Pescara, 17 giugno 2017 .....

PROGETTO RIORGANIZZAZIONE TRASPORTO MONTESILVANO-UNIVERSITA'

1. Premessa

Lo scopo della presente relazione è quello di trovare soluzioni ai seri problemi che interessano l'equilibrio economico-finanziario di TUA S.p.A, in conseguenza delle modalità introdotte per la erogazione di contributi regionali e degli aspetti ambientali che riguardano in modo particolare il maggiore polo di attrazione e mobilità della Regione Abruzzo costituito dall'area pescarese.

Sta di fatto che il notevole e costante incremento delle autovetture in entrata ed uscita da questa area, abbinato al taglio dei contributi del Fondo Nazionale TPL alla Regione Abruzzo, costituiscono un serio ostacolo allo sviluppo del trasporto pubblico regionale rischiando di compromettere una corretta ed equilibrata gestione della società che ne gestisce la mobilità.

Questa relazione vuole offrire spunti di riflessione su alcune proposte che potrebbero favorire l'adozione di provvedimenti per dare soluzione ai problemi segnalati.

2. Analisi dei rilievi dei flussi di traffico in entrata e uscita dell'area pescarese

Una recentissima analisi dei flussi di traffico in entrata e uscita nell'area pescarese presentata il 13 giugno 2017 nella sala consiliare del Comune di Pescara dall'Assessore alla mobilità Stefano Civitarese ha posto in risalto gli elementi di criticità riguardanti la circolazione veicolare.

I rilievi effettuati riguardano l'arco temporale da dicembre 2016 ad aprile 2017 per la durata di 14 ore (dalle 7.00 alle 21.00) nei soli giorni feriali.

Sono stati registrati giornalmente in entrata nell'area in questione mediamente ben 115.671 veicoli ed usciti 113.458 per un totale giornaliero di 229.129 veicoli.

E' una consistenza notevolissima che conferma i dati dei rilievi effettuati nel 2004 in occasione dello studio del nuovo piano traffico.

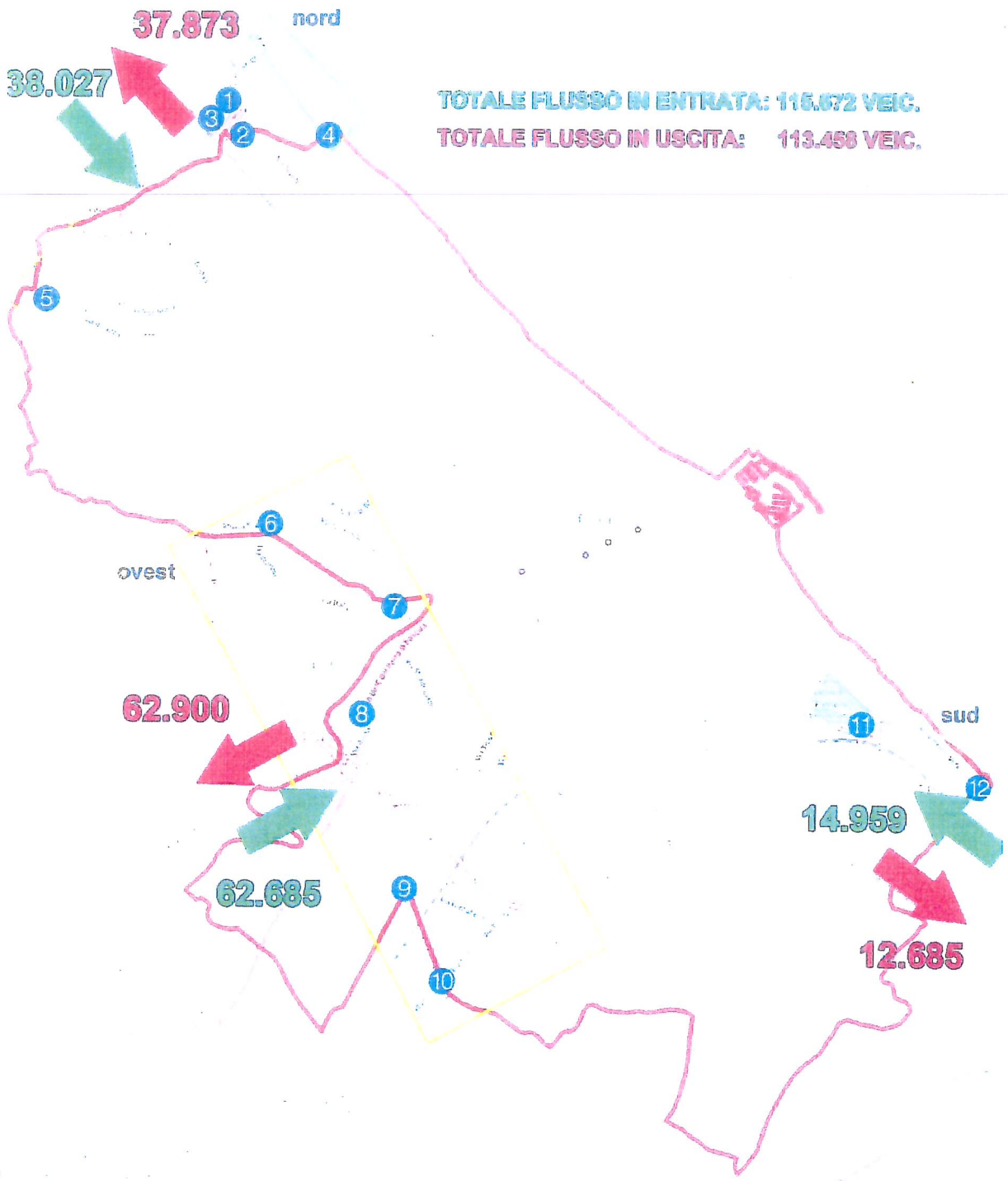
Questi valori distribuiti nelle tre direzioni di ingresso (nord, ovest e sud) indicano la seguente ripartizione:

- da nord: veicoli in entrata 38.027 ed in uscita 37.873 per complessivi 75.900 veicoli;
- da ovest: veicoli in entrata 62.685 ed in uscita 62.900 per complessivi 125.585 veicoli;
- da sud: veicoli in entrata 14.959 ed in uscita 12.685 per complessivi 27.644 veicoli.

Va osservato che il ragguardevole dato degli ingressi e delle uscite da ovest è dovuto in gran parte alla presenza dell'Asse Attrezzato che movimenta circa 30.000 vetture al giorno sia in entrata che in uscita. Molte vetture, però, dirette verso il centro città o la zona sud preferiscono percorrere la circonvallazione per poi immettersi sull'Asse Attrezzato per recarsi nelle zone centrali della città.

Quindi, la possibilità che le vetture provenienti da nord siano potenzialmente molto più numerose è reale.

Società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA) S.p.A. Unipersonale – Socio Unico Regione Abruzzo – sottoposta ad attività di direzione e coordinamento ai sensi dell'art.2497 c.c. e segg.
C.F. e P.I. 00288240690 – R.E.A. Chieti 67168 – cap.soc. € 39.000.000 int.vers. – Sede legale: via Asinio Herio, 75 – 66100 CHIETI CH – tel. 0871-42431 – fax 0871-402237
Divisione Gomma: via San Luigi Orione, 4 - 65128 PESCARA PE - tel. 085-43212 - fax 085-50745 - Divisione Ferro: via Dalmazia, 9 - 66034 LANCIANO CH - tel. 0872-7081 - fax 0872-708500


37.873
nord
38.027
TOTALE FLUSSO IN ENTRATA: 115.672 VEIC.
TOTALE FLUSSO IN USCITA: 113.458 VEIC.
1
2
3
4
5
6
ovest
7
62.900
8
62.685
9
10
11
sud
12
14.959
12.685

Che la direttrice nord sia quella più consistente è dimostrato anche nel raffronto con i dati del 2004 rispetto ai quali si registra un incremento in entrata del 12,9%, mentre da sud vi è un forte calo del movimento dei veicoli con una riduzione in entrata del 25%.
Se consideriamo che il coefficiente di occupazione medio per ciascuna autovettura è stimato in 1,3 persone a bordo, il movimento complessivo in entrata e uscita dall'area pescarese è costituito potenzialmente da circa 300.000 persone, che rappresenta un grande serbatoio dal quale poter attingere viaggiatori da trasportare sui mezzi pubblici.

3. Il Fondo Nazionale TPL e il suo riparto

Altro elemento importante da valutare è quello finanziario riguardante i contributi che Stato e Regioni corrispondono al TPL.
Il Fondo Nazionale TPL è stato introdotto a fine 2012 dalla legge di stabilità 2013 (L. 228/2012). Le norme di erogazione del Fondo sono state stabilite il larga misura dal DPCM 11 marzo 2013.
La dotazione del Fondo è di poco superiore a 4,9 miliardi di euro all'anno e finanzia sia i servizi ferroviari che il TPL.
Il Fondo viene ripartito tra le Regioni secondo una tabella allegata al DPCM citato (alla Regione Abruzzo viene corrisposta una percentuale pari 2,59%).
La particolarità che contraddistingue i criteri di ripartizione delle risorse è quella che garantisce il 90% della quota percentualmente attribuita a ciascuna Regione, destinando la residua quota del 10% ad erogazioni condizionate da criteri di premialità.
In concreto, il 30% del restante 10% viene corrisposto se nel primo triennio di applicazione (con una traslazione di due anni dalla data di attuazione, per cui i primi effetti si sono materializzati nel 2016), se si è verificato un incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati.
Il 60% del citato 10% viene corrisposto se c'è stato un incremento del rapporto ricavi/costi (per chi, come TUA, sta tra il 20% e il 35% l'incremento deve essere pari al almeno il 2%).
Il restante 10% viene attribuito se si mantiene il livello occupazionale.
Per la Regione Abruzzo l'indice di premialità riferito al bilancio 2015 non è stato raggiunto al 100% in quanto non è stato conseguito l'indice di incremento relativo al rapporto ricavi/costi e, pertanto, è stata applicata una riduzione ai contributi erogati del 6%, pari a 7,95 milioni di euro.
Appare evidente la pericolosità di tale meccanismo, poiché i tagli possono essere rilevanti.
Da ciò la esigenza di studiare iniziative che portino al conseguimento delle tre condizioni sopra ricordate per la corresponsione per intero del restante 10% dei contributi previsti.

4. Progetto per incremento del numero dei viaggiatori nell'area "Unico"

Per i motivi citati nei paragrafi precedenti si ritiene urgente ricorrere ad esaminare le condizioni che potrebbero determinare il trasferimento dal trasporto privato a quello pubblico di persone che utilizzano attualmente il mezzo privato per recarsi nell'area pescarese.
Si è già detto che il numero di coloro che utilizzano il mezzo privato è elevato (circa 300.000 persone nei giorni feriali).

Perché si possano creare condizioni favorevoli perché l'auspicato trasferimento avvenga occorre che il trasporto pubblico garantisca due requisiti essenziali: una marcata economia e la comodità del trasporto offerto.
Sulla marcata economia non appare il caso di soffermarsi, poiché il biglietto nell'area "Unico" è di appena €. 1,20.
C'è invece molto da dire sulla "comodità" del trasporto offerto.
Il mezzo pubblico deve avere velocità comparabile a quella del mezzo privato e frequenza accettabile.
Il progetto che si intende portare alla attenzione del socio unico Regione Abruzzo verte sui seguenti elementi.
1°) ampliamento dell'area di "Unico" a tariffa invariata;
2°) collegamento da Montesilvano alla zona sud di Pescara (Università) con un servizio che nelle ore di punta parta ogni 5' e nelle ore di morbida ogni 10' e venga istradato su percorso riservato con la creazione di aree di interscambio specie a nord, ma anche a sud.

4.1 Ampliamento dell'area "Unico"

Come è noto, l'area "Unico" comprende dodici Comuni con gli abitanti e la estensione territoriale riportati nella tabella che segue:

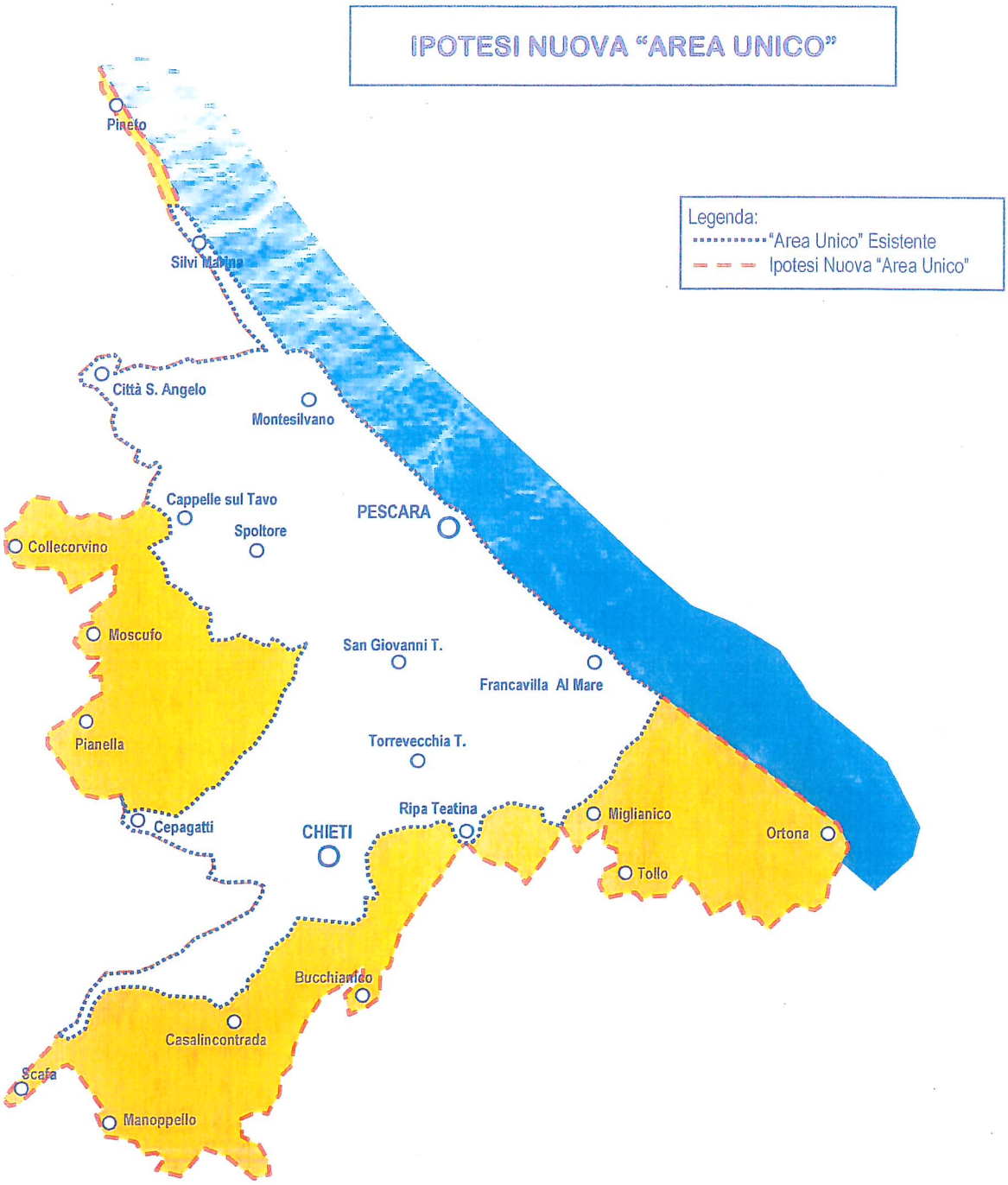
Comune	Abitanti	Superficie (kmq)
Cappelle sul Tavo	4.016	5,41
Cepagatti	10.887	30,82
Chieti	51.815	59,57
Città S. Angelo	14.969	62,02
Francavilla al Mare	25.422	23,09
Montesilvano	53.738	23,57
Pescara	121.014	34,36
Ripa Teatina	4.088	20,16
S. Giovanni Teatino	14.100	17,73
Silvi	15.626	20,63
Spoltore	19.366	37,01
Torrevecchia Teatina	4.218	14,68
Totale	**339.259**	**349,05**

Il presente progetto prevede di ampliare l'area inserendo i seguenti ulteriori dodici Comuni dei quali si riportano numero degli abitanti ed estensione territoriale:

Comune	Abitanti	Superficie (kmq)
Bucchianico	5.242	38,08
Casalincontrada	3.074	16,00
Collecorvino	5.997	31,99
Manoppello	6.996	39,26
Miglianico	4.829	22,73
Moscufo	3.202	20,26
Ortona	23.446	70,88
Pianella	8.633	47,05

Pineto	14.904	38,11
Scafa	3.759	10,34
Tollo	4.158	14,96
Villamagna	2.351	12,73
Totale	**86.591**	**362,39**

Totale complessivo	**425.850**	**711,44**
Regione Abruzzo	**1.322.247**	**10.831,84**
%	**32,21**	**6,57**



In definitiva si amplierebbe il numero degli abitanti che usufruiscono di "Unico" del 25,52% ampliando la estensione territoriale del 103,82%.
In ambito regionale "Unico"interesserebbe il 32,21% degli abitanti su una estensione territoriale del 6,57% a dimostrazione che riguarderebbe l'area a buona domanda di trasporto.
La riduzione di tariffa applicata ai dodici comuni inseriti in "Unico" rappresenta una entità marginale, che si ritiene venga ampiamente compensata dal maggior numero dei viaggiatori trasportati.

4.2 Collegamento con il trasporto pubblico Montesilvano - Università

E' noto che il collegamento longitudinale proposto tra Montesilvano e l'Università di Pescara è previsto dal progetto di filovia della quale rappresenta i lotti 1 e 2.
Però l'iter per completare la filovia, pur essendo stati finanziati i due lotti citati, è prevedibilmente lungo ed il problema dei probabili tagli alla contribuzione per il mancato raggiungimento dei tre obiettivi indicati al precedente punto 3 ha bisogno di interventi urgenti.
Bisogna, quindi, ricorrere a risorse tecniche disponibili con l'impiego di autobus a metano (TUA ne possiede 56) sul percorso da Montesilvano utilizzando la "Strada Parco" fino alla Stazione Centrale per poi proseguire per Corso Vittorio Emanuele, Ponte Risorgimento, Viale Marconi per attestarsi all'Università.
Tale percorso è stato indicato dal Comune di Pescara nel progetto Polaris.
La comodità del servizio sarà garantita da un programma di esercizio che dovrà prevedere corse ogni 5' nell'ora di punta e 10' nell'ora di morbida.
Contemporaneamente dovrà essere rivisto il programma delle linee e delle corse che collegano Montesilvano alla Stazione di Pescara Centrale.
In definitiva, non ci sarebbe un incremento delle percorrenze contribuite a carico della Regione Abruzzo.
Il programma del rinnovo del materiale rotabile, se questa ipotesi trovasse approvazione, dovrebbe prevedere con le prossime forniture, già previste, l'acquisizione di 12 autobus snodati da 18 metri per garantire un vero trasporto di massa.
Per il tratto dalla Stazione Centrale all'Università è essenziale che vengano istituite corsie preferenziali, come indicato nel progetto Polaris del Comune di Pescara. In tal modo potrebbe essere conseguita la velocità commerciale di 21 km./h., che è pari a quella realizzabile da una vettura privata per attraversare la città, come verificato dal Piano Traffico del 2004.
La comodità del trasporto e di tutti i collegamenti è anche garantita dal punto unico di cambio della Stazione Centrale, punto dal quale partono collegamenti diretti per tutti i Comuni dell'area "Unico".
L'area di interscambio a nord è stata già individuata nel progetto di filovia in quella adiacente al Palacongressi. A sud esistono aree in prossimità dell'Università che possono essere destinata a tale funzione.

5. Conclusioni

Le proposte formulate potrebbero rappresentare la soluzione per i problemi segnalati per i seguenti motivi:
1°) l'ampliamento dell'area di "Unico" favorirà la utilizzazione del trasporto pubblico poiché includerà un'area che raddoppia quella attuale. Il mantenimento della tariffa inalterata ad €. 1,20 costituisce elemento che fa ritenere che la diminuzione media complessiva della tariffa della zona aggiuntiva sarà compensata dalle entrate di nuovi utilizzatori del trasporto pubblico;

2°) l'incremento del numero dei viaggiatori è condizione indispensabile per non incorrere nei tagli illustrati al precedente punto 3 e che hanno già provocato riduzioni nello scorso anno;

3°) La attuazione di una linea longitudinale che collega Montesilvano all'Università di Pescara, interamente su percorso protetto e con corse frequenti, crea sicuramente le condizioni di una concreta concorrenza al mezzo privato. Se solo volessimo valutare gli effetti di una sottrazione al trasporto privato del 10% delle 300.000 persone in entrata e uscita giornaliera nell'area pescarese nei giorni feriali, registreremmo un incremento di 7.500.000 viaggiatori all'anno (30.000 persone x 250 giorni feriali dal lunedì al venerdì) con un maggior introito valutabile intorno ad €. 5.100.000. In tale modo andremmo a soddisfare i requisiti previsti dalla normativa disciplinante il Fondo Nazionale TPL ed il suo riparto non incorrendo, di conseguenza, nelle penalità previste

4°) Alle condizioni riguardanti direttamente la gestione economico-finanziaria di TUA vanno valutati gli effetti della riduzione del numero delle autovetture che si recano giornalmente nell'area pescarese con ovvi benefici sotto molti aspetti. Ovviamente ci si aspetta che la valutazione del 10% sia veramente sottostimata e che le conseguenza positive sia decisamente migliori.

Pescara, 17 giugno 2017

IL PRESIDENTE
(Dott. Tullio Tonelli)