventi differenti funzioni e collegati attraverso una rete di telecomunicazione. Le informazioni (dati) devono poter essere trasmesse tra i punti di emissione e ricarica *smartcard*, sistemi di acquisizione dati, dispositivi di riscossione tariffe di viaggio, sistema di clearing centralizzato, sistemi informativi aziendali e ogni altro dispositivo del sistema.

Per realizzare l'infrastruttura di comunicazione tra i componenti suddetti si può far affidamento ai servizi delle società di telecomunicazione presenti sul mercato.

### Concentratori di deposito/stazione

Tali dispositivi devono gestire il flusso di dati bidirezionale con validatori sugli autobus e di terra in stazione (sistema di carico/scarico dati automatico) e con il Server centrale del Centro di Clearing.

### Investimenti previsti

Per la realizzazione del progetto di informatizzazione dei sistemi di bigliettazione a livello regionale, si stima un investimento complessivo di circa € 10.000.000,00, di cui il 75% a carico della Regione, ed il restante 25% con contributo delle aziende di trasporto.

Infine, da un'analisi sul numero e sulla tipologia del parco veicoli, limitatamente al bacino di Ancona oggetto della sperimentazione del sistema, ed all'intera regione, si dispone di una stima dei costi necessari per l'installazione dei sistemi di bordo, che ammonterebbe, nell'ipotesi di utilizzo di un unico sistema basato sulla doppia validazione, sia in ambito extraurbano che urbano, a circa € 924.000,00 per il bacino di Ancona ed a circa € 2.750.000,00 per l'intera regione.

## 5) RISORSE DA DESTINARE AGLI INVESTIMENTI

### A) INVESTIMENTI AUTOBUS - Legge 194/98

Il Ministero dei Trasporti e della Navigazione con decreto n. 16 del 17 maggio 2001 ha ripartito ed assegnato alla Regione Marche i contributi di cui agli articoli delle leggi n. 488/1999 e n. 388/2000 nella misura rispettivamente corrispondente a:

- € 1.212.475,53 a decorrere dal 2001 fino al 2015;
- € 1.121.992,28 a decorrere dal 2002 fino al 2016;
- € 542.899,99 a decorrere dal 2002 fino al 2016;
- € 542.899,99 a decorrere dal 2003 fino al 2017.

Inoltre in base all'art. 13 della legge n. 166 dell'1/8/2002 sono state assegnate alla Regione Marche le seguenti quote annuali:

- € 1.051.200,00 a decorrere dal 2003 fino al 2017;
- € 1.401.600,00 a decorrere dal 2004 fino al 2018.

Già con deliberazione G.R. n. 1062 dell'11/6/2002 e decreto D.S.T. n. 154 del 19/6/2002 è stato approvato il piano biennale 2001/2002, per il rinnovo di autobus come previsto dall'art. 2 della legge n. 194/98, mediante utilizzo delle quote relative agli anni 2001 e 2002 (decreto n. 16 del 17 maggio 2001), per l'acquisto di n. 59 autobus e la costruzione di n. 2 impianti di rifornimento a metano.

La Giunta regionale con deliberazioni n. 496 dell'8/4/2003, n. 895 del 24/6/2003 e n. 1291 del 30/9/2003 ha fissato i seguenti criteri relativi al programma triennale investimenti per rinnovo autobus 2003-2005 che sarà articolato con ripartizioni annuali:

1. Le spese per l'acquisto di filobus, autobus elettrici, ibridi e autobus a metano con emissioni inquinanti almeno pari ai futuri limiti di legge Euro 5, per la realizzazione di impianti di rifornimento a metano ed infine per l'installazione delle pedane o scivoli per accesso delle carrozzelle sui mezzi pubblici anche se usati, vengono finanziate al 75%;
2. L'acquisto di autobus a metano con emissioni inquinanti pari almeno ai futuri limiti di legge Euro 4 viene finanziato al 72%;
3. Le spese per l'adeguamento dei mezzi circolanti, ai fini dell'utilizzazione del metano, vengono finanziate al 55%.

4. Autobus a gasolio rientranti nell'assegnazione relativa all'anno 2003:

- Gli autobus extraurbani a gasolio vengono finanziati al 65%;
- Gli autobus a gasolio urbani e suburbani con lunghezza fino a 10,00 metri vengono finanziati al 60%;
- Gli autobus a gasolio urbani e suburbani con oltre 10,00 metri di lunghezza vengono finanziati con percentuali del 50% se alimentati con gasolio comune e del 55% se alimentati con biodiesel e gasolio emulsionato.

5. Autobus a gasolio comune o desolfurato rientranti nell'assegnazione relativa agli anni 2004 e 2005:

- Le Aziende di trasporto che beneficeranno di contributi per il rinnovo di più di due autobus interurbani dovranno acquistare mezzi alimentati con gasolio desolfurato e dotati di sistemi di filtraggio e trattamento supplementare dei gas di scarico;
- La percentuale di finanziamento per l'acquisto di mezzi extraurbani alimentati a gasolio desolfurato e dotati del sistema di filtraggio dei gas di scarico è fissata al 75%;
- Gli autobus di qualunque versione (urbani, suburbani ed extraurbani) aventi lunghezza fino a 10,00 metri, vengono finanziati al 60% se alimentati con gasolio comune e al 65% se alimentati con biodiesel o gasolio emulsionato;
- Gli autobus di qualunque versione (urbani, suburbani ed extraurbani) con oltre 10,00 metri di lunghezza vengono finanziati con percentuali del 50% se alimentati con gasolio comune e del 55% se alimentati con biodiesel e gasolio emulsionato.

In base ai criteri di cui sopra con decreto Dirigente Servizio Mobilità, Trasporti e Infrastrutture n. 224 del 22/10/2003 è stato approvato il programma triennale 2003 – 2005 e all'allegato 1 dello stesso decreto n. 224/03 è stato riportato per ogni azienda di trasporto il numero dei mezzi richiesti, quelli ammissibili a contributo per il triennio 2003 – 2005, gli autobus non ammissibili, i criteri adottati, nonché il numero dei mezzi ed i contributi relativi assegnati per l'anno 2003, come riportato nel seguente prospetto:

Allegato 1 al decreto MTI n. 224/03:

**PROGRAMMA TRIENNALE 2003-2005**  
Investimenti autobus

Bacino	N.	Azienda	N. bus richiesti	N. bus ammiss.a contrib. triennio 2003-05	N. bus non ammiss. a contrib.	Criteri (D.G.R. 496/03- 895/03-1291/03)	ASSEGNAZIONE ANNO 2003		
							n. bus	Contributo	
PU	1	AMI S.p.A. - Urbino	39	39	0		0	-	
	2	Salvadori -Carpegna	9	1	8	n. 1 Integrazione parco autobus + n. 2 pedane - n. 8 non ammissibili per vetustà	1	183.000,00	
	3	Baldelli - Fossombrone	3	0	3	Non ammissibili per vetustà	0	-	
	4	Benedettini Giancarlo - S. Leo	1	1	0		1	73.450,00	
	5	Lunadei - Pennabilli	2	2	0		0	-	
	6	Busturs - Mercatino Conca	2	2	0		0	-	
	7	Antonelli - Balze di Verghereto	3	1	2	n. 2 non ammissibili per vetustà	1	124.150,00	
	8	Caselli - Apecchio	0	1	0	Integrazione parco autobus	1	51.350,00	
	9	SOGET s.r.l. - Pesaro	0	0	0	Installazione pedana disabili	0	12.000,00	
	10	CONEROBUS S.p.A. - Ancona	62	62	0		0	-	
	11	SACSA - Jesi	5	3	2	n. 2 non ammissibili per vetustà	1	124.150,00	
	12	Bucci - Senigallia	1	1	0		0	-	
	AN	13	C.I.P.A. -Jesi	9	8	1	Installazione pedana disabili	0	7.359,52
							Non ammissibile per vetustà - Integrazione parco autobus e completam. impianto di rifornim. metano	1	114.500,00
				2	2	0	Trasformazione gasolio-metano	0	-
		14	Crognaletti - Jesi	6	6	0		0	-
		15	F.lli Fabbri - Castelldardo	3	3	0		0	-
		16	Bramucci - Arcevia	1	1	0		0	-
		17	Autolinee Reni - Ancona	3	3	0		1	124.150,00
18	Soc. Coop. Autoservizi - Sassoferrato	3	3	0		0	-		
19	Soc. Park.O - Osimo	2	2	0	1+1 Integrazione parco autobus e sostituzione (con pedane)	1	99.900,00		

Bacino	N.	Azienda	N. bus richiesti	N. bus ammiss.a contrib. triennio 2003-05	N. bus non ammiss. a contrib.	Criteri (D. G.R. 496/03- 895/03-1291/03)	ASSEGNAZIONE ANNO 2003	
							n. bus	Contributo
	20	Comune di S. Marcello	1	1	0	Integrazione organico autobus	0	-
	21	Comune di Arcevia	2	2	0		0	-
	22	CONTRAM S.p.A. - Camerino	66	62	6	N. 57+2 (MC 351812 e MC 351813) Sostituzioni - n. 3 integrazione parco autobus - N. 6 non ammissibili per vetustà	5	658.507,79
	23	SAM Menichelli - Matelica	1	1	0		0	-
	24	APM - Macerata	6	5	1	n. 1 non ammissibile per vetustà	0	-
	25	AST - Recanati	1	1	0		0	-
	26	Autolinee Damiani - Tolentino	1	1	0		0	-
	27	ASSM - Tolentino	2	2	0		0	-
	28	ATAC - Civitanova M.	6	6	0		1	187.500,00
	29	Binni - Fabriano	8	8	0		1	124.150,00
	30	Carletti - Gualdo	1	0	1	Non ammissibile perché noleggio di rimessa.	0	-
	31	Autolinee Crognaletti - Cingoli	4	4	0		1	124.150,00
	32	Farabollini s.r.l. - Treia	8	7	1	n. 1 non ammissibile per vetustà	2	248.300,00
	33	SASA 2 s.r.l. - Apiro	5	4	1	Non ammissibili per vetustà	0	-
	34	SAP a.r.l. - Potenza P.	4	4	1	N. 3+1 (MC 332566) Sostituzioni - n. 1 non ammissibile per vetustà	1	124.150,00
	35	SASP s.r.l. - S.Ginesio	10	8	2	n. 2 non ammissibili per vetustà	1	124.150,00
	36	Comune di Sarnano	2	2	0		0	-
	37	STEAT S.p.A. - Fermo	29	28	1	n. 1 non ammissibile per vetustà	2	248.300,00
			10	10	0	Trasformazione gasolio-metano	0	-
	38	SAM - Montegrano	2	1	1	n. 1 non ammissibile per vetustà	1	124.150,00
	39	Autoservizi Portesi - Montegiorgio	2	2	0		0	-
	40	Senesi Filippo - Fermo	1	1	0		0	-
	41	Ciuccarelli - Grottazzolina	2	2	0		0	-
	42	Piergallini - Monterubbiano	2	2	0		0	-
	43	Serafini	1	1	0	Integrazione parco autobus	0	-

Bacino	N.	Azienda	N. bus richiesti	N. bus ammiss.a contrib. triennio 2003-05	N. bus non ammiss. a contrib.	Criteri (D.G.R. 496/03- 895/03-1291/03)	ASSEGNAZIONE ANNO 2003	
							n. bus	Contributo
	44	Maranesi - Altidona	1	1	0		0	-
	45	START S.p.A. - Ascoli P.	41	41	0		0	-
			2			Impianti di rifornimento metano	0	-
	46	Mazzuca - Ascoli P.	1	1	0		0	-
AP 2	47	Senesi Giovanni - Offida	2	2	0		0	-
	48	Carlino P. - Monsampolo T.	2	1	1	Non ammissibile per vetustà	0	-
	49	Massi - Acquasanta T.	3	2	1	Non ammissibile perché fuori organico	0	-
		<b>Totale</b>		<b>354</b>		<b>354=342 nuovi +12 convertiti a metano</b>	<b>23</b>	<b>2.877.367,31</b>

La copertura finanziaria per il rinnovo degli autobus relativi al programma triennale 2003-2005 di cui sopra, è assicurata per il primo anno (2003) con le quote relative all'anno 2003 assegnate con leggi n. 488/1999 e n. 388/2000, mentre per gli anni 2004 e 2005 saranno impegnate le somme derivanti dai mutui.

Si è provveduto infatti, con i fondi residui 2004-2017 di cui allo stesso decreto n. 16 del 17 maggio 2001, a contrarre mutui per un importo complessivo di € 33.688.631,85= e successivamente sarà acceso un altro mutuo quindicennale con i fondi di cui all'art. 13 della legge n. 166 dell'1/8/2002.

Si prevede che i fondi complessivi così ottenuti consentiranno la sostituzione dei n. 354 autobus dichiarati ammissibili con il decreto n. 224/03 già citato.

La legge 194/98, sopra citata, stabilisce al comma 6 dell'art. 2, che una quota dei fondi non inferiore al 5% sia destinata all'acquisto di autobus con alimentazione non convenzionale e a basso impatto ambientale.

Questa Regione, rilevato che attualmente solo l'autobus elettrico è da considerarsi mezzo veramente ecologico, anche se trova applicazione per ora solo su mezzi di ridotte dimensioni, in attesa dell'utilizzo di veicoli alimentati ad idrogeno, ha ritenuto che attualmente solo il gas metano costituisce l'unica alternativa ai combustibili convenzionali.

Pertanto considerato che l'utilizzo di questo gas può essere una valida soluzione alla riduzione delle emissioni ed in particolare del biossido di carbonio CO<sub>2</sub> (riduzione dell'8% entro il 2010) nel rispetto dell'impegno sottoscritto dal governo Italiano nella conferenza di Kyoto del dicembre 1997, ha inteso promuovere l'acquisto di autobus a metano da impiegare nel servizio di trasporto pubblico nei centri urbani o suburbani ove è più sentito il problema ambientale.

Pur essendo questo Ente consapevole che gli autobus da soli non risolvono i problemi di inquinamento nelle città, ma possono rappresentare comunque un primo importante segnale di cambiamento in attesa che si avvii un eventuale processo di metanizzazione delle flotte dei veicoli da parte di altre Aziende Servizi o Amministrazioni Pubbliche.

Pertanto, come avvenuto nei precedenti piani di assegnazione, con il programma triennale investimenti 2003-2005 in questione si intende continuare nella politica rivolta alla soluzione dei problemi ambientali incentivando l'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale con particolare riguardo all'utilizzo di autobus con motori dedicati a metano.

Inoltre si prevede l'utilizzo di una parte dei finanziamenti per cofinanziare un progetto innovativo di interesse europeo per la realizzazione e messa in esercizio sperimentale di un autobus a trazione elettrica, alimentato a idrogeno.

Per consentire alle aziende di trasporto, che hanno l'impianto di rifornimento a metano, di accelerare il processo di metanizzazione, si intendono finanziare le spese di conversione dei motori o la sostituzione completa degli stessi per l'utilizzo del metano.

Inoltre per risolvere almeno in parte i danni ambientali provocati dall'uso del gasolio, si intende incentivare l'utilizzo di gasolio a bassissimo tenore di zolfo con i nuovi catalizzatori e filtri del tipo CRT o SCRT che sono in grado di ridurre le sostanze inquinanti tra cui le polveri sottili (PM 10).

Infine si intendono agevolare, ma in misura limitata dal punto di vista economico, anche quelle aziende di trasporto che intendono utilizzare il biodiesel o il gasolio emulsionato.

## **B) NODI DI SCAMBIO**

I nodi di scambio corrispondono nella rete principale agli accessi al trasporto pubblico locale e consentono l'interscambio tra modalità di trasporto diverse e diversi livelli di rete.

Pertanto in conseguenza della diversa funzione svolta si possono classificare come segue:

- a) Autostazioni primarie, costituiscono nodi di scambio completi (ferro/gomma, gomma/gomma) nei centri urbani a maggior flusso di utenza, finanziate con i contributi della Legge 151/91 Capitolo 2222208,
- b) Autostazioni secondarie, assolvono a tutte le funzioni in centri urbani a minor flusso di utenza,
- c) Nodi di scambio Ferro/Gomma,
- d) Nodi di scambio Gomma /Gomma.

L'intervento da realizzare nel triennio è sinteticamente rappresentato nella seguente tabella:

Bacino di traffico	Tipo di nodo	Ubicazione	Risorse di bilancio o fonte di finanziamento
Ancona	A	Comune di Ancona	2.627.000.000
Ancona	B	Fabiano	Ob. 2 anni 2000/6
Ancona	B	Senigallia	Ob. 2 anni 2000/6
Ancona	C	Falconara Marittima	Patto per lo sviluppo
Ancona	C	Jesi	Ob. 2 anni 2000/6
Ancona	C	Osimo	Patto per lo sviluppo
Ancona	D	Arcevia	Patto per lo sviluppo
Ancona	D	Castelleone di Suasa	Ob. 2 anni 2000/6
Ancona	D	Chiaravalle	Patto per lo sviluppo
Ancona	D	Cupramontana	Ob. 2 anni 2000/6
Ancona	D	Sassoferrato	Ob. 2 anni 2000/6
Macerata 1	A	Comune di Macerata	1.551.000.000
Macerata 1	B	Camerino	Ob. 2 anni 2000/6
Macerata 1	C	Civitanova Marche	Patto per lo sviluppo
Macerata 1	C	San Severino Marche	Ob. 2 anni 2000/6
Macerata 2	D	Corridonia	Patto per lo sviluppo
Macerata 2	D	Castel Raimondo	Ob. 2 anni 2000/6
Macerata 2	D	Muccia	Ob. 2 anni 2000/6
Macerata 2	D	Recanati	Patto per lo sviluppo
Macerata 2	C	Tolentino	Ob. 2 anni 2000/6
Macerata 2	D	Belforte del Chienti	Ob. 2 anni 2000/6
Ascoli Piceno 2	A	Comune di Ascoli Piceno	755.770.000
Ascoli Piceno 2	B	S. Benedetto del Tronto	Patto per lo sviluppo
Ascoli Piceno 2	D	Amandola	Patto per lo sviluppo
Ascoli Piceno 2	D	Castel di Lama	Ob. 2 anni 2000/6
Ascoli Piceno 2	D	Comunanza	Ob. 2 anni 2000/6
Ascoli Piceno 2	D	Grottammare	Patto per lo sviluppo
Ascoli Piceno 2	D	Montalto Marche	Ob. 2 anni 2000/6
Ascoli Piceno 2	D	Pedaso	Patto per lo sviluppo
Ascoli Piceno 1	C	Comune di Fermo	1.258.000.000
Ascoli Piceno 1	C	Porto Sant'Elpidio	Patto per lo sviluppo
Ascoli Piceno 1	C	Porto San Giorgio	Patto per lo sviluppo
Ascoli Piceno 1	D	Monte Giorgio	Patto per lo sviluppo
Ascoli Piceno 1	D	S. Elpidio a Mare	Patto per lo sviluppo
Pesaro 1	A	Comune di Urbino	747.000.000
Pesaro 1	A	Comune di Pesaro	1.456.024.000 + Patto per lo sviluppo(400 milioni)
Pesaro 1	D	Montecalvo in Foglia (Cà Gallo)	Ob. 2 anni 2000/6
Pesaro 1	D	Montecchio (S. Angelo in Lizzola)	Patto per lo sviluppo
Pesaro 1	D	Novafeltria	Ob. 2 anni 2000/6
Pesaro 1	D	Sassocorvaro (Mercatale)	Ob. 2 anni 2000/6
Pesaro 1	D	Urbania	Ob. 2 anni 2000/6
Pesaro 2	B	Fano	Patto per lo sviluppo
Pesaro 2	C	Marotta	Patto per lo sviluppo
Pesaro 2	C	Pergola	Ob. 2 anni 2000/6
Pesaro 2	D	Cagli	Ob. 2 anni 2000/6
Pesaro 2	D	Saltara (Calcinelli)	Patto per lo sviluppo
Pesaro 2	D	Fossombrone	Ob. 2 anni 2000/6
		Totale Legge.151/91	L. 8.394.794.000
		Totale Patto per lo sviluppo	L. 3.000.000.000
		Totale Ob. 2 anni 2000/6	L. 4.000.000.000
		Totale investimento	L.15.394.794.000



La definizione del contributo regionale da destinare alla realizzazione dei nodi di scambio individuati alle lettere B), C), e D) è subordinata a :

- Entità dei fondi disponibili, che, per quanto riguarda il Patto per lo Sviluppo nel 1999 ammontano a € 1.549.370,69 (L. 3.000.000.000).
- Per quanto attiene l'obiettivo 2 anni 2000/2006, i fondi sono pari ad € 4.362.012,00.
- Costo di realizzazione dei nodi, ancora da quantificare da parte di comuni e province.
- Quota di finanziamento a carico dei Comuni e/o delle Province.

Gli indirizzi generali per la localizzazione e la progettazione dei nodi di scambio di cui alle lettere B), C), D) sono i seguenti:

1) Criteri di localizzazione:

- rapporto diretto con la ferrovia , se esistente,
- raggruppamento delle autolinee che affluiscono nel centro urbano,
- collegamento del nodo con il centro urbano (facilita' di collegamento pedonale e veicolare),
- facile utilizzo da parte degli utenti che effettuano lo scambio auto privata - bici / mezzo pubblico,
- integrazione dell'impianto nel tessuto urbanistico,
- disponibilità dell'area,
- disponibilità di linee elettriche e telefoniche per l'installazione di sistemi di controllo (distributori automatici, terminali utente, display per sms, dispositivi di localizzazione, ecc.).

2) Principali elementi compositivi:

<b>Elementi Indispensabili</b>	<b>Elementi disponibili nelle vicinanze</b>	<b>Elementi opzionali in rapporto alla frequentazione</b>
DISPONIBILITA' AREA PIAZZALE Per transito e stazionamento dei veicoli	PUNTO VENDITA BIGLIETTI -edificio a parte -esercizio commerciale -distributore automatico	Ad es.: in rapporto a: -n. giornaliero di corse in a/p -n. di corse in a/p nell'ora di punta -n. di passeggeri in transito -tempi di attesa -caratteristiche meteo-climatiche
DISPONIBILITA' AREA MARCIAPIEDE - transito e attesa utenti	POSTO TELEFONICO PUBBLICO - Accessibile ai disabili	Si possono prevedere: - RISTORO - PARCHEGGIO VETTURE/ BICI - SERVIZI IGIENICI - RIVENDITA GIORNALI - COMMERCIO-UFFICI

3) La progettazione del nodo di scambio dovrà altresì tener conto dei seguenti elementi:

- CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI: studio dei flussi relativi alla circolazione dei veicoli in modo da creare la minore turbativa alla circolazione urbana un agevole accesso/uscita dei mezzi
- CIRCOLAZIONE CICLO-PEDONALE: studio dei flussi relativi alla circolazione ciclo-pedonale in modo da ridurre al minimo i percorsi.

Requisiti funzionali specifici e dimensionali di massima sicurezza degli utenti:  
la struttura deve garantire lo svolgimento delle funzioni di accesso, attesa, salita/discesa, nelle massime condizioni di sicurezza, limitando i punti di conflitto e prevedendo attraversamenti sicuri.

- ACCESSIBILITA' AI DISABILI
- SUFFICIENTE ILLUMINAZIONE
- DOTAZIONE VERDE PUBBLICO (salvo centri storici)

- RIPARO: la struttura deve offrire un efficace e confortevole riparo degli utenti dagli agenti atmosferici.

- INFORMAZIONI AGLI UTENTI: la struttura può contenere spazi per l'informazione agli utenti su orari, servizi, numeri utili, comunicazioni varie dei gestori e degli enti.

- PENSILINA ATTESA:

ingombro statico sul suolo  $\approx 1$  persona/mq

es.: se si ipotizza una attesa contemporanea di 10 persone la pensilina avrà una superficie netta di 10 mq; sono comunque esclusi gli spazi coperti destinati alle attività complementari.

E' comunque necessario definire un valore minimo ed un valore massimo in relazione anche ai moduli commercialmente in uso.

#### MARCIAPIEDI

Lunghezza: e' proporzionale alla presenza contemporanea di piu' veicoli; per un bus la lunghezza e' 12 m; per più bus si applica lo schema seguente:

Larghezza: circa 2,5 m con possibilità di deroga a valori inferiori (nei centri urbani) purché sia sempre consentita l'accessibilità ai disabili.

#### AUTOSTAZIONI: NODI DI SCAMBIO DI TIPO A

Nella seguente tabella si illustrano lo stato dei lavori e la programmazione 2003-2006:

BACINO DI TRAFFICO	UBICAZIONE	FONTE DI FINANZIAMENTO	SITUAZIONE	PROGRAMMAZIONE 2003-2006
Ancona	Ancona	L.151/81	è in corso la gara per l'affidamento dei lavori	ultimazione opere
Macerata	Macerata	L.151/81	i lavori sono in fase di ultimazione	ultimazione opere
Ascoli Piceno	Ascoli Piceno	Obiettivo 2	deve presentare il progetto	presentazione del progetto e inizio lavori
Pesaro 1	Urbino	L.151/81	deve approvare il progetto esecutivo	inizio lavori
Pesaro 1	Pesaro	L.151/81 e Patto per lo Sviluppo	inizio lavori a fine 2002	ultimazione opere

## NODI DI SCAMBIO DI TIPO B,C,D

Per i Nodi di scambio ( tipo B,C, D) le fonti di finanziamento sono:

- 1) Legge 151/81;
- 2) Fondi del Patto per lo Sviluppo di cui alla L.R. n° 32/1999, art. 23, comma 2, lettera f, (capitolo di bilancio n°222214 );
- 3) Fondi del DOC.U.P Obiettivo 2 Marche anni 2000-2006: con DD.GG.RR. nn. 300 e 301 del 19.02.02 sono stati approvati due bandi per l'utilizzo delle disponibilità finanziarie relative alle annualità DOC.UP Obiettivo 2 Marche per gli Anni 2001-2003.

Successivamente verrà predisposto il bando relativo alle annualità 2004/2006.

Con i fondi del DOC.U.P Obiettivo 2 Marche anni 2000-2006, -REG. (CE) 1260/99 del Consiglio, oltre ai nodi di scambio possono essere finanziati interventi per la sistemazione di aree attrezzate per il trasporto pubblico locale: tali aree, denominate FERMATE ATTREZZATE, sono caratterizzate dagli elementi compositivi indispensabili quali marciapiede e pensilina. Con DD.GG.RR. nn.300 e 301 del 19.02.2002 sono stati approvati i bandi relativi alle annualità del DOC.U.P. 2000-2003; successivamente verranno predisposti i bandi relativi alle altre annualità.

Per i Nodi di Scambio di tipo B,C, D, le fonti di finanziamento, lo stato dei lavori e la programmazione 2003-2006 risultano dal seguente quadro riepilogativo:

BACINO DI TRAFFICO	UBICAZIONE e TIPO DI NODO	FONTE DI FINANZIAMENTO	SITUAZIONE	PROGRAMMAZIONE 2003-2006
Ancona	Fabriano B	Obiettivo 2 (anni 2000-2006)	<b>Non ha presentato il progetto</b>	Potrà presentare il progetto con il prossimo bando
Ancona	Senigallia B	Patto per lo Sviluppo	Lavori in itinere	Termine dell'intervento
Ancona	Falconara Marittima C	Patto per lo Sviluppo	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Ancona	Jesi C	Obiettivo 2	<b>Non ha presentato il progetto</b>	Potrà presentare il progetto con il prossimo bando
Ancona	Osimo C	Patto per lo Sviluppo	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Ancona	Arcevia D	Patto per lo Sviluppo	<b>Non ha presentato il progetto</b>	Potrà presentare il progetto subordinatamente al reperimento di nuovi fondi
Ancona	Castelleone di Suasa D	Patto per lo Sviluppo	Lavori in itinere	Termine dell'intervento
Ancona	Chiaravalle D	Patto per lo Sviluppo	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Ancona	Cupramontana D	Obiettivo 2	Escluso	Potrà presentare il progetto con il prossimo bando
Ancona	Sassoferrato D	Obiettivo 2	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Macerata 1	Camerino B	Obiettivo 2	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Macerata 1	Civitanova Marche C	Patto per lo Sviluppo	<b>Non ha presentato il progetto</b>	Potrà presentare il progetto subordinatamente al reperimento di nuovi fondi
Macerata 1	San Severino Marche C	Obiettivo 2	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Macerata 2	Corridonia D	Patto per lo Sviluppo	<b>Non ha presentato il progetto</b>	Potrà presentare il progetto subordinatamente al reperimento di nuovi fondi
Macerata 2	Castelraimondo D	Obiettivo 2	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Macerata 2	Muccia D	Obiettivo 2	<b>Non ha presentato il progetto</b>	Potrà presentare il progetto subordinatamente al reperimento di nuovi fondi
Macerata 2	Recanati D	Patto per lo Sviluppo	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Macerata 2	Tolentino C	Obiettivo 2	<b>Non ha presentato il progetto</b>	Potrà presentare il progetto con il prossimo bando
Macerata 2	Belforte del Chienti D	Obiettivo 2	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Ascoli Piceno 2	San Benedetto del Tronto B	Patto per lo Sviluppo	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Ascoli Piceno 2	Amandola D	Patto per lo Sviluppo	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Ascoli Piceno 2	Castel di Lama D	Patto per lo Sviluppo	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Ascoli Piceno 2	Comunanza D	Obiettivo 2	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Ascoli Piceno 2	Grottammare D	Patto per lo Sviluppo	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Ascoli Piceno 2	Montalto Marche D	Obiettivo 2	<b>Non ha presentato il progetto</b>	Potrà presentare il progetto con il prossimo bando

Ascoli Piceno 2	Pedaso D	Patto per lo Sviluppo	<b>Non ha presentato il progetto</b>	Potrà presentare il progetto subordinatamente al reperimento di nuovi fondi
Ascoli Piceno 1	Fermo C	Legge 151/81	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Ascoli Piceno 1	Porto Sant'Elpidio C	Patto per lo Sviluppo	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Ascoli Piceno 1	Porto San Giorgio C	Patto per lo Sviluppo	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Ascoli Piceno 1	Monte Giorgio D	Patto per lo Sviluppo	<b>Non ha presentato il progetto</b>	Potrà presentare il progetto subordinatamente al reperimento di nuovi fondi
Ascoli Piceno 1	Sant'Elpidio a Mare D	Patto per lo Sviluppo	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Pesaro 1	Montecalvo in Foglia D	Patto per lo Sviluppo	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Pesaro 1	Montecchio ( S.Angelo inLizzola) D	Patto per lo Sviluppo	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Pesaro 1	Novafeltria D	Patto per lo Sviluppo	Ha presentato il progetto	Contributo revocato
Pesaro 1	Sassocorvaro D	Obiettivo 2	<b>Non ha presentato il progetto</b>	Potrà presentare il progetto con il prossimo bando
Pesaro 1	Urbania D	Obiettivo 2	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Pesaro 1	Fano B	Patto per lo Sviluppo	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Pesaro 2	Marotta C	Patto per lo Sviluppo	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Pesaro 2	Pergola C	Obiettivo 2	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Pesaro 2	Cagli D	Obiettivo 2	<b>Non ha presentato il progetto</b>	Potrà presentare il progetto con il prossimo bando
Pesaro 2	Saltara D	Patto per lo Sviluppo	Ha presentato il progetto	Termine dell'intervento
Pesaro 2	Fossombrone D	Obiettivo 2	<b>Non ha presentato il progetto</b>	Potrà presentare il progetto con il prossimo bando

Per le fermate attrezzate si riporta di seguito l'elenco dei Comuni che hanno presentato il progetto per accedere al finanziamento, prevedendo il termine dei lavori entro il 2006:

1. Appignano
2. Mondavio
3. Monte Grimano
4. Monte San Vito
5. Piagge
6. Senigallia
7. Santa Maria Nuova
8. Urbisaglia
9. San Lorenzo in Campo
10. Colmurano
11. Apecchio
12. Apiro
13. Appignano del Tronto
14. Barchi
15. Cingoli
16. Gagliole
17. Macerata Feltria
18. Massignano
19. Matelica
20. Mercatino Conca
21. Monte Cerignone
22. Pievebovigliana
23. Pieve Torina
24. San Giorgio di Pesaro
25. Serrungarina
26. Sant'Ippolito
27. Ussita
28. Urbino
29. Loro Piceno
30. Ripe San Ginesio
31. Sarnano

- 32. Gualdo
- 33. Frontone
- 34. Fratte Rosa
- 35. Serra Sant'Abbondio

## C) TRASPORTO A CHIAMATA

Il trasporto pubblico locale, nella Regione Marche, è chiamato a risolvere un problema di mobilità non semplice se si tiene conto del contesto morfologico, demografico ed insediativo in cui si colloca.

In particolare, nell'alta fascia collinare e montana, la scarsa mobilità, i percorsi poco agevoli, in considerazione delle caratteristiche delle strade di montagna esistenti e la lontananza dai centri delle città, comportano, per gli alti costi, una carenza strutturale dei servizi pubblici di trasporto collettivo.

Per soddisfare la mobilità nelle aree a bassa densità abitativa, occorrono servizi alternativi o integrativi a quelli del servizio pubblico di linea, in quanto questi ultimi risultano troppo onerosi.

Nel Piano Regionale dei Trasporti, approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione amministrativa n. 213/94, progetto "Trasporto Pubblico Locale", era stata espressamente prevista la razionalizzazione dei trasporti, anche attraverso l'istituzione di servizi di trasporto a chiamata nelle aree scarsamente abitate della Regione.

L'intervento relativo ai "Servizi di trasporto a chiamata" consente la sostituzione di tratti di linea e rende possibile la realizzazione di servizi alternativi a quelli di linea, mediante l'utilizzo degli scuolabus esistenti da parte di tutta l'utenza con l'adeguamento o permuta degli stessi.

Tale intervento, che è stato finora riscontrato come il metodo migliore per soddisfare la mobilità nelle aree a domanda debole in modo economico e funzionale, da un lato facilita la mobilità dei cittadini nelle aree interne, dall'altro comporta minori costi d'esercizio per gli Enti locali, rispetto all'attuale gestione degli scuolabus e un minor impiego di risorse da parte della Regione, rispetto al Servizio di linea.

Nell'ambito del Documento Unico di Programmazione Obiettivo 5b Marche, relativo agli anni 1994/99, è stata prevista l'attuazione della misura 3.2.3. "Servizi di trasporto a chiamata", con le seguenti tipologie di intervento:

- a) realizzazione di un sistema di "autobus a chiamata" utilizzando il parco autobus già esistente;
- b) utilizzo dei servizi di scuolabus attualmente esistenti da parte di tutta l'utenza, con l'adeguamento, mediante riconversione o permuta degli scuolabus esistenti in modo da permettere il trasporto di adulti.

Ovviamente le tipologie di intervento possono essere entrambe attuate per dar luogo ad un sistema a chiamata completo.

Dall'esame dei progetti presentati da parte dei Comuni e delle Comunità Montane coinvolte è emerso che l'intervento, su base volontaria, è stato finora limitato essenzialmente alle aree montane delle province di Macerata ed Ancona ed in misura ridotta all'alto Pesarese.

Nell'ambito del succitato Doc.u.p. Obiettivo 5b, sono stati realizzati "Servizi di trasporto a chiamata" per un importo totale di circa € 4.600.000,00.

La risposta positiva ottenuta finora dai Comuni e dalle Comunità Montane che hanno aderito all'iniziativa ha reso opportuna un'applicazione generalizzata al territorio montano della Regione, pur mantenendo l'adesione su base strettamente volontaria e quindi i "Servizi di trasporto a chiamata" sono stati riproposti ed inseriti nel nuovo Documento Unico di Programmazione Obiettivo 2 Marche, relativo agli anni 2000/2006.

In risposta al bando di accesso ai benefici, previsti dal succitato Doc.u.p., per i "Servizi di trasporto a chiamata", già attivato per le annualità 2000/2003, per un ammontare complessivo di €

2.024.349,00, sono stati presentati progetti per un importo di spese ammissibili pari a circa € 9.730.000,00. Con le risorse finanziarie relative alla dotazione del Doc.u.p. degli anni 2004, 2005, 2006, verranno finanziati i progetti ritenuti ammissibili secondo la graduatoria già approvata.

I Comuni, di cui all'elenco, evidenziati con (+), hanno già dato inizio all'attuazione dei "Servizi di trasporto a chiamata", mentre quelli, evidenziati con (\*), hanno dimostrato interesse al suddetto servizio.

#### ELENCO DI COMUNI PER BACINO DI TRAFFICO

ANCONA	PESARO 1	PESARO 2	MACERATA 1
Agugliano	Auditore *	Acqualagna *	Acquacanina
Ancona	Belforte all'Isauro	Apecchio *	Apiro +
Arcevia +	Carpegna	Barchi	Bolognola *
Barbara	Casteldelci	Borgo Pace *	Caldarola +
Belvedere Ostrense	Colbordolo	Cagli *	Camerino *
Camerino	Fermignano *	Cantiano *	Camporotondo di Fiastrone +
Camerata Picena	Frontino	Cartoceto	Castelraimondo *
Castel Colonna	Gabicce Mare	Fano	Castelsantangelo sul Nera *
Castellbellino +	Gradara	Fossombrone *	Civitanova Marche
Castelfidardo	Lunano	Fratte Rosa +	Corridonia
Castelleone di Suasa +	Macerata Feltria *	Frontone +	Esanatoglia *
Castelplanio +	Maiolo	Isola del Piano	Fiastra *
Cerreto d'Esi *	Mercatino Conca *	Mercatello sul Metauro *	Fiordimonte
Chiaravalle	Mombaroccio	Mondavio *	Fiuminata
Corinaldo	Monte Cerignone *	Mondolfo	Gagliole
Cupramontana +	Montecalvo in Foglia *	Monte Porzio	Macerata
Fabriano +	Monteciccardo	Montefelcino *	Matelica *
Falconara Marittima	Montecopiolo *	Montemaggiore al Metauro	Mogliano
Filottrano	Montegrimano *	Orciano di Pesaro *	Monte Cavallo *
Genga *	Montelabbate	Pergola *	Monte San Giusto
Jesi	Novafeltria	Piagge	Montecosaro
Loreto	Peglio	Piobbico *	Morrovalle
Vaiolati Spontini +	Pennabilli	Saltara *	Muccia
Mergo +	Pesaro	San Costanzo	Petriolo
Monsano *	Petriano *	San Giorgio di Pesaro	Pieve Torina *
Monte Roberto *	Pian di Meleto	San Lorenzo in Campo +	Pievebovigliana
Monte San Vito	Pietrarubbia *	Sant'Ippolito	Pioraco *
Montecarotto +	San Leo	Serra Sant'Abbondio +	Poggio San Vicino *
Montemarciano	Sant'Agata Feltria	Serrungarina *	Porto Recanati
Monterado	Sant'Angelo in Lizzola		Recanati
Morro d'Alba	Sant'Angelo in Vado *		San Severino Marche *
Numana	Sassocorvaro *		Sefro
Offagna	Sassofeltrio *		Serravalle del Chienti *
Osimo	Talamello		Ussita *
Ostra	Tavoletto *		Visso *
Ostra Vetere	Tavullia		
Poggio San Marcello	Urbania *		
Polverii	Urbino		
Ripe			
Rosora +			
San Marcello			
San Paolo di Jesi +			
Santa Maria Nuova *			
Sassoferrato +			

Senigallia			
Serra de' Conti	*		
Serra San Quirico	+		
Stirolò			
Staffolo	+		

MACERATA 2	ASCOLI PICENO 1	ASCOLI PICENO 2
Appignano	Altidona	Acquasanta Terme
Belforte del Chienti	Belmonte Piceno	Acquaviva Picena
Cessapalombo	Falerone *	Amandola *
Cingoli	Fermo	Appignano del Tronto
Colmurano	Franca Villa d'Ete	Arquata del Tronto
Gualdo	Grottazzolina *	Ascoli Piceno
Loro Piceno	Lapedona *	Campofilone
Monte San Martino	Magliano di Tenna	Carassai *
Montecassiano	Massa Fermana	Castel di Lama
Montefano	Monsanpietro Morico	Castignano *
Montelupone	Montappone	Castorano
Penna San Giovanni	Montefalcone Appennino *	Colli del Tronto
Pollenza	Monte Giberto	Comunanza *
Potenza Picena	Montelparo	Cossignano *
Ripe San Ginesio	Monte Rinaldo *	Cupra Marittima
San Ginesio	Monte San Pietrangeli	Folignano
Sant'Angelo in Pontano	Monte Urano	Force
Sarnano	Monte Vidon Combatte *	Grottammare
Serrapetrona	Monte Vidon Corrado	Maltignano
Tolentino	Montegiorgio	Massignano *
Treia	Montepranaro	Monsampolo del Tronto
Urbisaglia	Monteleone di Fermo	Montalto delle Marche *
	Monterubbiano *	Montedinove *
	Montottone	Montefiore dell'Aso *
	Moresco *	Montefortino
	Ortezzano *	Montegallo
	Petricoli	Montemonaco
	Ponzano di Fermo	Monteprandone
	Porto San Giorgio	Offida
	Porto Sant'Elpidio	Palmiano
	Rapagnano	Pedaso
	Santa Vittoria in Matenano	Ripatransone
	Sant'Elpidio a Mare	Roccafluvione
	Servigliano	Rotella
	Smerillo +	San Benedetto del Tronto
	Torre San Patrizio	Spinetoli
		Venarotta

+ Comuni che hanno trasformato il servizio in “Servizi di Trasporto a chiamata”.

\* Comuni che hanno dimostrato interesse ai “Servizi di Trasporto a chiamata”.

## D) MOBILITÀ CICLISTICA - Legge 366/1998 e l.r. 16/1996

Il complesso degli interventi realizzati sulla base dei finanziamenti della mobilità ciclistica, tuttora in gran parte in fase realizzativa, ha dimostrato che essi possono rappresentare una significativa leva per ridurre la mobilità urbana basata sull'auto, sia pure nelle città con minori dislivelli e con caratteristiche urbane più marcate.

Attualmente sono in corso di realizzazione n. 51 percorsi ciclabili per un costo complessivo di € 14.249.045,85= il cui contributo regionale-statale assegnato è stato di € 5.097.977,04= di cui già € 4.552.723,54= è stato erogato quale anticipo del 90%.

Si prevede che entro il triennio 2004-2006 le opere saranno completate.

Inoltre con decreto del Dirigente Servizio Trasporti n. 416 del 19/12/2002 è stata approvata la nuova graduatoria, di seguito riportata, di n. 57 interventi rivolti alla realizzazione di piste ciclabili per un costo complessivo di € 20.263.576,38=.

### INTERVENTI AMMISSIBILI A FINANZIAMENTO

Ente	Tipo d'intervento	Costo interventi	Punti	Prior.
Comune di Rosora	Completamento pista ciclabile "Angeli di Rosora - Comprensorio Stazione Ferroviaria"	46.481,12	5	1
Comune di Porto San Giorgio	Pista ciclabile tratto centrale Lungomare Gramsci	206.582,76	5	1
Comune di San Benedetto T.	itinerario 1 - Interventi 5° e 7°	206.583,00	5	1
Comune di Pesaro	Pista ciclabile adiacente alla via Belgioioso - Tratto "C"	258.228,45	5	1
Comune di Grottammare	Percorso ciclabile litoraneo a sud del Tesino	645.571,12	5	1
Comune di Frontone	Pista ciclopedonale nel Capoluogo	85.215,39	5	0
Comune di Massignano	Percorso ciclopedonale urbano	92.962,24	5	0
Comune di Lunano	Pista ciclabile "via Zandonai - via Camino"	185.924,48	5	0
Comune di Macerata Feltria	Pista ciclopedonale - Tratto 5°	196.253,62	5	0
Comune di Offida	Pista ciclopedonale urbana	206.582,76	5	0
Comune di Macerata Feltria	Pista ciclopedonale - Tratto 4°	284.051,29	5	0
Comune di Monterado	Piste ciclabili in zona Ponte Rio - Monterado	309.874,14	5	0
Comune di Montappone	Pista ciclabile	361.519,83	5	0
Comune di Montecosaro	Pista ciclabile Montecosaro Scalo	425.560,48	5	0
Comune di Novafeltria	Pista ciclopedonale di Secchiano	1.689.330,52	5	0



Comune Montemarignano	di Pista ciclopedonale "Marina - Capoluogo - Gabella"	172.496,60	4	1
Comune di Monsano	Pista ciclopedonale "Via S. Maria - Polo scolastico - Campo sportivo - Via Aroli"	216.911,90	4	1
Comune di Ancona	Pista ciclopedonale di collegamento in viadotto tra Torrette - P.zza Rosselli e Porta Pia P.zza Rosselli	2.176.865,83	4	1
Comune Montepreandone	di Pista ciclopedonale valliva del Tronto nel territorio del Comune di Montepreandone	1.024.134,03	4	2
Comune Montefelcino	di Pista ciclopedonale tra centri abitati "Ponte degli Alberi - Villa Palombara"	335.696,98	4	0
Comune di Ancona	Pista ciclabile Zona PIP Baraccola	774.685,35	4	0
Comune di Jesi	Pista ciclabile "Ponte Rio - Area Moreggio"	74.886,25	2	1
Comune di Recanati	Ripristino pista ciclabile "S. Firmano - Portorecanati"- Tracciato "B"	206.582,76	2	2
Comune di Folignano	Pista ciclabile intercomunale lungo Fosso Scarafaggio e Torrente Vibrata	219.494,18	2	2
Comune di Maltignano	Pista ciclabile nel territorio del Comune di Maltignano lungo Fosso Scarafaggio e Torrente Vibrata	219.494,18	2	2
Comune di Recanati	Pista ciclabile sul fiume Potenza tra i ponti S. Firmano e Becerica	232.405,60	2	2
Comune di Ascoli P.	Pista ciclopedonale a ridosso del torrente Castellano	1.494.626,27	2	2
Comune di San Ginesio	Percorso ciclabile lungo strada Fiastra	15.235,48	2	0
Comune di Genga	Percorso ad anello Monte Termine	20.658,28	2	0
Comune di Serra S. Abbondio	Percorso mountain-bike "Capoluogo - Eramo di Fonte Avellana"	20.658,28	2	0
Comune di Ripe	Pista ciclabile Frazione Passo Ripe	23.240,56	2	0
Comune di Genga	Percorso fluviale del Sentino	30.987,41	2	0
Comune di Ripe	Pista ciclabile Frazione Brugnetto	41.316,55	2	0
Comune di San Ginesio	Percorso ciclabile Centro Storico	49.063,41	2	0
Comune di Belforte del Chienti	Pista ciclopedonale tra B.go Santa Maria e San Giorgio	54.227,97	2	0
Comune di Sassoferrato	Percorsi Trakking-Mtbike n. 1, 2 e 3	103.291,38	2	0

Comune di Polverigi	Pista ciclabile tra Centro ed Impianti sportivi - 3° stralcio	151.838,33	2	0
Comune di Ripe	Pista ciclabile nel Capoluogo	152.354,79	2	0
Comune di Auditore	Pista ciclopedonale in frazione Casinina	180.759,91	2	0
Comune di Folignano	Pista ciclabile di collegamento in località Villa Pigna	206.582,76	2	0
Comune di Monte San Pietrangeli	Percorso ciclopedonale parco attrezzato	206.582,76	2	0
Comune di Serrapetrona	Pista ciclabile "Caccamo - Capoluogo"	280.436,10	2	0
Comune di Acquasanta T.	Pista ciclabile "Vetreria - Abbazia Valledacqua"	335.696,98	2	0
Comune di Grottammare	Pista ciclabile foce fiume Tesino	516.456,90	2	0
Comune di Tavullia	Completamento pista ciclopedonale in località Padiglione		5	1
Comune di Urbania	Costruzione passerella e prolungamento pista ciclabile del Parco		5	1
Comune di Senigallia	Pista ciclabile in località Ciarnin	371.848,97	5	1
Comune di Grottammare	Intercomunale litoranea - 4° intervento	586.178,58	5	1
Comune di Serra S. Quirico	Strada comunale "Corta del cimitero" nella frazione Domo		5	0
Comune di Potenza Picena	Via De Gasperi - Zona industriale nord (2° stralcio)	98.126,81	4	1
Comune di Potenza Picena	Via De Gasperi - Zona industriale nord (3° stralcio)	335.000,00	4	1
Comunità Montana Alta Valmarecchia	Ponte Santa M. Maddalena - Torello	411.099,69	4	1
Comune di Porto San Giorgio	Collegamento Centro con Palasport e Cimitero	103.291,38	4	2
Comune di Montefiore dell'Aso	Capoluogo - Frazioni	117.625,64	4	0
Comune di Altidona	Percorso "Delle Ginestre"	118.961,47	2	1
Comune di Colmurano	Prolungamento pista ciclabile tra Centro ed impianti sportivi fino ai confini con comune di Urbisaglia		2	1
Provincia di Pesaro Urbino	Fano - Pesaro (2° stralcio)	2.892.158,63	2	1
<b>TOTALE</b>		<b>20.263.576,38</b>		

Quanto prima verrà ripartito tra un primo gruppo di Enti il contributo complessivo di € 4.695.801,83= in base ai punteggi attribuiti e secondo le seguenti percentuali di finanziamento:

- Comuni e Comunità Montane con 5 punti: contributi al 45%;
- Comuni e Comunità Montane con 4 punti: contributi al 42%;

- Comuni e Comunità Montane con 2 punti: contributi al 40%;
- Provincie: contributi al 38%.

I fondi attualmente disponibili non sono sufficienti per finanziare inizialmente tutti i n. 57 interventi previsti dal programma in questione, si prevede però in seguito di utilizzare i fondi che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti provvederà a ripartire tra le Regioni in base a quanto disposto dall'art. 18 della legge 1° agosto 2002, n. 166.

## D) OFFICINE E DEPOSITI DEI MEZZI DI TRASPORTO

### Normativa di riferimento l.r. 45/1998, articolo 12, comma 2, lettera e)

Il programma degli investimenti precedente è stato avviato con la DGR n. 2266 del 13.7.99 e si è concluso con l'assegnazione e liquidazione nel corso del 2002 alle aziende Capponi, Massi e Manzi dei contributi assegnati.

Non sono riuscite a realizzare le opere programmate l'azienda STEAT spa di Fermo e l'Azienda Speciale di Tolentino.

Le richieste presentate dalle aziende esercenti il TPL per la rescissione del vincolo venticinquennale insistente su n.7 depositi realizzati con i contributi regionali, frutto di scelte aziendali diverse rispetto all'accorpamento previsto dalla legge regionale e realizzato a livello di bacino, fanno presupporre un diminuito interesse rispetto a questo tipo di investimento.

Ad oggi **la quasi totalità delle aziende esercenti il TPL dispone di depositi per il rimessaggio degli autobus**, situazione dovuta anche al fatto che sin dal 1974 sono stati erogati contributi regionali per la realizzazione di depositi.

Per soddisfare le esigenze delle aziende del settore ancora sprovviste, nel corso del triennio 2004-2006 potrà essere emesso un nuovo bando utilizzando i fondi statali ancora non relativi ad economie realizzate quantificabili come segue:

Provenienza	Importi da reinvestire
Economie su fondi 2002 cap. 42704209	€. 734.672,68
Economie su residui perenti excap.2222207/94/97	€. 474.939,31
Economie su residui perenti excap.2222208/94	€. 76.774,59
Totale	€. 1.286.386,58

I fondi disponibili saranno suddivisi in base alle richieste .

## E) IMPIANTI A FUNE

L'art. 8 della legge 140/99, così come modificato dall'art. 145 – comma 45 - della legge 388/00 istituisce un fondo per l'innovazione tecnologica, l'ammodernamento e il miglioramento dei livelli di sicurezza degli impianti a fune situati nelle regioni a statuto ordinario. La misura del contributo statale è pari al 70% della spesa riconosciuta ammissibile (3,5% annuo dell'ammontare complessivo della spesa per 20 anni) purchè il progetto d'investimento sia completato entro 2 anni dall'inizio dei lavori.

Con DGR n. 2322 del 21.9.1999 e DGR n. 2052 del 2.8.2000 la Giunta regionale ha dichiarato ammissibili alle agevolazioni previste all'art. 8 della legge 140/99, nei limiti del contributo massimo per ciascuno indicato, subordinato alle decisioni della Commissione Europea sulla

percentuale di contributo pubblico e all'entità dei fondi da assegnarsi da parte del Ministero dell'Industria, n.12 progetti.

Con decreto del 24.11.99 del Ministro dell'Industria di concerto con il Ministro dei Trasporti è stato ripartito tra le regioni a statuto ordinario il fondo di L. 10 miliardi annui per 20 anni (200 miliardi) e assegnata alla Regione Marche la quota annua di L. 544.100.000 per 20 anni (L. 10.882.000.000). Il finanziamento statale in 20 anni è pari al 39,38% della sommatoria dei contributi ammissibili richiesti dalla regione Marche per L. 27.629.501.200.

L'art. 8 della legge 140/99, come ribadito dal decreto ministeriale, prevede il finanziamento dei progetti secondo l'ordine di priorità stabilendo un contributo massimo del 70% della spesa ritenuta ammissibile, ma nel decreto citato si dispone contestualmente di rispettare "eventuali limiti (percentuali) inferiori fissati dalla Commissione dell'Unione Europea a seguito della richiesta di autorizzazione".

In attesa del pronunciamento della Commissione Europea, si è provveduto, utilizzando la quota annua di L. 544.100.000, all'accensione di mutuo ventennale il cui ricavato di L. 7.000.000.000 è disponibile dall'ottobre 2000 sul capitolo 2222220 del bilancio regionale.

La concessione delle agevolazioni è subordinata alla loro compatibilità con le regole U.E. in materia di aiuti di stato.

A seguito della notifica effettuata dalle Autorità italiane in data 3.5.01, la Commissione Europea con lettera del 9.7.01 ha informato lo Stato italiano che la notifica risultava incompleta in quanto non distingueva tra potenziali beneficiari dell'aiuto per impianti destinati al trasporto urbano di collegamento e impianti destinati agli sport invernali in stazioni turistiche.

Inoltre per quanto riguardava la dimensione, i beneficiari potevano essere piccole, medie e grandi imprese, di conseguenza la Commissione invitava le autorità italiane a classificare, ai fini della valutazione, i potenziali beneficiari in diverse categorie di impianti (impianti destinati al trasporto urbano, impianti per attività sportive destinati ad un'utenza locale o non locale).

In seguito alla richiesta prot. 1137564 del 24.7.01 del Ministero delle Attività Produttive il Servizio Trasporti ha acquisito i dati relativi al tipo di attività esercitata rispetto agli impianti compresi nella graduatoria di cui alle delibere della Giunta Regionale n. 2052 e n. 2322 del 1999 e i dati necessari alla classificazione dell'attività esercitata, in relazione agli impianti di cui sopra, come previsti nella Raccomandazione 96/280/CE del 3.4.96 relativa alla definizione delle piccole e medie imprese.

Con nota prot. 4608 del 30.8.01 il Servizio Trasporti ha precisato che gli impianti sciistici esistenti nella Regione sono utilizzati esclusivamente per il turismo locale di fine settimana essendo collocati a non più di 100 chilometri di distanza dalla zona costiera, inoltre la lunghezza delle piste e il limitato periodo di innevamento non consentono lo sviluppo turistico su larga scala delle zone interessate che non possono essere tra loro collegate.

La classificazione degli impianti marchigiani inviati al Ministero è la seguente:

impianti	Classificazione per uso	classificazione dell'attività esercitata
progetto in priorità n. 1 -Ente Regione Marche- Servizio Bilancio e Patrimonio - Via Gentile da Fabriano n. 9 Ancona, impianto denominato OM/06 CAPRILE – MONTE CATRIA	destinato all'attività sportiva locale	Di proprietà della regione dal 1996.-non in attività dal 1990.
progetto in priorità n. 2 -Comune di Frontone- Piazza del Municipio n. 19 - 61040 Frontone, impianto denominato SCIOVIA COTALINE	destinato all'attività sportiva locale	Ente pubblico - non in attività dal 1990.

progetto in priorità n. 3 – CONERO BUS spa via Bocconi n. 25 –60125 Ancona, impianto denominato ASCENSORE DEL PASSETTO – Piazza 4 Novembre – Ancona,	destinato prevalentemente al trasporto di persone e merci in assenza di altri mezzi di trasporto	Ente pubblico – attività stagionale
progetto in priorità n. 4 -Comune di Bolognola – Via L. Maurizi n. 21 - 62035 Bolognola, impianti denominati OS/29 CASTELMANARDO 1 - OS/30 CASTELMANARDO 2 – OS/ 31 PORTE DI BERRO – OS/17 PINTURA – OS /26 PINTURA 3	destinati all'attività sportiva locale	Ente pubblico - attività stagionale da un massimo di 30 unità di personale ad un minimo di 6. Fatturato annuo medio €.77.834,75
progetto in priorità n. 5 - Impianti di risalita S. Maria Maddalena di Casagrande Licia & C. snc –Via XXV Aprile n. 6 62028 Sarnano, impianto denominato OS/10 MONTE NERONE,	destinato all'attività sportiva locale	Soggetto privato senza dipendenti- l'esercizio dell'attività è assicurato dal volontariato dei soci. Fatturato annuo medio €.25.822,84
progetto in priorità n. 6 - Impianti di risalita S. Maria Maddalena di Casagrande Licia & C. snc –Via XXV Aprile n. 6 62028 Sarnano, impianti denominati OS/24 S.M. MADDALENA 3, OS/25 S.M. MADDALENA 4	destinati all'attività sportiva locale	Soggetto privato – dipendenti a tempo parziale e stagionale n. 8 Fatturato annuo medio €.77.468,53
progetto in priorità n.7 -Comune di Sarnano – Via Leopardi n. 1 – 62028 Sarnano, impianto denominato OM/02 SEGGIOVIA MONOPOSTO FONTELARDINIA – SASSOTETTO	destinato all'attività sportiva locale	Ente pubblico – Numero dipendenti: addetti all'esercizio 5 addetti alla manutenzione 3 Fatturato annuo medio €.66.000.00
progetto in priorità n. 8 -Comune di Ussita – Pazzo XI Febbraio n. 5 - 62030 Ussita, impianti denominati OM/03 SEGGIOVIA MONOPOSTO SCHIANCIO/LE SALIERE e OM/05 SEGGIOVIA MONOPOSTO FRONTIGNANO/VALLONE DI SELVAPIANA	destinati all'attività sportiva locale,	Ente pubblico – Numero dipendenti: addetti all'esercizio 5 addetti alla manutenzione 3 Fatturato annuo medio €.258.228.44
progetto in priorità n. 9 Comune di Castelsantangelo sul Nera – Piazza S. Spirito n. 1 - 62030 Castelsantangelo sul Nera, impianto denominato OS/28 VALLE DELL'ANGELO – LOCALI TECNICI MONTE PRATA	destinato all'attività sportiva locale	Ente pubblico – Numero dipendenti inferiore a 250 Fatturato annuo medio inferiore a 40 milioni di euro.
progetto in priorità n. 10 -Sciovie Impianti Turistici Eremo Montecopiolo srl – Via Montefeltresca n. 23 - 61014 Montecopiolo, impianti denominati OS/53 BELVEDERE e OS/40 SCIOVIA	destinato all'attività sportiva locale	Soggetto privato senza dipendenti- l'esercizio dell'attività è assicurato dal volontariato dei soci. Fatturato annuo medio

POGGIO DELLE CIVETTE		€3.444,25.
progetto in priorità n. 11 - PRO-LOCO VILLAGRANDE – Piazza San Michele Arcangelo - 61014 Montecopiolo , impianto denominato OS752 Sciovia Impianto Turistico “SALBUCCIA”.	destinato all’attività sportiva locale	Soggetto privato numero dipendenti addetti 4 stagionali Fatturato annuo medio €1.000.00.
progetto in priorità n. 12 -NORDICA DUE IMPIANTI SCIOVIARI snc – Via Castello n. 9/C Frazione Capod’acqua 63043 Arquata del Tronto, impianto denominato OS/11 MADONNINA 2.	destinato all’attività sportiva locale	Soggetto privato – numero dipendenti addetti 1 esercizio e manutenzione

Tutti i soggetti compresi nell’elenco attestano che l’attività esercitata relativamente alla gestione degli impianti di risalita possiede il requisito dell’indipendenza così come definito dal paragrafo 3 dell’estratto della racc. 96/280/CE.

I dati sopra riepilogati sono stati notificati dal Ministero alla Commissione Europea la quale , in data 27.2.02, si è espressa in modo articolato partendo dal concetto che la condizione essenziale perché una misura costituisca aiuto di stato è che alteri la concorrenza e incida sugli scambi intracomunitari.

Nel caso degli impianti a fune, tenuto conto che gli stessi forniscono il servizio soltanto in una località, la presenza di distorsioni sulla concorrenza e di effetti sugli scambi tra gli Stati membri deve essere valutata tenuto conto della loro ubicazione, destinazione e dimensione.

Sulla base della notifica dello Stato Italiano, che ha inviato un elenco di 82 potenziali beneficiari suddivisi in tre categorie – impianti per trasporto urbano, impianti sportivi in località turistiche e impianti sportivi per utenza puramente locale- la Commissione ha approvato tale classificazione degli impianti e quindi ha valutato la condizione della compatibilità dell’aiuto di stato in base alla collocazione geografica dimensione e natura dei beneficiari.

In sintesi le valutazioni effettuate, riportate nella nota n. C(2002) del 27 febbraio 2002 ad oggetto “Aiuto di Stato n.376/2001 – Italia – Regime di aiuti in favore degli impianti a fune” che hanno portato a chiudere positivamente il procedimento di notifica dell’art. 8 della legge 140/99, sono le seguenti:

- L’aiuto di stato ad impianti a fune situati in stazioni turistiche, atte ad attrarre utenti aventi come alternativa mete estere, altera la concorrenza ed incide sugli scambi tra gli Stati membri, quindi la misura dell’aiuto dovrà essere contenuta nei limiti percentuali e temporali stabiliti ai punti 47 e 48 della medesima decisione;
- Gli impianti destinati ad attività sportive in località non frontaliere, poco attrezzate e con capacità turistiche limitate, con un bacino di utenza puramente locale e non in grado di attrarre utenti che hanno come alternativa impianti situati in altri stati membri, non sono in grado di distorcere la concorrenza e sono senza effetti sul lato della domanda, quindi sono autorizzati, senza alcuna limitazione, gli interventi di sostegno agli impianti a fune non rientrando questi nella categoria degli aiuti di Stato. Analoga collocazione viene attribuita agli impianti a fune destinati a soddisfare esigenze generali di trasporto locale in quanto non esista alternativa di trasporto economicamente e tecnicamente valida.

Quest’ultima valutazione comprende la totalità degli impianti sportivi marchigiani in quanto:

1. sono situati in zone con scarsa o inesistente capacità turistica,
2. le infrastrutture funzionali alla pratica degli sport invernali sono in numero molto limitato e di “portata” limitata – sciovie, pochissime seggiovie biposto, una sola cabinovia –
3. soltanto 2 sciovie collegano i comuni di Sarnano e Bolognola in provincia di Macerata,

4. gli utenti sono principalmente costituiti dalla popolazione residente nei comuni della rispettiva provincia o nel migliore dei casi regione e, di norma, non avrebbero come alternativa mete situate in altri stati membri (utenti del fine settimana),
5. i dati riguardanti l'attività dei soggetti beneficiari sono relativi a microimprese, non raggiungendo nemmeno i limiti minimi previsti per le piccole imprese nella Raccomandazione 96/280/CE del 3.4.96 relativa alla definizione delle piccole e medie imprese,
6. i fatturati annui medi, che rivelano il numero ridotto di utenti, non consentirebbero la prosecuzione del servizio in mancanza di sovvenzioni statali.

Per effetto delle disposizioni di cui all'articolo 31 "Disposizioni in materia di impianti a fune" della legge 166/02:

1. sono stati assegnati alla Regione Marche con D.I. del 30.12.02 € 6.745.891,53 quale assegnazione totale dei fondi disponibili per l'innovazione degli impianti a fune messi a disposizione dall'art. 8 della legge 140/99 - € 5.033.730,26 di cui € 3.615.198,29 netto ricavo di mutuo ed € 1.418.531,97 interessi da riscattare in corso d'anno 2003 - e dall'art. 31 della legge 166/02 -€ 1.712.161,27,
2. tutti gli impianti da ammodernare con finanziamento pubblico e quelli la cui vita tecnica scade entro il 18.8.02 godono della proroga di due anni della scadenza della vita tecnica,
3. ai sensi dell'art. 2 del D.I. del 30.12.02 le regioni possono utilizzare le risorse assegnate per concedere contributi, a seguito di presentazione di progetti d'investimento per l'innovazione tecnologica, l'ammodernamento ed il miglioramento dei livelli di sicurezza degli impianti a fune, nei limiti e con le modalità indicate dalla Commissione europea nella decisione C (2002) 599 del 27.2.02, a seguito dell'esame del regime di aiuto n.0376/2001 trasmesso per l'applicazione dell'art. 8 della legge 11.5.99, n. 140.
4. il finanziamento degli interventi compresi nella graduatoria deliberata nel 1999 in base alle disposizioni dell'art. 8 della legge 140 è consentito nel solo caso in cui siano già realizzati o in corso di realizzazione entro il 31.12.02. L'entità del contributo erogabile è pari al 40% della spesa ritenuta ammissibile in base alla circolare del Ministero dell'industria n. 900354 del 23.6.99. Come concordato nel corso della riunione tenuta in data 17.9.2002 presso il Ministero dell'Industria con la presenza del Ministero dei Trasporti sono da considerarsi interventi in corso di realizzazione quelli per cui il soggetto titolare abbia formalmente assegnato l'incarico per la progettazione esecutiva delle opere o, nel caso in cui l'intervento sia limitato alla sostituzione delle parti elettromeccaniche, abbia sottoscritto un contratto con ditta fornitrice di rilievo nazionale per la realizzazione del progetto.
5. La Regione Marche è quindi autorizzata a riconoscere il contributo pari al 70% della spesa ammissibile sugli interventi relativi all'innovazione tecnologica, l'ammodernamento ed il miglioramento dei livelli di sicurezza degli impianti a fune così come stabilito con le delibere della Giunta Regionale n. 2052 e n. 2322 del 1999 adottate ai sensi dell'art. 8 della legge n. 140/99 per l'accesso ai contributi statali quindi prima che fosse sollevata l'eccezione dell'aiuto di stato.

Pertanto con DGR n. 929 del 30.6.03 ad oggetto "Legge 140/99 - art. 8 - modificato dall'art. 31 della legge 166/02 - Contributi per l'innovazione degli impianti a fune - bando di accesso." si da attuazione alla decisione della Commissione Europea, di cui alla nota n. C(2002) del 27 febbraio 2002 "Aiuto di Stato n.376/2001 - Italia - Regime di aiuti in favore degli impianti a fune", riconoscendo agli impianti a fune notificati dalla Regione Marche la condizione di "impianti a fune sportivi per utenza puramente locale" e, per il solo Ascensore del Passetto di Ancona la condizione di "impianto a fune destinato a soddisfare esigenze generali di trasporto locale".

Inoltre ai sensi del comma 5 dell'art. 31 della legge 166/02 si è assegnato il contributo previsto agli interventi compresi nella graduatoria deliberata nel 1999 in base alle disposizioni dell'art. 8 della legge 140 purchè già realizzati o iniziati entro il 31.12.02 al fine di esaurire l'utilità della graduatoria medesima.

Per quanto riguarda i progetti realizzati entro il 31.12.03 si è ritenuto di dover liquidare in unica soluzione il contributo massimo spettante pari al 70% della spesa ritenuta ammissibile, mentre per quanto riguarda i progetti iniziati entro la stessa data si è provveduto alla liquidazione di un acconto sul contributo massimo pari al 40% della spesa ammissibile ai sensi della circolare del Ministero dell'Industria n. 900354 del 23.6.99.

Per quanto riguarda il primo caso si tratta di opere relative ad impianti già collaudati, attualmente in esercizio, e per i quali è stato presentato il rendiconto completo delle spese sostenute, per cui si è proceduto alla liquidazione del saldo del contributo spettante come indicato nella tabella seguente.

Il caso che riguarda la Sciovia OS 10 Monte Nerone gestita dalla Soc. Sciovie Monte Nerone srl con sede in Apecchio (Pesaro) ha comportato la liquidazione del 70% del contributo, da cui è stato detratto l'importo di €. 100.000,00 quale contributo "de minimis" già erogato con fondi comunitari 5b – 1994/2000.

Priorità DGR n. 2322 del 21.9.1999 e DGR n. 2052 del 2.8.2000	1- Soggetto presentatore	2- Descrizione interventi	<b>A Spesa Ammissibile totale</b> <b>B Contributo massimo 70%</b> <b>C Contributo assegnato</b>
3	CONERO BUS spa – via Bocconi n. 25 60125 Ancona	Ammodernamento e miglioramento impianto Ascensori del Passetto di Ancona – progetto realizzato nel 2001 – opere edili ed elettromeccaniche già collaudate	A. €.555.208,45 B. €.388.645,60 <b>C. €.388.645,60</b>
5	Soc. SCIOVIE MONTE NERONE srl – Via della Circonvallazione n. 22 61040 Apecchio	Ammodernamento e miglioramento impianto OS/10 – intervento realizzato nel 2001-	A. €.263.838,31 B. €.184.686,60 <b>C. €. 84.686,60</b>
10	Sciovie Impianti Turistici Eremo Montecopiolo srl – Via Montefeltresca n. 23 61014 Montecopiolo	Revisione speciale e generale degli impianti OS/40 Sciovia Poggio delle Civette e OS/53 Sciovia Belvedere lavori in svolgimento	A. €.12.765,60 B. €. 8.935,50 <b>C. €. 8.935,50</b>
11	Sciovia Impianto Turistico "SALBUCCIA" PRO-LOCO VILLAGRANDE – Piazza San Michele Arcangelo 61014 Montecopiolo	Ammodernamento e miglioramento impianto OS/52 sciovia Salbuccia	A. €.12.756,41 B. €. 8.929,20 <b>C. €. 8.929,20</b>
		Totali	A. €.844.568,77 B. €.591.196,90 <b>C. €.491.196,90</b>



È stato inoltre liquidato il contributo pari al 40% della spesa ritenuta ammissibile per i seguenti interventi in corso di realizzazione al 31.12.02 :

Priorità DGR n. 2322 del 21.9.1999 e DGR n. 2052 del 2.8.2000	3- Soggetto presentatore	4- Descrizione interventi	<input type="checkbox"/> Spesa Ammissibile totale  <input type="checkbox"/> Contributo massimo 70%  <input type="checkbox"/> <b>Contributo assegnato 40%</b>
1	Ente Regione Marche- Servizio Bilancio Demanio e Patrimonio Via Gentile da Fabriano n. 9 Ancona	Ammodernamento e miglioramento impianto OM/6 “Funivia del Monte Catria”  Progetto definitivo presso il Servizio OO.PP. della Provincia di PU	<input type="checkbox"/> €.1.405.485,80 <input type="checkbox"/> €. 983.839,50 <input type="checkbox"/> <b>€. 562.194,00</b>
2	Comune di Frontone- Piazza del Municipio n. 19 61040 Frontone	Ricostruzione della sciovia OS/36 “Delle Cotaline”  Progetto definitivo presso il Servizio OO.PP. della Provincia di PU	<input type="checkbox"/> €.563.967,97 <input type="checkbox"/> €.394.776,90 <input type="checkbox"/> <b>€.225.586,80</b>
4	Comune di Bolognola – Via L. Maurizi n. 21 62035 Bolognola	Ammodernamento e miglioramento impianti OS/26,OS/17, OS729, OS730, OS/31 e OS/32	<input type="checkbox"/> €.1.740.642,8 6 <input type="checkbox"/> €.1.218.449,4 0 <input type="checkbox"/> <b>€. 696.256,80</b>
7	Comune di Sarnano – Via Leopardi n. 1 62028 Sarnano	Progetto preliminare per il rinnovo della seggiovia monoposto OM/02 in biposto Fontelardinia – Sassotetto	<input type="checkbox"/> €.1.285.616,16 <input type="checkbox"/> €. 899.931,20 <input type="checkbox"/> <b>€. 514.246,40</b>
8	Comune di Ussita – Pazza XI Febbraio n. 5 62030 Ussita	Progetto esecutivo per la revisione generale e ammodernamento della seggiovia monoposto OM/05 Frontignano – Vallone di Selvapiana	<input type="checkbox"/> €. 476.668,61 <input type="checkbox"/> €. 333.667,60 <input type="checkbox"/> <b>€. 190.667,20</b>
12	NORDICA DUE IMPIANTI SCIOVIARI snc – Via Castello n. 9/C Frazione Capod’acqua 63043 Arquata del Tronto	Progetto esecutivo presso l’USTIF per Ammodernamento e miglioramento impianto OS/11 sciovia Madonnina due	<input type="checkbox"/> €.114.115,87 <input type="checkbox"/> €. 79.880,50 <input type="checkbox"/> <b>€. 45.646,00</b>

Priorità DGR n. 2322 del 21.9.1999 e DGR n. 2052 del 2.8.2000	3- Soggetto presentatore	4- Descrizione interventi	<input type="checkbox"/> Spesa Ammissibile totale  <input type="checkbox"/> Contributo massimo 70%  <input type="checkbox"/> <b>Contributo assegnato 40%</b>
		TOTALI	<input type="checkbox"/> €.5.586.497,27 <input type="checkbox"/> €.3.910.545,10 <input type="checkbox"/> <b>€.2.234.597,20</b>

Di conseguenza delle seguenti disponibilità finanziarie desunte dal P.O.A. 2003 :

- €3.615.198,29 sullo stanziamento del capitolo di spesa 42704215 del bilancio per l'anno 2003 in relazione all'ordine di riscossione n. 2948 del 24.11.00 sul capitolo di entrata n. 5002019,
- € 1.712.161,27 sullo stanziamento del capitolo di spesa 42704222 del bilancio per l'anno 2003 in relazione all'accertamento di entrata n. 982 del 09.06.03 sul capitolo di entrata 40306011,

sono restati disponibili 2.601.565,46.

Tale disponibilità subirà delle modificazioni con il bilancio 2004 in quanto il mutuo di €. 3.615.198,29 dovrà essere estinto in quanto con ordine di riscossione n. 2462 del 20.10.03 di €. 5.396.713,22 è stata incassata la quota 80% dell'assegnazione statale disposta dall'art.31 della legge 166/2002 e ripartita tra le regioni con decreto interministeriale del 30.12.02.

Per l'assegnazione di tali fondi disponibili è stato necessario definire nuovamente le procedure per la presentazione, la valutazione e l'ammissione delle domande ai contributi ancora disponibili rispetto a quelli assegnati alla Regione con D.I. del 30.12.02 e, con la citata DGR n. 929 del 30.6.03 si è emanato il bando pubblico per ridefinire la graduatoria degli interventi da realizzare.

In base a tale bando hanno presentato domanda tutti i soggetti interessati pubblici e privati gestori o concessionari di impianti a fune adibiti al trasporto pubblico di persone .

I criteri di priorità approvati per la formazione della nuova graduatoria privilegiano gli interventi di ammodernamento che coincidono con le scadenze tecniche previste dalla normativa vigente e la numerosità degli impianti presenti in ciascun comprensorio sciistico.

La L.R.22 del 22.10.01 "Disciplina degli impianti di trasporto a fune in servizio pubblico, delle piste da sci e dei sistemi di innevamento programmato", prevede contributi regionali nei limiti dei regolamenti comunitari per cui si rende necessaria la modifica dell'art. 27 per adeguarlo alla decisione della Commissione assunta in data 27.2.02.

Inoltre la legge 22/01 prevede la possibilità di contribuire finanziariamente alla realizzazione di interventi regionali esclusivamente sugli impianti di risalita esistenti , escludendo quindi finanziamenti per la realizzazione di nuovi impianti.

Tale limitazione impedisce il finanziamento di nuovi impianti per il trasporto di persone per garantire i collegamenti sportivi e turistici di comprensorio.

Per questa ragione si è reputato necessario modificare le disposizioni che di fatto realizzano tale limitazione: art. 1, comma 3, lettere a, b, e art.28 comma 1.

È stata quindi predisposta la proposta di legge regionale concernente: "Modifiche alla legge regionale 22 ottobre 2001, n. 22 Disciplina degli impianti di trasporto a fune in servizio pubblico, delle piste da sci e dei sistemi di innevamento programmato" tuttora all'esame degli organi tecnici.

## 6) CRITERI DI RIDUZIONE DELLA CONGESTIONE DA TRAFFICO E INQUINAMENTO AMBIENTALE

### A) PARCHEGGI

In esecuzione alla Legge 24 marzo 1989 n. 122 è stato previsto un programma decennale per la realizzazione di parcheggi pubblici in alcuni dei maggiori centri storici, finanziato dallo Stato solo per due annualità, pari a £ 9.950.610.000, a causa delle disposizioni della legge finanziaria 1996.

La prosecuzione del programma di finanziamento risulta ormai essere a totale carico della regione.

A fine anno 2002 lo stato di attuazione del programma di finanziamento risulta rappresentato dal seguente quadro sintetico.

<b>Comuni</b>	<b>Opera</b>	<b>Stato dell'opera al 2002</b>	<b>Finanziamento anni 2003-2004-2005</b>
<b>Ancona</b>	Parcheggio "a raso" n°618 posti	Erogata 1° annualità relativa all'anno 1998	2°, 3°, 4° annualità relative agli anni 1999, 2000 e 2001
<b>Macerata</b>	Parcheggio 3 "multipiano in elevazione" n° 350 posti	Erogate 1°, 2°, 3° annualità relative agli anni 1998, 1999 e 2000	4°, 5°, 6° annualità relative agli anni 2001, 2002 e 2003
	Parcheggio 2 "a raso" n° 211 posti	Erogate 1°, 2°, 3°, 4° annualità relative agli anni 1998, 1999, 2000 e 2001	5°, 6°, 7° annualità relative agli anni 2002, 2003 e 2004
<b>Pesaro</b>	Parcheggio "a raso" n° 730 posti		1°, 2°, 3° annualità relative agli anni 1995,1996 e 1997
<b>Camerino</b>	<b>Parcheggio</b> "multipiano in elevazione"	Erogate 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7° annualità relative agli anni 1998, 1999, 2000, 2001 e 2002	8°, 9°, 10° (ultima) annualità relative agli anni 2003, 2004 e 2005

<b>Jesi</b>	Parcheggio “a raso” n° 153 posti	Erogata 1° annualità relativa all’anno 1999	2°, 3°, 4° annualità relative agli anni 2000, 2001 e 2002
	Parcheggio “multipiano in sottosuolo” n° 224 posti		1°, 2°, 3° annualità relative agli anni 2003, 2004 e 2005
<b>Loreto</b>	Parcheggio “monopiano interrato” n° 164 posti	Erogate 1°, 2°, 3°, 4° annualità relative agli anni 1997, 1998, 1999 e 2000	5°, 6°, 7° annualità relative agli anni 2001, 2002 e 2003
<b>Tolentino</b>	Parcheggio “multipiano in elevazione” n° 157 posti	Erogate 1°, 2°, 3°, 4° annualità relative agli anni 1997, 1998, 1999 e 2000	5°, 6°, 7° annualità relative agli anni 2001, 2002 e 2003
	Parcheggio multipiano in elevazione n° 196 posti		
	Parcheggio “monopiano in sottosuolo” n° 80 posti		
<b>Ascoli Piceno</b>	Parcheggio “multipiano in sottosuolo” n° 347 posti	Erogate 1°, 2°, 3°, 4° 5° annualità relative agli anni 1998, 1999, 2000, 2001 e 2002	6°, 7°, 8° annualità relative agli anni 2003, 2004 e 2005
<b>Civitanova Marche</b>	Parcheggio “multipiano in elevazione” n° 174 posti		1°, 2°, 3° annualità relative agli anni 1998, 1999 e 2000
<b>Porto Recanati</b>	Parcheggio “a raso” n° 147 posti	Erogate 1°, 2°, 3°, annualità relative agli anni 1998, 1999 e 2000	4°, 5°, 6° annualità relative agli anni 2001, 2002 e 2003
<b>Urbino</b>	Parcheggio “multipiano in elevazione” n° 506 posti		1°, 2°, 3° annualità relative agli anni 2003, 2004 e 2005

<b>TOTALE</b>		Euro 5.984.058,85 (£ 11.586.753.546 )	Euro 6.832.353,23
Fondi vincolati		Euro 5.139.061,19 ( £ 9.950.610.000 )	0
<b>Risorse aggiuntive</b>		<b>Euro 844.997,66</b> <b>(£ 1.636.143.546 )</b>	<b>Euro 6.832.353,23</b>

Le risorse finanziarie necessarie per il completamento del finanziamento previsto dalla legge 122/89 nel triennio 2003-2004-2005 ammontano complessivamente a 6.773.262,43 Euro.

In relazione alla localizzazione dei parcheggi, esse risultano interessare:

- La Provincia di Pesaro per 1.080.505,44 Euro
- La Provincia di Ancona per 2.575.980,87 Euro
- La Provincia di Macerata per 2.802.865,22 Euro
- La Provincia di Ascoli Piceno per 373.001,70 Euro

## B) PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT)

La Regione ha individuato con DGR n. 5791 del 20 dicembre 1993 l'elenco di n. 42 Comuni con obbligo di formazione del Piano Urbano del Traffico, ciò in attuazione al disposto del D. Lgs n. 285/92, distinguendoli in due gruppi:

gruppo A) Comuni con più di 30.000 abitanti

gruppo B) Comuni con problemi di congestione traffico veicolare

Successivamente la L.R. n. 45/98 ha esteso tale obbligo ai Comuni con un servizio di trasporto urbano, (gruppo C), quindi i Comuni attualmente tenuti a tale redazione sono:

ANCONA	ASCOLI PICENO	MACERATA	PESARO - URBINO
<b>C</b> Agugliano	<b>B-C</b> Acquasanta	<b>B-C</b> Camerino	<b>C</b> Cantiano
<b>A-C</b> Ancona	<b>B</b> Altidona	<b>A-C</b> Civitanova	<b>B</b> Carpegna
<b>C</b> Arcevia	<b>A-C</b> Ascoli	<b>B</b> Cingoli	<b>A-C</b> Fano
<b>B</b> Camerano	<b>C</b> Castel di Lama	<b>B</b> Corridonia	<b>C</b> Fossombrone
<b>B-C</b> Castelfidardo	<b>B</b> Cupramarittima	<b>C</b> Fiordimonte	<b>B</b> Gabicce
<b>B</b> Chiaravalle	<b>A-C</b> Fermo	<b>A-C</b> Macerata	<b>C</b> Mercatino C.
<b>C</b> Corinaldo	<b>C</b> Fogliano	<b>C</b> Matelica	<b>B</b> Mondolfo
<b>B-C</b> Fabriano	<b>C</b> Force	<b>C</b> Monte S. Giusto	<b>C</b> Orciano
<b>B-C</b> Falconara	<b>B</b> Grottammare	<b>C</b> Montecassiano	<b>C</b> Peglio

<b>B-C</b> Genga	<b>B</b> Maltignano	<b>C</b> Morrovalle	<b>C</b> Pergola
<b>A-C</b> Jesi	<b>C</b> Monte San Pietran.	<b>C</b> Pollenza	<b>A-C</b> Pesaro
<b>B</b> Loreto	<b>C</b> Monte Urano	<b>B-C</b> Porto Recanati	<b>B</b> S. Angelo in Liz.
<b>C</b> Montemarciano	<b>C</b> Montefiore	<b>B</b> Potenza Picena	<b>C</b> S. Leo
<b>C</b> Monterado	<b>C</b> Montegranaro	<b>C</b> Recanati	<b>B-C</b> Sassocorvaro
<b>B-C</b> Numana	<b>C</b> Offida	<b>C</b> San Severino	<b>C</b> Urbania
<b>B-C</b> Osimo	<b>B</b> Porto S. Elpidio	<b>B-C</b> Sarnano	<b>B-C</b> Urbino
<b>C</b> Ostra	<b>B</b> Porto S. Giorgio	<b>B-C</b> Tolentino	
<b>C</b> Ostra Vetere	<b>C</b> Rapagnano	<b>C</b> Treia	
<b>C</b> Sassoferrato	<b>C</b> Roccafluvione	<b>B</b> Ussita	
<b>A-C</b> Senigallia	<b>A-C</b> S. Benedetto	<b>B</b> Visso	
<b>C</b> Serra de Conti	<b>C</b> Venarotta		
<b>C</b> Serra S. Quirico			
<b>B-C</b> Sirolo			

In base agli esiti di una indagine condotta su tutto il territorio regionale circa lo stato della pianificazione, è possibile, su di una percentuale del 60% di dati rilevabili, configurare il seguente risultato di verifica, aggiornato all'anno 2002:

a) il gruppo A, costituito dai comuni di ANCONA, JESI, SENIGALLIA (AN), di ASCOLI, FERMO, S. BENEDETTO (AP), di CIVITANOVA, MACERATA (MC), e di FANO, PESARO (PS), tenuti alla redazione del P.U.T. dal disposto del D. Lgs 30.04.92 n. 285, dispongono dello strumento attuativo;

b) del gruppo B, costituito da n. 32 comuni con problemi di traffico veicolare, tenuti dalla DGR 5791/93 alla redazione del P.U.T., solo n. 11, ovvero:

- CASTELFIDARDO, FABRIANO FALCONARA, GENGA, LORETO, NUMANA, OSIMO, SIROLO (AN);
- ACQUASANTA, CUPRAMARITTIMA, PORTO S. ELPIDIO (AP);
- TOLENTINO (MC);

dispongono dello strumento attuativo. Di essi 8 possiedono un servizio di trasporto urbano, dei quali 6 nella sola provincia di Ancona.

c) per quanto riguarda l'aspetto dell'inquinamento acustico n. 5 comuni, ovvero PESARO (PU), SENIGALLIA, ANCONA, JESI (AN), e S. BENEDETTO DEL TRONTO (AP), hanno in corso di definizione un Piano di Risanamento Acustico ex D.P.C.M. 1 marzo 1991;

d) la pianificazione provinciale di settore prevista dalla L.R. n. 45/98, da realizzarsi mediante piani di bacino di traffico, vede solo la Provincia di Ancona impegnata nella redazione dello strumento attuativo, e le restanti tre Province, fatta eccezione per quella di Pesaro, che ha predisposto specifica struttura tecnica, completamente inattive al riguardo.

Complessivamente emerge un livello deficitario dell'attività pianificatoria degli EE.LL. nello specifico settore, a fronte del quale solo la provincia di Ancona presenta una percentuale del 43% circa di soggetti istituzionali che hanno attivato procedure pianificatorie per la gestione delle problematiche connesse con la circolazione veicolare.

Si conferma peraltro la notevole rilevanza della pianificazione della mobilità urbana ai fini della programmazione dei servizi di trasporto pubblico, della sosta veicolare e delle misure per il contenimento dell'inquinamento acustico ed atmosferico.

Poiché è indispensabile un coordinamento degli interventi sulla mobilità, occorre fornire di adeguato supporto tecnico i comuni e le province, affinché rendano omogenee e rapide le procedure di gestione, mediante l'impiego di risorse proprie e/o dedicate, nell'ambito anche di vari altri strumenti pianificatori generali, quali i Piani Urbani della Mobilità, il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale Azioni Prioritarie.

In questa direzione la Regione ha avviato un'azione complessiva con il provvedimento sulla riduzione dell'inquinamento atmosferico derivante dalle polveri sottili (PM 10) che dovrà essere seguito da provvedimenti di settore che qualifichino il trasporto pubblico sia sul lato delle tecnologie (metano e gasolio desolfurato) dei mezzi, sia su quello dell'offerta qualificata in alternativa all'auto nelle città (domeniche ecologiche, targhe alterne).

Infine nel corso del triennio saranno attivati, attraverso un programma sperimentale su 2 o 3 comuni, interventi di risanamento acustico del rumore prodotto dall'esercizio ferroviario lungo la linea adriatica, attraverso barriere antirumore, a cura di Comuni e realizzato dalle Ferrovie. In tal senso è già stato stipulato un Protocollo di Intesa.