

Interrogazione n. 202

presentata in data 25 marzo 2026

a iniziativa della Consigliera Ruggeri

Assetto economico, contrattuale e gestionale del Trasporto Pubblico Locale (TPL) su gomma nelle Marche; ricognizione su costi, ricavi e contratti in essere in vista dell'imminente gara europea

a risposta scritta

La sottoscritta Consigliera regionale,

Premesso che:

- il settore del Trasporto Pubblico Locale (TPL) su gomma nella Regione Marche è storicamente afflitto da una grave frammentazione gestionale. Sul territorio regionale, infatti, ancora oggi operano ben 35 aziende (8 nel Maceratese e 7 in ciascuna delle altre province), di cui 22 contano meno di cinque dipendenti;
- tale assetto si protrae invariato da circa 20 anni attraverso un sistema ininterrotto di proroghe, nato a valle dell'ultima gara pubblica, in cui il meccanismo dei consorzi di impresa ha di fatto consentito di aggirare le normative sul superamento della parcellizzazione;
- come emerso anche dai recenti dibattiti pubblici e dalle denunce delle organizzazioni sindacali (es. convegno Cisl Marche del febbraio scorso), ad eccezione del consorzio operante nel bacino di Pesaro Urbino, nelle restanti province la frammentazione del servizio ha generato inefficienze, squilibri nei costi e una cronica disaffezione dell'utenza verso il mezzo pubblico, portando le Marche a registrare risultati tra i peggiori su scala nazionale per utilizzo del TPL.

Considerato che:

- l'Unione Europea e l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) impongono una necessaria armonizzazione del servizio. In tale direzione, la Giunta ha annunciato la pubblicazione entro l'anno di un nuovo bando europeo per l'affidamento del TPL, avente un valore stimato superiore al miliardo di euro e l'obiettivo di superare l'attuale atomizzazione gestionale;
- nel prossimo triennio, la Regione Marche ha previsto uno stanziamento aggiuntivo di 38 milioni di euro a titolo di cofinanziamento regionale per il sostegno al trasporto su gomma;
- prima di procedere alla stesura e pubblicazione di un bando di tale portata strategica ed economica - si pensi per esempio all'eventualità che grandi gruppi multinazionali vincano la gara al posto delle storiche aziende locali, con possibili ripercussioni anche sui livelli occupazionali -, è imprescindibile che l'Assemblea Legislativa disponga di una fotografia esatta e trasparente dell'attuale bilancio del TPL, per valutare la reale sostenibilità dei bacini provinciali e la correttezza della spesa pubblica erogata fino ad oggi.

TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO,

SI INTERROGA

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA E L'ASSESSORE COMPETENTE PER SAPERE:

1. qual è la natura giuridica e la tipologia esatta dei contratti di servizio attualmente in essere (in pro-
roga?) in ciascuna delle cinque province marchigiane, specificando la composizione dei consorzi,
le quote di ripartizione del servizio e le eventuali sub-concessioni alle 35 aziende attualmente
operanti; *[mappatura contrattuale]*

2. a quanto ammontano i costi complessivi sostenuti annualmente dalla Regione Marche per il TPL su gomma (corrispettivi di servizio, compensazioni e sussidi vari), e a quanto i costi dei concessionari, fornendo il dato per singola provincia nell'ultima annualità disponibile,
3. i costi relativi a mezzi, carburanti, manutenzione, personale di servizio (autisti, controllori, addetti alla manutenzione), personale amministrativo/dirigenziale; *[analisi dei costi]*
3. qual è l'ammontare degli incassi totali derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio nell'ultima annualità rendicontata, fornendo uno spaccato preciso per ogni provincia e azienda, suddiviso tra: incassi da biglietti di corsa semplice, incassi da abbonamenti (specificando la quota relativa ad abbonamenti ordinari, scolastici e agevolati); *[ricavi da traffico: biglietti e abbonamenti]*
4. con quali criteri l'Assessorato intenda vincolare e rendicontare l'impiego dei 38 milioni di euro di cofinanziamento regionale aggiuntivo previsti per il triennio, affinché non si traducano in una mera copertura delle attuali inefficienze di sistema, ma costituiscano un investimento strutturale propeudeutico al nuovo bando; *[monitoraggio dei fondi aggiuntivi]*
5. quali azioni specifiche e vincoli stringenti la Regione sta inserendo nel capitolato del nuovo bando europeo da un miliardo di euro, sia a livello di servizi richiesti (aumento delle frequenze? Dei territori serviti? Orari notturni per il fine settimana nelle località più frequentate?) sia per scongiurare la riproposizione di "consorzi di facciata", garantendo un reale superamento della frammentazione e un'effettiva ottimizzazione del servizio per i cittadini marchigiani. *[garanzie sulla gara europea]*.