

Il problema dei trasporti nella provincia di Pesaro-Urbino

di Giancarlo Polidori

PREMESSA

Sul tema dei trasporti nella Provincia di Pesaro si possono distinguere due ordini di interventi:

a) un primo ordine riguarda quegli interventi di medio-lungo periodo sulle infrastrutture (stradali, ferroviarie, marittime ecc..) che in qualche modo interessano la Provincia sia sotto l'aspetto trasportistico in senso stretto (mobilità delle persone e delle merci) che sotto l'aspetto territoriale, per tutte le interconnessioni che ogni intervento sul sistema dei trasporti ha sull'assetto territoriale e viceversa;

b) un secondo ordine di interventi è di breve periodo e riguardano che cosa si può fare per una miglior utilizzazione delle risorse esistenti.

Nelle parti che seguono cercheremo di attenerci a questa distinzione analizzando in particolare i vari tipi di intervento che a scala nazionale, regionale e provinciale sono previsti per le infrastrutture relative ai vari modi di trasporto della Provincia, nonché le linee che si intendono seguire nel definire il Piano del Trasporto Pubblico locale in corso di elaborazione per conto del Consorzio Provinciale del Trasporto Pubblico Locale e della Provincia di Pesaro.

* *Presentato dall'Istituto di Scienze economiche.*

1. INFRASTRUTTURE

1.1. Ferrovie

Nel Piano Regionale dei Trasporti le ferrovie della Provincia di Pesaro erano sostanzialmente interessate a tre ordini di interventi:

Nel *breve periodo*, alla realizzazione della soppressione dei passaggi a livello (PL) nelle tratte Fano-Urbino e Fabriano-Pergola ed alla adozione di nuove tecniche di gestione che avrebbero dovuto portare ad una consistente riduzione del personale impiegato sulle due linee. Sotto questo aspetto, la nuova organizzazione del lavoro (NOL), concordata tra Organizzazioni sindacali (OO.SS) e Compartimento delle FS di Ancona, si poneva come alternativa all'adozione della tecnica del Controllo Centralizzato del Traffico (CTC) determinando una maggiore riduzione dei costi di esercizio, anche se assicurava un livello di servizio sostanzialmente inferiore, in quanto si prevedeva la sostituzione del servizio ferroviario con quello stradale nei giorni festivi ed in determinate fasce orarie di quelli feriali. I costi previsti per gli interventi sulle due linee possono essere così riassunti:

Fano-Urbino: Rettifiche di tracciato	miliardi	9
CTC	«	17
PL	«	17,1
Elettificazione	«	8,5
		<hr/>
		51,6
Fabriano-Pergola: Rettifiche di tracciato	miliardi	0,5
CTC	«	7
PL	«	4,8
Elettificazione	«	4,5
		<hr/>
		16,8

Va precisato, oltre a quanto detto per il CTC, che le rettifiche di tracciato e l'elettificazione rappresentavano interventi di medio-periodo.

Nel *medio-periodo* era previsto il ripristino del collegamento, su nuovo tracciato, di Pergola con Fossombrone per il quale erano preventivati i seguenti impegni di spesa:

Costruzione del tracciato	miliardi	29
CTC	«	3
Elettrificazione	«	2,5
		<hr/>
		34,5

Nel *lungo periodo*, in conformità al Piano Poliennale delle FS, che di fatto non è mai stato approvato, si prevedeva la realizzazione del collegamento Urbino-S.Arcangelo di Romagna, principalmente in funzione del trasporto merci, e per il quale venivano individuati i seguenti impegni di spesa:

Costruzione del tracciato	miliardi	300
Elettrificazione	«	14
CTC	«	24
		<hr/>
		338

Non erano previsti interventi sulla linea principale adriatica per il tratto che interessa la Provincia di Pesaro.

Con DM del 28.2.1986 pubblicato nella G.U. n. 144 del 24.6.1986 il Ministero dei Trasporti ha proceduto alla chiusura dell'esercizio al traffico, sia passeggeri che merci, della linea Fano-Urbino. Successivamente, con DM n.73.T del 15.4.1987 ha minacciato di estendere tale provvedimento anche alla linea Fabriano-Pergola conformemente alle indicazioni formulate dalla Segreteria Tecnica al Piano Generale dei Trasporti.

Allo stato attuale, questa seconda fase, sembra essere stata scongiurata per l'intervento dalle forze politiche e sociali sia locali che nazionali; tuttavia sembra ragionevole ritenere che debba considerarsi ormai definitiva la chiusura al traffico della linea Fano-Urbino e continuare a nutrire timori per il mantenimento della Fabriano-Pergola in quanto, anche nel P.R.T., la loro conservazione era prevista in funzione del ripristino del collegamento Pergola-Fossombrone realizzando così un sistema ferroviario con la BO-PE, la Falconara-Orte e le altre linee secondarie della Regione Marche.

Sulla base di questi primi elementi sembrerebbe che tutto il progetto ferroviario previsto nel PRT, per la parte che interessa direttamente la nostra Provincia, debba considerarsi venuto meno.

Tuttavia, nel corso del 1987, sono intervenuti alcuni fatti nuovi, che possono aprire per le ferrovie nuove prospettive. Con l'attuazione del nuovo orario introdotto dalle FS in funzione della realizzazione del sistema intercity, è emerso che il sistema ferroviario adriatico è nel complesso debole e non è in grado di assumere, nell'ambito del Corridoio Subappenninico Adriatico, quel ruolo che il P.G.T. assegna alle ferrovie per il recupero del traffico merci.

Sono state formulate diverse ipotesi e sono state proposte diverse soluzioni.

Una prima ipotesi¹, tenuto conto dell'alto valore turistico dell'intera costa marchigiana-romagnola e della improponibilità di un trasferimento all'interno della linea ferroviaria adriatica per l'elevato costo che l'operazione comporterebbe, propone di realizzare un by-pass sulla direttrice Ravenna-Cesena-Arezzo dirottando le grandi correnti di traffico merci dal Corridoio Subappenninico Adriatico al Corridoio Dorsale Centrale.

Una seconda ipotesi², denominata Adriatico-Express, prevede di estendere l'Alta Velocità oltre alle attuali linee previste nei progetti dell'Ente FS, e realizzando in questo contesto anche il collegamento Rimini-Ancona con un tracciato poco lontano dall'attuale sede della linea ferroviaria adriatica.

Tenuto conto che la prima alternativa comporta di fatto una esclusione delle Marche dalle grandi correnti di traffico e che la seconda va ad insistere su un'area già molto congestionata ed è in contrasto con gli obiettivi di assetto territoriale previsti dalla Regione Marche, nella Proposta di PRT adottata dalla

¹ A. Orlandi, *La Componente Ferroviaria nell'Asse Adriatico*, in Atti del Convegno su *Le Priorità dell'Asse Intermodale Adriatico*, a cura delle C.C.I.A.A. di Ancona e Forlì, 1987.

² *Adriatico-Express. Collegamento ad Alta Velocità: dall'Europa all'Alto Adriatico Venezia-Ravenna-Firenze-Bologna*, a cura della C.M.C. Ravenna, dicembre 1987.

Giunta Regionale si sono apportate alcune varianti all'obiettivo di lungo periodo del PRT discusso anche in sede provinciale³.

In altri termini, all'adeguamento per il traffico merci dell'intero tracciato Civitanova-Albacina-Fabriano-Pergola-Urbino-S.Arcangelo di Romagna, si propone l'alternativa di un nuovo tracciato, idoneo a sostenere sia l'Alta Velocità che il trasporto merci combinato, sulla direttrice S.Arcangelo di Romagna-Urbino-Pergola-Fabriano-Macerata-Ascoli Piceno-Teramo; alternativa da confrontare anche con il trasferimento all'interno del tracciato della A14 con la liberalizzazione dell'attuale sede⁴.

Su questi temi sembra esserci un interesse dell'Ente FS e si dovrà esprimere il Consiglio Regionale nella consapevolezza che trattasi di interventi su scala nazionale rispetto ai quali, in genere, le Regioni e gli Enti locali hanno scarso potere propositivo. Molto spesso la loro azione risulta velleitaria in quanto, scaricando all'esterno gli oneri dei vari progetti, esse tendono a sovradimensionarli mentre in altri casi, con un malinteso senso del fare opposizione, vengono offerte delle soluzioni alternative con il risultato di fatto di bloccare ogni iniziativa. Una ipotesi quale quella sopra descritta, ferma restando la soppressione della Fano-Urbino, darebbe un ruolo del tutto nuovo alla rete secondaria della Regione mentre recupererebbe nel tracciato fondamentale la linea Fabriano-Pergola che interessa la nostra Provincia⁵.

1.2. Strade

Nei documenti programmatici della Regione Marche sembrano essere comprese, sia pure con priorità diverse, tutte le Strade Statali della Provincia di Pesaro. Tenuto conto del carattere onnicomprensivo di tali documenti, può essere opportu-

³ Cfr.: *Regione Marche-Università di Urbino, Proposta di Piano Regionale dei Trasporti*, Ancona 1988.

⁴ Si veda su questo tema anche G. Polidori, *Il problema delle ferrovie nelle Marche*, in corso di pubblicazione in «Prisma» 18, 1990.

⁵ Sull'utilizzo della linea Fano-Urbino, dopo la chiusura all'esercizio, a livello locale si è acceso un ampio dibattito tuttora in corso. Per questi aspetti si veda G. Polidori, *Il problema delle ferrovie nelle Marche*, loc. cit.

no soffermarci su quelle infrastrutture per le quali sono previsti finanziamenti. Queste sono:

1) *S.G.C. Fano-Grosseto*; è finanziata fuori quota rispetto al Piano Decennale ANAS per la Grande Viabilità; per la parte non ancora realizzata sono previsti interventi per 185 miliardi in I^a fascia. Risultano già finanziati 135 miliardi per il tratto Selci-Mercatello⁶; 40 miliardi per il tratto Calmazzo-Bv.Borza-ga⁷; 65 miliardi per il tratto Fermignano-Mercatello⁸.

Il ritardo riscontrato anche nell'avvio delle opere già finanziate sembra imputabile alla mancanza della progettazione esecutiva, carenza questa che, allo stato attuale, risulterebbe per gran parte superata.

2) *Asse Pedemontano*: interessa la Provincia di Pesaro, nella sua proposta originaria, nel tratto Fabriano-Pergola-Cagli-Acqualagna-Urbania-Lunano-Carpegna-Pennabilli-Sarsina, ed è previsto nel Piano Decennale ANAS, in II^a fascia, per un impegno di spesa pari a 600 miliardi per l'intero tracciato. Rispetto a questo tracciato sono disponibili due progetti di massima: a) per il tratto Ponte Messa-Sarsina per un importo di circa 90 miliardi, b) per il tratto Lunano-S.Angelo in Vado per un importo di circa 14 miliardi a prezzi 1970. Per questo secondo progetto dovrebbe essere realizzata la progettazione esecutiva a tempi brevi. Esistono inoltre altri due progetti, che per certi aspetti rappresentano possibili varianti al progetto originario, ma per i quali non è dato conoscere, allo stato attuale, se si pongono in alternativa a quello sopra descritto.

a) Il primo di questi progetti prevede, in alternativa al collegamento Carpegna-Pennabilli-Sarsina, quello di Carpegna (Bivio Cappuccini)-Repubblica di San Marino-S.Arcangelo di Romagna;

b) il secondo è rappresentato da un nuovo tracciato tendente ad utilizzare sia investimenti già fatti (S.S. n.3 Flaminia e S.G.C. Fano-Grosseto) che investimenti previsti ('bretella' di Urbino), per un importo pari a circa 140 miliardi, sulla direttrice Pergola-Cagli-Calmazzo-Urbino-Casinina-S.Arcangelo di

⁶ Di cui 35 nella Legge Marche-Friuli del 1986 e 100 nel DM 101/1987.

⁷ Di cui 20 nel Piano triennale 1985-87 e 20 nel Piano Triennale 1985-87.

⁸ Piano Triennale 1985-87.

Romagna ⁹. Sarà necessario pervenire quanto prima ad una definizione precisa del percorso ove si voglia evitare che, nelle incertezze, la somma prevista di 600 miliardi, che si può ritenere insufficiente alla realizzazione dell'intero Asse Pedemontano, non trovi alcun impegno effettivo di spesa nella nostra Provincia.

3) S.S. n.3 *Flaminia*. Al suo completamento, almeno fino all'innesto con la S.S. n.452 della Contessa, manca un tratto di circa 1 Km per il quale esiste un progetto del 1980 per un importo pari a 4,5 miliardi. Questa opera non è prevista nel Piano Decennale e pertanto dovrebbe rientrare nei piani Ordinari dell'ANAS.

È previsto invece, nel Piano Decennale ANAS, in II^a fascia, un impegno di spesa pari a 45 miliardi per la realizzazione della seconda galleria del Furlo (di cui 30 sono stati stanziati nel rifinanziamento del Piano Triennale 1979-81) ¹⁰.

4) S.S. n. 424 *della Valle del Cesano*. C'è un progetto della Provincia per il tratto Marotta-Cagli che prevede un impegno di spesa, ai prezzi 1982, pari ad 80 miliardi che non è mai stato finanziato.

5) S.S. n. 423 *Urbinate*. Esiste un progetto per la realizzazione di una variante a 4 corsie per Km 18,1 e per un importo pari a 115 miliardi in corrispondenza di Gallo di Petriano che è stato finanziato nel Piano Decennale ANAS, in II^a fascia per 125 miliardi.

Accanto a questi interventi, che possiamo considerare fondamentali, vanno annoverati altri interventi minori sia sulle strade statali che su quelle provinciali per i quali, allo stato attuale, non disponiamo di informazioni.

Con riferimento alle strade statali, soprattutto per quelle

⁹ Questo secondo progetto sembrerebbe per certi aspetti superato alla luce dei risultati del Convegno organizzato dalla Giunta Regionale della Regione Marche a Fabriano il 5.12.1989.

¹⁰ Va osservato che questo secondo progetto risulta ormai completato, in anticipo rispetto ai tempi programmati.

non ricomprese nel Piano Decennale ANAS, sulla traccia di quanto già fatto da altre Regioni, è in corso di elaborazione una convenzione con l'ANAS per l'inserimento di un certo numero di interventi nel Piano Ordinario ANAS, convenzione che dovrebbe prevedere una compartecipazione degli Enti locali, agli impegni di spesa, per una quota parte pari ad un terzo. Potrebbe rientrare tra questi l'intervento previsto per la S.S. n.424 della Valle del Cesano.

Non è previsto nel Piano Decennale ANAS alcun finanziamento per il collegamento del Porto di Pesaro con la Grande Viabilità come poteva essere ai sensi della Legge 531/83; né, a quanto sappiamo, esiste un progetto definitivo in tal senso.

Non sono previsti interventi neppure per la S.S. n.16 Adriatica. Le alternative previste nel Piano regionale dei Trasporti, rispetto a questo problema, sono:

- a) liberalizzazione della A 14;
- b) deviazione del traffico con relativo onere a carico dello Stato;
- c) deviazione del traffico con onere a carico della Regione e degli Enti locali.

Queste alternative rappresentano delle soluzioni di breve periodo.

Nel medio-periodo le ipotesi formulate sono quelle di realizzare la terza corsia e delle complanari all'attuale tracciato della A 14, aumentando contestualmente il numero degli accessi ¹¹.

Nel lungo-periodo, ipotizzando che all'attuale tasso di crescita del traffico si arriverà ad una sostanziale saturazione della A 14 nei prossimi 10 anni, almeno nel senso di un grave degrado del livello di esercizio, si prevedeva:

- a) mantenere lo stato attuale autorizzando però i centri costieri a dotarsi di circonvallazioni;
- b) evitare di realizzare delle circonvallazioni trasferendo nella fascia collinare l'attuale S.S.n.16 con caratteristiche di superstrada;

¹¹ Con delibera n.1987 del 23.3.1989, la Giunta Regionale ha espresso parere favorevole ad un progetto in questo senso della Società Autostrade, in cui si prevede anche un collegamento autostradale da Civitanova Marche a Teramo.

c) spostare nella fascia collinare l'Autostrada A14 con la contestuale liberalizzazione dell'attuale sede e declassamento della S.S. n.16 a strada urbana come di fatto oggi è per l'80% circa del suo tracciato.

Rispetto ai tre schemi sopraindicati, erano previste anche delle varianti che non rappresentano però modificazioni sostanziali. Delle tre alternative, si riteneva preferibile la terza che, alla luce di quanto detto in 1.1., dovrebbe essere confrontata con l'ipotesi ferroviaria. La scelta tra le varie alternative, che come abbiamo ricordato rappresenta un problema a scala nazionale, è demandato, per gli aspetti locali, anzitutto al Consiglio Regionale ed in secondo luogo agli Enti locali per le parti di loro competenza. È auspicabile che eventuali incertezze non costituiscano valido motivo per gli Enti che operano a dimensione nazionale, per non fare nulla o per escludere la Regione Marche dalle grandi correnti di traffico nazionale, se questo non rappresenta un obiettivo della Regione.

Accanto a questi progetti che riguardano la grande viabilità ed alcune strade statali, a livello provinciale esistono tre progetti di massima, sulle strade provinciali, particolarmente significativi:

1) ammodernamento della S.P. del Conca, da S.Maria del Piano (FO) a Ponte Cappuccini, per un importo di 22 miliardi a prezzi 1982, che si sta realizzando per stralci fino a Mercatino Conca;

2) ammodernamento della S.P. Fogliense per un importo pari a 64 miliardi a prezzi 1982;

3) ammodernamento della S.P. Pian del Bruscolo-S.Giovanni in Marignano-Morciola per un importo di 12 miliardi, sempre a prezzi 1982.

1.3. *Porti*

Nell'ambito del Sistema Portuale, la Provincia di Pesaro è presente nel Piano Regionale dei Trasporti, per la parte relativa ai porti turistici di Pesaro e Fano e per la realizzazione di uno o più scali di alaggio (spiagge attrezzate), da individuare a livello locale.

L'impegno di spesa stimato in quella sede è dell'ordine di 40 miliardi, in parte a carico della Regione ed in parte a carico di privati.

Al di là delle polemiche che, di volta in volta, compaiono nella stampa locale, non ci sembra che ci siano sostanziali obiezioni ai progetti.

1.4. *Aeroporto*

La Provincia di Pesaro è impegnata nella realizzazione dell'aeroporto di Fano per una spesa di 2 miliardi. Caduta l'ipotesi di realizzare uno scalo di terzo livello in quanto, in sede regionale, difficoltà rispetto allo stesso obiettivo sono incontrate anche dallo scalo di Ancona-Falconara M., si ritiene che tale infrastruttura possa avere un ruolo a scala turistica e commerciale, soprattutto nella dimensione prevista nell'ultima progettazione disponibile.

1.5. *Scali per il trasporto merci*

Nel Piano Regionale dei trasporti non è stato affrontato direttamente il problema del trasporto merci in quanto non faceva parte della Convenzione stipulata con l'Università di Urbino essendo questo settore fuori della diretta competenza della Regione.

Tuttavia, nella individuazione della necessità di realizzare nell'area di Jesi un centro intermodale, recepita dal Piano Generale dei Trasporti, ed in considerazione del fatto che i centri costieri risultano molto congestionati non solo per il movimento delle persone ma anche per quello delle merci sia locale che di attraversamento, nel PRT si è evidenziata l'opportunità che le Province individuino delle aree dove realizzare degli 'autoporti', in stretta connessione con le competenze loro delegate sia in materia di 'Albo degli Autotrasportatori' che di 'trasporti speciali', nonché delle competenze in materia territoriale che dovrebbero assumere quale ente intermedio fra i Comuni e la Regione.

Il tema è nuovo per la Provincia, ma si stanno approntando gli strumenti per dare una risposta concreta su questa materia.

2. TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Nelle sezioni precedenti abbiamo esaminato, sia pur brevemente, i principali interventi, previsti o in fase di definizione, che possiamo collocare in un orizzonte di medio-lungo periodo.

Nel PRT esiste anche un'ampia sezione, che possiamo catalogare come interventi di breve-medio periodo, che interessa più direttamente la competenza della Regione e che attiene al Sistema del Trasporto Pubblico Locale.

I temi affrontati in quella sede sono stati molteplici e non ci sembra opportuno tentare di riassumerli qui, per cui si fa rinvio a detto documento¹². Tuttavia, al fine di chiarire gli obiettivi che si intendono perseguire nel Piano Provinciale dei Trasporti (PPT) in corso di elaborazione, ci sembra opportuno soffermarci su alcuni aspetti più generali del PRT e precisamente: a) sul peso che il trasporto pubblico locale della Provincia di Pesaro ha nel contesto regionale; b) sul problema delle deleghe alle Province previsto nel PRT; c) sugli obiettivi assunti alla base del PPT che, qualunque sia il contenuto che alle deleghe verrà dato dal Consiglio Regionale, rappresenta senz'altro il momento di programmazione previsto dalla L.151/1981 sul Fondo Nazionale dei Trasporti.

2.1. *Il peso del Trasporto Pubblico Locale della Provincia di Pesaro*

Sul totale delle aziende che operano nella Regione Marche, il 21% ha sede nella Provincia di AN, il 33% in quella di AP ed il 23% circa in quelle di PS e MC. In tutte le Province, ad eccezione di quella di MC, c'è una netta prevalenza delle aziende private su quelle pubbliche.

Se si ipotizza che ogni azienda operi nella Provincia in cui ha sede, o che comunque ci sia una perfetta compensazione delle percorrenze effettuate fuori provincia, dal PRT risulta che nel 1986 il 37% circa dei Km autorizzati dalla Regione si svolgeva nella Provincia di AN, il 26% in quella di PS, il 21% in quella di AP e solo il 17% in quella di MC.

¹² Cfr.: *Regione Marche-Università di Urbino, Relazioni sulla proposta di Piano Regionale dei Trasporti*, cit.



I chilometri autorizzati per Km² di superficie risultavano pari a 7.591 per AN, 4.026 per AP, 3.571 per PS e solo 2.420 per MC. Gli stessi valori, rapportati alla popolazione, davano come risultato circa 34 Km per abitante per AN, 31 per PS, 25 per AP e 23 per MC.

La considerazione a cui si perveniva nel PRT era che «Nel complesso, dai valori sopraindicati, si ricava una maggior dotazione dei servizi nelle province settentrionali, maggior dotazione che, sulla base dei dati disponibili, è in gran parte imputabile ad una più incisiva presenza delle imprese pubbliche.

A considerazioni in parte diverse si perviene se si distingue tra trasporto extra-urbano e trasporto urbano e/o comunale»¹³.

Con riferimento al servizio extra-urbano, i Km autorizzati per Km² di superficie risultavano pari a 5.563 per AN, 3.832 per AP, 1.867 per PS e 1.749 per MC. Con riferimento alla popolazione, gli stessi rapporti, per abitante, risultavano pari a circa Km 25 per AN, 23 per AP, 17 per MC e 16 per PS.

In altri termini, tenuto conto della base «spesa storica» su cui è stato costruito il Fondo Nazionale dei Trasporti e che è stata ripresa dalla Regione, sembrerebbe che a parità di condizioni la Provincia di PS abbia avuto una minor dotazione di servizio extra-urbano ed una maggiore di quello urbano e/o comunale, dove più incisiva, o comunque autonoma, era la scelta a favore dei trasporti da parte dei principali Comuni della Provincia.

Comunque si vogliano leggere questi dati, risulta rilevante il ruolo svolto dalle aziende pubbliche nel predisporre l'offerta del servizio.

2.2. *Il sistema delle deleghe*

Nel PRT sono stati individuati 6 Bacini di Traffico ed è stata formulata la indicazione che, per non creare ulteriori apparati amministrativi, destinatarie delle deleghe debbano essere le Province. Il problema non tocca comunque la Provincia di Pesaro in quanto il Bacino di Traffico viene a coincidere con il territorio provinciale.

¹³ Regione Marche-Università di Urbino, *Relazioni sulla Proposta di Piano Regionale dei Trasporti*, cit., p.12.

Il vero problema, che interessa anche la Provincia di Pesaro, è quello delle materie da delegare.

Con riferimento al trasporto pubblico locale, «nella prima Proposta di PRT, venivano indicate le funzioni di programmazione e di controllo, intendendo con la *prima* la definizione dei piani provinciali, nel rispetto degli obiettivi e delle risorse messe a disposizione dalla Regione, con il disegno delle linee e la definizione della frequenza delle corse; con la *seconda* un controllo continuo del rispetto dei capitolati di concessione da parte delle aziende. Restavano alla Regione l'assegnazione formale delle concessioni e quella dei contributi; quest'ultima suggerita dall'opportunità di non ritardare l'anticipazione alle aziende dei fondi messi a disposizione dallo Stato con un doppio trasferimento bancario.

Dal dibattito avvenuto nel corso delle Consultazioni Provinciali e della III^a Conferenza di Senigallia, è emersa l'indicazione di delegare anche queste due funzioni alle Province»¹⁴.

Spetterà al Consiglio Regionale definire il contenuto concreto delle deleghe. È comunque importante che spetti alla Provincia definire il Piano del Trasporto Pubblico Locale.

3.3. *Il Piano Provinciale dei Trasporti*

La Provincia di Pesaro aveva già dato un contributo fondamentale nella definizione degli obiettivi che, nel vincolo delle risorse disponibili, potevano essere dati al trasporto pubblico locale nel PRT.

Questi, entro gli stessi vincoli e con tutte le modifiche che verranno portate dal Consiglio Regionale, sono stati ripresi nel Piano Provinciale dei Trasporti.

Gli obiettivi assunti sono:

1) Assunzione del sistema ferroviario sia principale che secondario, nei limiti dell'offerta da questi assicurata, come struttura base del trasporto pubblico locale. In altri termini, si ipotizza una stretta integrazione fra i vari modi di trasporto,

¹⁴ Cfr.: *Regione Marche-Università di Urbino, Proposta di Piano Regionale dei Trasporti*, cit., p.38.

con un ruolo complementare del servizio stradale rispetto a quello ferroviario.

Alla luce dei fatti nuovi indicati in materia di ferrovie secondarie, verranno analizzate due alternative di rete di trasporto pubblico: una con le ferrovie, l'altra senza.

2) Realizzazione di sistemi opportunamente attrezzati per effettuare 'rotture di carico', cioè lo scambio strada-ferrovia o strada-strada ogniqualevolta si verificano casi di offerta sottoutilizzata.

Si tende, in altri termini, a dare una risposta alla denuncia fatta da più parti di uno spreco di risorse determinato dalla presenza di 'divieti di carico' e dalla compresenza di più linee su uno stesso percorso con veicoli solo parzialmente utilizzati.

3) Attuazione di un sistema di 'comunità tariffaria', secondo le indicazioni regionali, in modo da applicare uno stesso sistema di prezzi indipendentemente dal modo di trasporto utilizzato o dall'impresa che lo gestisce. In altri termini si intende evitare che un utente che debba effettuare un trasbordo sia penalizzato anche da una tariffa più elevata dato che, normalmente, queste decrescono con l'aumentare della distanza.

Questo obiettivo è essenziale per il conseguimento di quello indicato al punto precedente.

4) Determinazione di un livello minimo di servizio compreso tra 1 e 5 coppie di corse giornaliere per tutti i nodi della rete che già oggi non ne dispongano. Per nodi si intendono non solo i Comuni, le aree industriali o i centri di servizio ove questi non coincidano con i Comuni, ma anche le frazioni dei vari Comuni.

5) Definizione di un livello minimo di utenza, compreso tra il 3% ed il 10%, per assicurare il mantenimento delle singole corse, nei casi in cui queste superino il livello minimo di servizio di cui al punto 4¹⁵.

Per lo studio delle possibili alternative al conseguimento di questi obiettivi, sarà necessario un aggiornamento ed un com-

¹⁵ Si noti come, sotto questo aspetto, venivano anticipate alcune delle disposizioni contenute nella legge 160/1989. Cfr.: G. Polidori, *Nuovi orientamenti per il trasporto pubblico locale*, in *Scritti per il XXX Annuale dell'Istituto per lo Studio dei Trasporti nell'Integrazione Economica Europea*, Trieste 1989, pp. 261-78.

pletamento di tutti i dati messi a disposizione dal Piano Regionale dei Trasporti.

Si possono configurare due scenari; il *primo* in assenza di vincoli di risorse al fine di disegnare una rete ideale con un livello di servizio che allo stato attuale si può considerare ottimale; il *secondo*, in cui gli obiettivi sopraindicati vengono analizzati entro vincoli rappresentati: a) dalle risorse messe a disposizione dalla Regione o dagli Enti locali; b) dal complesso degli obiettivi che scaturiranno dal dibattito in Consiglio regionale sul PRT, obiettivi che rappresenteranno dei vincoli per il PPT; c) dal mix di imprese pubbliche e private che si riterrà opportuno garantire nella Provincia.

In funzione degli obiettivi sopraindicati, e nel rispetto di tutti i vincoli che verranno imposti, si procederà ad un ridisegno della rete e del sistema delle concessioni, ipotizzando anche l'impiego di forme di gestione quali quelle assicurate da S.p.A. a prevalente capitale pubblico.

Entro questo quadro di riferimento, si cercherà di analizzare anche la possibilità di poter meglio utilizzare il parco scolastico per i servizi di trasporto locale, e la opportunità di attivare servizi di 'minibus a chiamata', soprattutto in funzione di quelle aree in cui la domanda si presenta comunque scarsa ed in genere non sufficientemente stabile nel tempo.

* Questo lavoro riprende per gran parte la relazione tenuta al Convegno organizzato dalla Provincia di Pesaro-Urbino sul tema: «La Provincia agenzia di sviluppo e servizi», Urbino 15.4.1988.