

Sfide e progetti per il sistema di trasporto pubblico e la gestione del trasporto in Ancona.

Ancona, capoluogo delle Marche, ha un'estensione territoriale di 125,60 Km². con 102.816 abitanti.

La sua parte più antica è insediata su di un promontorio che si protende verso est ed occupa attualmente una superficie di Km² 1,66, con 6.779 abitanti.

Oggi i due principali ingressi al centro città sono rappresentati da due gallerie stradali, una dalla direzione sud/ovest l'altra dalla direzione nord.

La vocazione della città è di tipo terziario, con una concentrazione di uffici pubblici propria di un capoluogo, ai quali accedono sia da tutta la Regione sia dalla Provincia.

La città, per la sua particolare configurazione planoaltimetrica, si è estesa in maniera radiale, sempre più lontano dal centro città e dalla sua più antica appendice, rappresentata dalla zona Stazione - Piano San Lazzaro, a causa di eventi naturali devastanti, come il terremoto del 1972 e la grande frana dell'anno 1981, che ha cancellato due interi quartieri.

I nuovi quartieri, sorti anche in sostituzione di quelli scomparsi con la frana, denominati Università, Ponterosso, Breccie Bianche, hanno 13.446 abitanti.

Questa espansione dell'urbanizzato ha comportato spostamenti sempre più lunghi e difficili, impegnando le Amministrazioni comunali che si sono succedute ad organizzare un servizio di trasporto pubblico appetibile, sia per gli spostamenti interquartiere, sia per il centro, ove è ancora ubicata la maggior parte degli uffici pubblici.

Raggiungere tale obiettivo è divenuto sempre più urgente, dato che, per lungo tempo, l'unico mezzo di trasporto utilizzato dai residenti dei nuovi popolosi quartieri, ubicati specialmente nella parte sud del territorio comunale, è stato l'auto.

Da poco tempo, grazie anche all'impegno della Conerobus, azienda che gestisce il trasporto pubblico comunale, che ha istituito nuove linee e riorganizzato altre già esistenti, l'autobus ha cominciato a costituire una valida alternativa all'auto privata.

I tipi spaziali di mobilità

Dal Piano Urbano del Traffico, redatto nell'anno 1998 ed aggiornato nell'anno 2004, ho estratto le seguenti tabelle, che mettono a confronto i dati dell'ISTAT sulla mobilità del 2001 sul 1991, riferiti all'intero territorio comunale, dati che ci impongono una riflessione:

Confronto 2001 sul 1991

| Modo di trasporto | Valore quota | |
|-------------------|--------------|------|
| A piedi | - 2,161 | -23% |
| Due ruote | 936 | 47% |
| in auto | 3,844 | 15% |
| Mezzi pubblici | -3,162 | -27% |
| Totale | - 895 | -2% |

Da tale confronto si evidenzia che la mobilità complessiva (somma degli spostamenti casa-lavoro e casa studio, home based e non home based) è rimasta sostanzialmente invariata.

L'uso dell'auto è cresciuto complessivamente di 15 punti percentuali con un picco del 46% nella fascia 8,15-9,15.

L'uso delle due ruote a motore cresce complessivamente di 47 punti percentuali.

L'uso dei mezzi pubblici è diminuito complessivamente di 27 punti percentuali, con un picco del 32% dalle ore 7,15 alle ore 8.15.

L'andare a piedi ha perso complessivamente 23 punti percentuali.

La fascia oraria di inizio degli spostamenti tende a slittare in avanti, indipendentemente dal modo di trasporto utilizzato.

L'uso dell'auto come conducente è cresciuto del 9% L'uso dell'auto come trasportato è cresciuto del 35% Il coefficiente di occupazione dell'auto è salito dal 1,27 a 1,33.

Dall'analisi comparativa della ripartizione modale della mobilità, ottenuta confrontando i dati contenuti nel PGTU 1998 e PGTU 2004, si evidenziano inoltre le seguenti variazioni:

- Veicoli equivalenti che entrano in Ancona dalle ore 8,00 alle ore 9,00 di un giorno medio feriale: 6.000 - 6.300 + 4,7%
- Veicoli equivalenti che escono da Ancona dalle ore 8,00 alle ore 9,00 di un giorno medio feriale: 5.000 -5.400 + 5,6%
- Veicoli equivalenti che si spostano entro i confini di Ancona dalle ore 8,00 alle ore 9,00 di un giorno medio feriale: 13.000 - 14.200 + 8.4%
- Totale veicoli equivalenti che impegnano la rete stradale urbana dalle ore 8,00 alle ore 9,00 di un giorno medio feriale: 24.000 - 25.900 +7,9%

Il trend di crescita del traffico veicolare nell'ora di punta antimeridiana conferma valori di

crescita omogenei.

Aumenta in maniera piuttosto marcata il traffico in origine e destinazione interna al comune (+8,4%), mentre cresce con percentuale minore il traffico con origine esterna e destinazione interna al comune (+4,7%).

Cresce in maniera considerevole il totale dei veicoli equivalenti che impegnano la rete stradale urbana (circa 26.000 nell'ora di punta antimeridiana).

Per quanto riguarda la viabilità in centro, uno studio conclusosi nei primi mesi del corrente anno 2010, ha evidenziato i seguenti flussi totali rilevati nel centro città nelle 24 ore:

- in ingresso 58.024 veicoli
- in uscita 63.024 veicoli

Politiche adottate per il controllo della domanda di mobilità e del traffico

Il Comune di Ancona, che da anni si è dimostrato particolarmente attento alla definizione di politiche per il controllo della mobilità e del traffico, ad oggi si è dotato dei seguenti strumenti pianificatori:

- Piano Generale del Traffico Urbano, redatto nel 2008, ed aggiornato nel 2004. Si sta procedendo ad un nuovo aggiornamento.
- Piano Urbano della Mobilità redatto nel 2004.
- Programma Urbano dei Parcheggi, in corso di aggiornamento

I principali obiettivi, già inseriti nel PGTU del 1998 ed ampiamente condivisi anche nell'aggiornamento 2004, sono i seguenti:

- recupero delle centralità urbane
- miglioramento della qualità della vita urbana, attraverso l'aumento di qualità delle infrastrutture
- coesistenza di componenti di traffico disomogenee (pedoni ed autovetture), attraverso un deciso privilegio delle prime sulle seconde
- diminuzione sicura dei carichi veicolari, che impegnano le aree più pregiate della città che, per via dei caratteri fisici, risultano le meno idonee a sopportare consistenti volumi di traffico
- potenziamento dei servizi di trasporto collettivo, specialmente per i nuovi quartieri, coerentemente con i caratteri dimensionali ed insediativi della città
- recupero di modalità di trasporto tradizionale (l'andare a piedi), in particolare come

parte di uno spostamento ed attraverso idonea assistenza meccanizzata.

Strategie di intervento.

La consapevolezza della difficoltà di governare la mobilità senza dover ricorrere a strumenti di carattere drastico (road pricing, pedonalizzazione completa delle aree centrali), impone una nuova linea di azione che dovrebbe costituire la peculiarità della nostra città.

Questa linea di azione passa attraverso la diffusione dell'informazione sullo stato di crisi del sistema della mobilità cittadina, la dichiarazione esplicita delle alternative che la città si pone, l'illustrazione dei servizi di trasporto messi a disposizione degli utenti, la sollecitazione del senso civico dei cittadini, la condivisione degli obiettivi che dovrebbe tradursi in un vero e proprio "patto con i cittadini".

Essenziale, per il successo dell'iniziativa, dovrà essere, da un lato, una consistente campagna di comunicazione che punti a far conoscere il bene pubblico, in questo caso gli spazi aperti della città di uso comune, quali strade e piazze, come una risorsa a disposizione di tutti, ma sempre più rara, da usare con parsimonia ed intelligenza, dall'altra una ricca campagna di informazione, che punti a rendere note ai cittadini le nuove offerte di mobilità messe in campo dal Comune, per risolvere le condizioni di crescente saturazione della città, evidenziando l'effetto del risparmio economico e di tempo che esse producono.

Alcuni temi si ritengono prioritari per la mobilità cittadina.

Il primo tema è quello di innalzare la qualità urbana, diminuendo il più possibile, pur consapevoli della difficoltà oggettiva di questa operazione, gli effetti negativi del traffico veicolare: congestione, inquinamento acustico ed atmosferico, incidentalità e scarsa vivibilità degli spazi urbani.

Innalzare la qualità urbana vuol dire, anche e soprattutto, creare un ambiente cittadino vivo, sicuro ed economicamente vincente, grazie ad interventi di riqualificazione degli spazi pubblici, potenziando il trasporto collettivo, riorganizzando la sosta, protezione e potenziamento delle strutture per la mobilità debole.

Non è ovviamente ipotizzabile una politica dei trasporti espressamente anti- automobile, anche perché le caratteristiche urbanistiche ed orografiche della città non lo permettono.

L'unica soluzione è quella di incentivare l'utilizzo dei mezzi alternativi, creando un circolo

virtuoso: innalzando la qualità della mobilità sostenibile, si innalza la qualità urbana, che, a sua volta, permette di incentivare l'utilizzo delle mobilità sostenibili.

Per questo motivo le analisi e le riflessioni espresse dal PUM suggeriscono di ridistribuire la domanda, aumentando l'offerta, solo nei casi in cui il deficit pregresso sia tanto ampio da non lasciare spazio a soluzioni ragionevolmente alternative.

Altre sfide

Trasporto pubblico: Il PUM 2004 evidenziava che, con le condizioni di circolazione del traffico privato allora vigenti, i servizi di trasporto pubblico urbano godevano di una velocità commerciale (cioè offerta all'utente, dunque priva di perditempo ai capolinea) stimata di 13,81 Km/h che rappresentava una media fra i valori minimi che si registravano sulle linee 1/4, 2, 3 colleganti i quartieri più vecchi della città con il centro e le linee suburbane che insistono su itinerari meno frequentati dal traffico veicolare privato.

Analizzando la velocità commerciale media di alcune città campione delle dimensioni di Ancona (es.Padova,Ferrara, Terni, Perugia, Imperia,Trento, Udine, ecc.), questa risulta essere di 17.04 Km/h, superiore a quella stimata per il sistema di trasporto pubblico di Ancona.

L'obiettivo primario è quindi quello di raggiungere almeno una velocità media di 17,00 Km/H, in media con le altre città.

Con l'apertura del nuovo ingresso al centro città attraverso la galleria San Martino e la conseguente pedonalizzazione di Corso Garibaldi, già arteria di uscita dal centro città verso nord, e la modifica del senso di marcia di Corso Stamira, con l'istituzione di due corsie contrapposte, riservate ai bus, della lunghezza complessiva di metri 600, la linea portante 1/4 ha visto aumentare la lunghezza delle corsie riservate a metri 5700 per cui la sua velocità commerciale si approssima a 17,00 Km/h..

L'obiettivo è quello di aumentare i chilometri di corsie riservate specialmente lungo l'itinerario delle linee n. 2 e 3 e lungo l'asse nord- sud.

Inoltre, pur nelle attuali difficoltà economiche, derivanti dalla riduzione dei finanziamenti statali e regionali sul trasporto pubblico, si sta riorganizzando il servizio di trasporto pubblico per i nuovi quartieri e per il polo ospedaliero, a valenza regionale, ubicato nel quartiere periferico di Torrette.

Per ridurre il traffico privato, specialmente di origine pendolare, diretto al centro, dove i volumi di traffico sono al limite della saturazione, sono stati realizzati, dall'anno 2005 ad

oggi, due parcheggi scambiatori vicini al centro, uno ubicato lungo la direttrice di ingresso da nord, l'altro lungo la direttrice di ingresso al centro, da sud.

E' in fase di progettazione il collegamento con la viabilità urbana di un'altra area di parcheggio esistente, da utilizzarsi come scambiatore, per il traffico proveniente dalla statale 16 e da una parte dei nuovi quartieri, che potranno utilizzare la linea urbana ad alta frequenza n. 2.

E' in fase di avanzata progettazione un parcheggio in prossimità dell'Azienda Ospedaliera di Torrette, che verrà realizzato con cofinanziamento della Regione Marche.

Tale parcheggio, che sarà funzionale anche per le necessità di sosta dell'Azienda Ospedaliera, dovrà essere idoneamente collegato con bus o dedicati o con linee urbane esistenti, affinché diventi appetibile il suo uso per i veicoli provenienti da nord.

Per ultimo, da tempo si parla di utilizzare il capiente parcheggio dello stadio di calcio del Conero e dell'adiacente palazzetto dello sport.

Tale parcheggio, che dista dal centro 6,300 chilometri, è davanti alla nuova fermata della cosiddetta "metropolitana di superficie" di Passo Varano, ove fermeranno alcuni treni locali. Tale parcheggio potrebbe funzionare come scambiatore intermodale fra auto privata, bus e treno.

La metropolitana di superficie, ancora non entrata pienamente in esercizio, rappresenta un importante sistema di trasporto pubblico urbano, con le sue fermate di Torrette, del Porto, di Passo Varano, alle quali dovrebbe aggiungersi quella di Vallemiano.

Per quanto riguarda il problema di organizzare una mobilità urbana più sostenibile, energeticamente efficiente e meno inquinante, la Conerobus s.p.a. ha sostituito i veicoli a gasolio con veicoli a metano ed ha potenziato la flotta dei filobus con il prossimo acquisto di quattro bus elettrici da 18 metri che entreranno in servizio, nel prossimo anno 2011, lungo l'itinerario piazza IV novembre-Tavernelle, andata e ritorno (linea elettrificata n.1/4, unica esistente nella Regione, della lunghezza di km. 6,980).

Mobilità pedonale: Anch'essa rappresenta una sfida. L'Amministrazione comunale, nell'intento di invogliare l'uso di tale modalità, con la pedonalizzazione di Corso Garibaldi, ha completato un percorso, in cui andrebbero inseriti anche i maggiori parchi urbani come il Cardeto, che si affaccia sul mare, e la Cittadella.

Mobilità ciclabile: far passare l'idea, ad Ancona, dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quando la stessa non è mai stata usata se non da qualche ciclista della domenica, è cosa ardua.

Nonostante questo, l'Amministrazione Comunale ha messo a disposizione gratuitamente 20 biciclette a pedalata assistita da motore elettrico.

Tale iniziativa, purtroppo, non ha dato grandi risultati.

Integrazione tariffaria: l'argomento è molto importante per quanto riguarda l'incentivazione del trasporto pubblico.

Di tale tema parlerà in maniera approfondita l'Ing. Alfredo Fratolocchi Direttore Conerobus s.p.a.

Oggi, per i dipendenti degli Enti pubblici, studenti ed altre categorie, vi è la possibilità di poter accedere a forme di abbonamento agevolato.