

Ancona. Api propone la “rivoluzione” del trasporto pubblico. Un sistema a cerchi che presuppone un cambiamento nella concezione del tpl e nelle abitudini

“Alleanza per l’Italia - Ancona presenta alla città una proposta per un moderno impianto di trasporto pubblico al fine di conciliare economicità ed offerta di qualità”

La proposta di indirizzo verso un nuovo impianto di trasporto pubblico si basa sul passaggio dal sistema attuale ad un “sistema a cerchi”

La pianta dei trasporti pubblici di Ancona è eredità dell’impianto degli anni ’50 con avvenute successive parziali modifiche negli anni successivi a causa dell’espansione della città sulle e oltre le colline.

Oggi, da una parte a seguito delle minori risorse economiche da parte della Regione e dello Stato centrale, che ha prodotto i recenti tagli al kilometraggio degli ultimi 6 mesi, e dall’altra al caro-carburanti che spinge molte persone a volersi nuovamente spostare con i mezzi pubblici, naturalmente ove il servizio è soddisfacente, si avverte la necessità di ripensare per Ancona l’intera pianta del trasporto pubblico, In quest’ottica Alleanza per l’Italia - Ancona presenta alla città una proposta per un moderno impianto di trasporto pubblico al fine di conciliare economicità ed offerta di qualità.

"Quando il servizio viene, come avvenuto questi mesi, complessivamente contratto, le corse diminuite a passaggi ogni ora, i collegamenti serali soppressi, quelli festivi falcidiati e vengono lasciati intatti gli sprechi (soprattutto sovrapposizioni inspiegabili), la qualità del trasporto pubblico, che è e deve rimanere un servizio ai cittadini, si abbassa, e ciò a svantaggio degli utenti - spiegano i responsabili dell'Api -

Questa proposta di indirizzo verso un nuovo impianto di trasporto pubblico si basa sul passaggio dal sistema attuale ad un “sistema a cerchi”. Lo scopo è quello di rimodulare il servizio in base alle reali necessità e richieste dell’utenza. Il sistema a cerchi prevede un anello centrale Cavour-Marconi-Stazione-Bassi-M.della Resistenza-Cavour, rappresentato dall’anello rosso del logo, con due linee, una in un senso di marcia e una nell’altro (come ad esempio in città come Bologna, Milano, Vienna, ecc..).

Queste linee sarebbero linee veloci transitando su corsie preferenziali vere, cioè protette, come avviene in altre città, frequenti in quanto avrebbero passaggi ravvicinati e cadenzati, pulite in quanto essendo esercitate da filobus proprio nelle tratte centrali contribuirebbero ad abbassare l’inquinamento dell’aria ed acustico, a bassa evasione dei titoli di viaggio in quanto su queste linee, dove avviene generalmente gran parte l’evasione dei biglietti, che è una perdita per l’azienda e un costo per la collettività, verrebbero reintrodotti i bigliettai/controllori, riutilizzando il personale eventualmente in eccesso dalla diminuzione dei bus circolanti e contrastando la politica del mandare a casa i lavoratori come avvenuto fino ad oggi con i tali lineari effettuati.

Queste due linee circolari, la 10 e la 11 collegherebbero i tre capolinea di zona CAVOUR, BASSI , STAZIONE C.LE, rappresentati dai dischi verde, blu e giallo del logo; in questi capolinea di zona partirebbero tutte le altre linee di zona, rappresentate dai cerchi neri attorno ai dischi colorati: in p.za Cavour quelle del settore centro/Pietralacroce, in p.za U.Bassi le linee attuali e in Stazione C.le quelle per la zona nord. Ogni linea di zona terminerebbe nel rispettivo capolinea di zona e questi sarebbero

interconnessi e collegati tra loro dalle nuove linee veloci e frequenti. In Stazione centrale le due linee, una in direzione p.za U.Bassi-Galleria-p.za Cavour e l'altra in direzione via Marconi-Porto-p.zza Cavour, raddoppierebbero di fatto l'offerta attuale di collegamento con il centro.

"Gran parte delle linee sarebbero riviste e corrette ove necessario, prevedendo nuovi percorsi, unificazioni, rimodulazioni, aumenti di frequenza o diversa frequenza in base alle necessità reali dell'utenza - sottolineano in Api -.

In questo modo non si assisterebbe più a passaggi di bus semivuoti uno dietro l'altro, come ad esempio accade ora in via Maggini, Marconi, Martiri della Resistenza. Grazie a questo risparmio verrebbero reintrodotte alcune corse serali soppresse sia nel settore urbano che in quello extraurbano ed alcuni collegamenti per gli Ospedali Riuniti recentemente tagliati (festivi ore 5,00 e 22,30 utili al personale ed ora lasciato a piedi)".

Il sistema a cerchi prevede un nuovo modo di spostarsi e di lavorare: per assicurare necessarie coperture sia come estensione orario del servizio che come ottimali passaggi non diradati, viene chiesta la disponibilità, in alcuni casi, di non voler attraversare la città da un capo all'altro con un solo autobus; agli autisti viene chiesto di non giudicare negativamente il ricorso ad un nuovo sistema di turni e di rotture di carico, perché solo agendo nella eliminazione di tutte le sovrapposizioni potremo garantire ai cittadini, utenti e lavoratori, un trasporto pubblico moderno che concili economicità, vincoli di risorse, qualità, servizi garantiti con le tutela degli utenti e dei posti di lavoro. Solo agendo sulle rotture di carico e sovrapposizioni potremo centrare l'obiettivo di un migliore sistema di trasporto pubblico per la città e il suo bacino.

Alcune linee avranno alcune nuove numerazioni, ci saranno linee nuove ed altre unificate, e tutte rispetteranno il criterio di zona attuale (1 centro, 2 Pinocchio, 3 Posatora, 4 Tavernelle, ecc..) perché questo aiuta ad individuare velocemente il quartiere che serve la linea. Le linee extraurbane avranno numerazioni a due cifre più la lettera attuale e solo l'attuale A, B, C arriveranno in piazza Cavour, tutte le altre termineranno in zona Stazione (in attesa dell'autostazione anche nel piazzale ex deposito ATMA di via Marconi), attuando lo sfoltimento delle sovrapposizioni urbano/extraurbano. Le linee extraurbane, nell'ambito del territorio comunale, effettuando poche fermate, si configureranno di fatto come linee express, aumentando la tipologia dell'offerta all'utenza.

"Questo nuovo sistema a cerchi presuppone un cambiamento nella concezione del trasporto pubblico e nelle abitudini, essendo certi che un capoluogo di regione come Ancona, è in grado di affrontare questo cambiamento per offrire un trasporto pubblico migliore - concludono i responsabili dell'Api -".

Caratteristiche della proposta:

- un anello di collegamento centrale veloce, frequente, pulito, silenzioso, effettuato in gran parte su corsie preferenziali e precedenza semaforiche
- tre capolinea dove partirebbero le linee di zona
- nessuna sovrapposizione di bus con alleggerimento bus in centro ed eliminazione degli sprechi
- rimodulazione rotture di carico per reintrodurre alcune corse soppresse dai tagli lineari
- orario di servizio più esteso (dalle 5 all'1)
- corse più frequenti ove necessario e percorsi ed orari meglio cadenziati e fissi
- aumento della velocità dei collegamenti e quindi l'appetibilità generale del trasporto pubblico
- recupero dell'evasione dei titoli di viaggio

Agli utenti viene assicurato:

certezza di collegamenti adeguati e passaggi cadenziati

reintroduzione alcune corse ora soppresse

aumento della velocità di percorrenza dei bus

considerare che questo è possibile solo agendo sulle rotture di carico e non voler attraversare la città da un capo all'altro con un solo bus.

Agli autisti viene assicurato:

aumento della velocità commerciale con corsie preferenziali veramente protette e semafori con precedenza per bus

tutela dei posti di lavoro, prevedendo, in caso di eccesso di autisti rispetto ai bus circolanti, l'istituzione delle figure di bigliettaio/controllo per recuperare l'evasione dei titoli di viaggio

considerare che questo è possibile solo agendo sulle rotture di carico e riconsiderando la turnistica

Conclusioni:

Questa proposta viene fatta con l'intento di:

- modernizzare il servizio
- rendere più efficiente il trasporto pubblico
- renderlo più appetibile e competitivo per farlo utilizzare ancor più
- far crescere e sviluppare l'Azienda mettendola in sicurezza dal punto di vista dei conti e anche alla luce della gara di affidamento dei servizi per il trasporto pubblico ne 2013
- ridurre l'impatto ambientale in generale (più bus = meno inquinamento)
- ridurre l'impatto ambientale dello stesso TPL nella città (no sovrapposizioni = meno inquinamento).

