

IL 2° PIANO REGIONALE DEL TRASPORTO

Marche, uguali diritti alla mobilità

Sostenibilità, efficienza, sicurezza, sono le parole d'ordine del secondo piano dei trasporti pubblici che la regione Marche si appresta a varare nel corso dell'anno 2009. Obiettivi molto ambiziosi dal punto di vista sociale perché riguardano la vita di tutti, anche di chi non è fruitore diretto del servizio, infatti, per il loro raggiungimento il governo regionale destina risorse cospicue pari a 100 milioni di euro l'anno.

Un profondo cambiamento culturale per affrontare l'emergenza ambientale derivante dal traffico veicolare privato, è il punto di partenza imprescindibile, secondo l'assessore regionale ai trasporti **Pietro Marcolini**, che lo ha ribadito a chiare lettere in occasione della presentazione del progetto svoltasi a Pesaro: l'inquinamento da polveri sottili è presente massicciamente soprattutto nei centri maggiori ed è divenuto un problema serio per la salute degli abitanti della regione. L'attuazione del secondo piano regionale dei trasporti dovrà garantire a tutti i cittadini marchigiani uguali di diritti di mobilità, un caposaldo importante della filosofia del piano, che vuol dire in concreto: chi vive nelle zone interne deve potersi spostare avendo le stesse *chances* degli abitanti delle fasce costiere, un assunto non di poco conto in una regione come le Marche caratterizzata da un sistema di insediamenti abitativi molto diffuso, con un territorio difficile in cui la presenza di valli rende la viabilità non certo facile. Inoltre, occorre offrire un'alternativa valida all'auto privata, per contribuire in modo sostanziale al risparmio delle famiglie in un momento difficile di crisi economica come quello che stanno attraversando il nostro paese e l'intero mondo occidentale.

Il contesto locale vede circa 40 milioni di marchigiani che si muovono in autobus urbani ed extraurbani, con una *performance* di tutto rispetto pari al 13% della mobilità complessiva della regione, un punto in più in percentuale rispetto alla media nazionale.

Il Tpl nelle Marche è soprattutto trasporto su gomma che può contare su una rete stradale ed

autostradale di circa 6100 chilometri, visto che solo l'1% degli spostamenti sistematici in regione avvengono su ferrovia che dispone di una rete di 407 chilometri. Riequilibrare la mobilità pubblica a favore di questa modalità di trasporto rappresenta un altro dei punti fermi del nuovo piano.

Insomma, sfide non di poco conto attendono politici ed amministratori locali che vantano risultati importanti nel panorama complessivo nazionale del settore: uno di questi è sicuramente l'aver ridotto in modo considerevole il numero di vettori che gestivano i servizi dal 1999 al momento del varo della riforma prevista dall'ormai famoso decreto Burlando n° 442/97. Un altro risultato importante ai fini di un'offerta di servizi di qualità elevata è sicuramente lo stato del parco rotabile composto da 1260 autobus la cui età media è di nove anni. Sul fronte dell'innovazione il sistema del Tpl marchigiano può vantare 130 mezzi alimentati a gas metano, acquistati in otto anni, dal 2000 al 2008, che si servono di sette impianti di rifornimento per bus urbani e suburbani. Oltre a 153 mezzi a gasolio a basso contenuto di zolfo dotati tecnologia d'avanguardia che riesce ad abbattere fino al 75% delle emissioni nocive. Durerà otto mesi la fase di sperimentazione del sistema di bigliettazione elettronica integrata ferro-gomma: su 44 autobus che circolano in un bacino di traffico molto rappresentativo delle caratteristiche del TPL regionale, sono state installate altrettante apparecchiature per convalidare mille tessere elettroniche distribuite ad utenti abbonati sulle linee del bacino sperimentale.

Occorrerà verificare come il nuovo sistema potrà migliorare l'offerta dei titoli di viaggio, venendo incontro alle esigenze della clientela, consentendo l'acquisto differenziato dei biglietti con una flessibilità massima per tratta, per fascia oraria e per tipologia. Per le aziende saranno disponibili in tempo reale le informazioni sul numero degli utenti e sulle loro abitudini di mobilità. Insomma, una regione sicuramente attiva ed impegnata per migliorare la qualità del trasporto pubblico. Alla vigilia del varo del secondo piano regionale dei trasporti abbiamo intervistato l'assessore re-

di **Aristide Ricci**Ing.
Pietro Marcolini

Risorse per cento milioni di euro all'anno. Integrazione tra ferro e gomma



gionale ai trasporti delle Marche *Pietro Marcolini*.

Si può parlare di un modello Marche per il TPL i cui punti di forza sono una sinergia strutturata tra operatore pubblico ed operatore privato?

La nostra Regione si segnala per un'ampia attuazione della riforma del Trasporto Pubblico Locale, così come previsto dal Decreto Legislativo 422/97, avendo ripartito compiti e funzioni tra i diversi livelli istituzionali ed utilizzato lo strumento della programmazione puntuale del settore con la definizione dei servizi minimi e con l'adozione del programma triennale dei servizi. Per l'erogazione dei servizi della gomma gli enti locali hanno espletato procedure concorsuali nel corso del 2007 con due modalità diverse: sulla base di una gara bandita dall'ente ed attraverso gara da parte del socio pubblico per l'individuazione del partner privato.

Con tali procedure si è raggiunto lo scopo di eliminare la frammentazione dell'offerta in quanto i servizi risultano oggi affidati solamente a cinque società in luogo delle 55 aziende che precedentemente operavano sul territorio delle Marche. In sostanza, la Regione ha iniziato un percorso di efficientamento del comparto attraverso un processo di aggregazione aziendale all'interno di ciascun bacino con risultati significativi in termini di gestione unitaria di servizi, con la creazione di un sistema di bigliettazione unica a livello provinciale. Rispettando le scadenze contrattuali del 2013, intendiamo ulteriormente consolidare tale processo con assetti societari di più elevato profilo e di maggiore consistenza. Insomma, abbiamo intrapreso un'esperienza, io credo, utile anche per altre realtà, là dove esiste un sistema frammentato degli operatori, un percorso che oggi è rivalutato anche dal legislatore nazionale e comunitario.

Lei crede nel gestore unico e nel bacino unico quali soluzioni possibili per razionalizzare la spesa del settore e recuperare risorse in misura tale da migliorare sensibilmente il sistema regionale di trasporto pubblico locale? In caso di risposta negativa, per quali motivazioni. In caso affermativo, quali potrebbero essere i tempi richiesti per tale obiettivo?

Per quanto riguarda la nostra Regione, noi abbiamo individuato quale bacino ottimale il territorio provinciale, che a nostro avviso si configura come l'estensione più logica per un'efficiente erogazione dei servizi. Per ora il processo aggregativo

nei bacini riguarda il ruolo di rappresentanza, la sorveglianza ed il controllo, la riscossione e ripartizione dei corrispettivi, la riscossione degli introiti tariffari, gli approvvigionamenti, le relazioni industriali e le informazioni agli utenti. Il nostro obiettivo per i prossimi anni, non è quello di procedere ad un'ulteriore fase di aggregazione bacinale, quanto quello di concludere l'iter avviato con la prima tornata di gare, arrivando alla creazione di una società unitaria in grado di gestire il bacino di riferimento provinciale mantenendo in capo tutte le funzioni aziendali principali ed eventualmente integrando i compiti gestionali della gomma con quelli dei servizi minori del ferro. I processi di razionalizzazione e di ottimizzazione debbono, peraltro, riguardare anche un'efficace gestione del servizio che superi le rigidità dei sistemi urbani ed extraurbani e che permetta di creare sinergie anche con i servizi speciali finora gestiti autonomamente dalle amministrazioni comunali, in particolare i servizi di scuolabus e quelli per diversamente abili.

Esiste un problema risorse per la Regione Marche che rappresenta l'ostacolo vero per elevare sensibilmente la qualità del servizio nel territorio?

Le Marche da anni integrano le risorse trasferite dallo Stato per i servizi automobilistici e ferroviari con importanti risorse Regionali. Tuttavia da un'analisi dei finanziamenti totali messi a disposizione delle Regioni per il Servizio di TPL, emerge come il contributo storico dello stato sia sensibilmente inferiore sia al valore medio Italiano sia ai valori relativi a Regioni con una morfologia paragonabile a quella del nostro territorio. Per la precisione alle Marche sono destinati contributi pari a circa 71 Euro/ Abitante, mentre la media nazionale risulta essere pari ad 89 Euro/ Abitante. Il dato negativo emerge anche dalla valutazione delle somme disponibili per l'estensione territoriale: il valore destinato alle Marche è pari a circa 10.600 Euro/Km, mentre la media nazionale è pari quasi a 19.000 Euro/Km. È evidente che la difesa del sistema del Trasporto Pubblico è di fondamentale importanza in un contesto dinamico come quello marchigiano dove la popolazione è interessata da una significativa crescita demografica e manifesta un crescente bisogno di mobilità pubblica e dove la popolazione risulta ancora fortemente dispersa sul territorio influenzando in modo decisivo la domanda di mobilità. Inoltre, grazie alle numerose piccole e medie imprese, le Marche si collocano tra le

Regioni con la più alta produttività in Italia. Questo contesto fa emergere l'importanza dei sistemi di trasporto ed in particolare di quello pubblico che rappresenta una risorsa essenziale per lo sviluppo del tessuto economico della Regione.

Capitolo innovazione tecnologica: a distanza di circa quattordici anni dal varo della prima esperienza regionale di integrazione tariffaria, l'abbonamento "Trenomarchebus", può tracciare un bilancio del livello di integrazione modale e tariffaria raggiunto in regione?

Come dicevo le Marche hanno un sistema di Trasporto Pubblico efficiente ma che riflette i limiti del finanziamento storico: per questo abbiamo puntato da tempo a realizzare un programma di integrazione tariffaria in grado di connettere in modo costante il sistema ferroviario con quello della gomma. Dopo la prima e più significativa esperienza di *Trenomarchebus* sono stati realizzati altri accordi di integrazione ferro-gomma e gomma-gomma in tutte le province Marchigiane: ad Ascoli opera l'abbonamento integrato "Picchio", ad Ancona "TrenoAnconaBus", a Pesaro "Adrabuspiù" e a Macerata "TrenoMacerataBus". In questo contesto si inserisce anche il progetto Regionale di bigliettazione elettronica che consentirà di utilizzare con una unica smart card elettronica ogni tipologia di viaggio facilitando significativamente l'accesso al mezzo pubblico; per ora il progetto prevede l'avvio nelle prossime settimane di una sperimentazione nella fascia costiera Anconetana propedeutica all'estensione del sistema all'intero territorio Regionale.

A proposito di piano regionale dei trasporti, quali sono gli obiettivi di breve periodo di tale strumento programmatico?

Il Piano ha lo scopo di individuare tutte le possibili sinergie fra il sistema ferroviario e quello automobilistico migliorando l'offerta dei servizi e l'integrazione tra i due sistemi di trasporto; il piano inoltre si colloca in una più generale politica di rinnovamento del Trasporto Pubblico Regionale, già avviato negli ultimi anni con servizi più efficienti e più efficaci sostenuta da un processo di concentrazione degli operatori, da una maggiore attenzione ai temi ambientali anche attraverso il rinnovo del parco mezzi ferroviario e automobilistico, dall'incentivazione del ruolo del *mobility management*, dallo sviluppo dei servizi di informazione all'utenza, dalla partecipazione a progetti europei nel segno dell'innova-

zione. Le proposte di Piano si caratterizzano per lo sviluppo dell'offerta del servizio ferroviario regionale attraverso l'adeguamento del livello dei servizi ricercando la massima regolarizzazione e mnemonicità degli orari e la riorganizzazione del servizio automobilistico extraurbano su gomma secondo un sistema per assi vallivi organizzato in base alla distribuzione sul territorio della domanda di mobilità. Un ulteriore aspetto riguarda l'eliminazione delle sovrapposizioni dei servizi tra ferro e gomma con particolare riguardo all'asse costiero.

Al di là delle dichiarazioni di rito dei governi nazionali a proposito del trasporto pubblico locale da potenziare e da rilanciare, qualche volta le viene il dubbio che il tpl rappresenti solo un intralcio per il traffico privato?

Il TPL ha modificato profondamente il suo ruolo: è nato per garantire un minimo di accessibilità fisica a tutti i territori, assumendo una funzione portante per lo sviluppo di una mobilità sostenibile che garantisca una maggiore accessibilità complessiva nelle condizioni attuali del traffico urbano ed extra-urbano. Il ruolo della mobilità pubblica, pertanto, va visto come garanzia di minori livelli di inquinamento, di consumi energetici più contenuti e come sistema di riduzione complessiva di incidentalità. Questo obiettivo si può realizzare a condizione che vi sia una politica nazionale e locale coerente, seguendo il percorso virtuoso introdotto dalla finanziaria 2008. Ma è evidente che i soggetti pubblici e gli operatori del settore, per evitare che il TPL sia visto dal cittadino solo come un ingombrante concorrente sulle strade, debbono contribuire a modificare la percezione che questi ha del trasporto pubblico: un'evoluzione che passa dal concetto di sistema marginale di mobilità a moderno strumento a favore di tutti i cittadini, grazie ad un rinnovamento di tutte le componenti del settore. Tale principio vale in modo particolare in una fase di crisi profonda dell'economia, come quella che stiamo attraversando, che peraltro consente di affrontare in modo più incisivo i temi della sostenibilità ambientale e della gestione più economica ed efficace della mobilità collettiva.

Anche nelle Marche abbiamo segni confortanti in questa direzione: infatti, accanto alla conferma di un trend di crescita degli utenti del servizio ferroviario, anche un registriamo anche l'aumento tra il 2007 ed il 2008 dell'utenza della gomma nell'ordine del 15%, un fenomeno impensabile fino a poco tempo fa.

Treni polacchi per Ferrovienord

Sono entrati in servizio lo scorso 14 Aprile, sulla linea Brescia - Iseo - Edolo due nuovi treni di Ferrovienord. I due convogli diesel ATR 220-024 e 025 prodotti dalla casa polacca "Pesa", sono stati acquistati dall'azienda lombarda a metà Febbraio e lo scorso 9 Aprile sono stati inaugurati presso la stazione Ferrovienord di Brescia.