

## **Mozione n. 647**

*presentata in data 27 aprile 2020*

a iniziativa dei Consiglieri Fabbri, Micucci

### **Covid-19: superare la fase di emergenza con una nuova politica di gestione del trasporto pubblico locale**

#### L'ASSEMBLEA LEGISLATIVA DELLE MARCHE

Premesso che:

La Legge Regionale n. 45 del 24/12/1998 e ss.mm.ii, in conformità agli indirizzi stabiliti dal D.Lgs. 19 dicembre 1997, n. 422 e dal D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112, disciplina l'esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti alla Regione in materia di trasporto pubblico regionale e locale. In particolare la Regione svolge le seguenti funzioni amministrative:

- approvazione del piano regionale dei trasporti;
- approvazione dei programmi triennali dei servizi di trasporto pubblico;
- predisposizione della programmazione degli investimenti;
- individuazione dei servizi minimi, nonché dei criteri e delle modalità per la gestione dei servizi di trasporto pubblico nei territori a domanda debole;
- gestione e ripartizione del fondo regionale;
- disciplina degli interventi per l'innovazione tecnologica nel sistema dei trasporti;
- disciplina dei corsi e degli esami di abilitazione per il personale incaricato del controllo dei titoli di viaggio;
- disciplina delle regole di utilizzo dei mezzi da parte dei viaggiatori e delle sanzioni;
- determinazione delle tariffe dei titoli di viaggio (abbonamenti e biglietti), ordinari ed agevolati;
- istituzione e gestione delle linee interregionali interprovinciali e di granturismo.
- controllo della sicurezza e della regolarità del servizio di trasporto su strada, e riconoscimento dell'idoneità del percorso, delle variazioni dello stesso e dell'ubicazione delle fermate ai sensi del d.p.r. 11 luglio 1980, n. 753

Constatato che:

- Da inizio anno 2020 il coronavirus denominato Covid-19 ha dato vita ad una pandemia diffondendosi in tutto il mondo, provocando il contagio di oltre 2,5 milioni di persone e la morte di oltre 180.000 (dati al 25 aprile 2020); tale situazione ha reso necessario procedere al "lock-down" delle attività economiche e sociali, comportando il ridimensionamento della mobilità con la forte riduzione dei trasporti di persone e merci;
- Il Presidente della Giunta Regionale è stato costretto ad intervenire sul settore emanando le ordinanze seguenti:
  - ordinanza presidente giunta n. 7 del 12/03/2020 - Razionalizzazione servizi ferroviari (e news con tabella treni soppressi);

- ordinanza presidente giunta n. 8 del 13/03/2020 - Programmazione trasporto pubblico locale su gomma nel corso dell'emergenza;
- ordinanza presidente giunta n. 9 del 17 marzo 2020 - Ulteriore razionalizzazione dei servizi ferroviari (e news con elenco treni circolanti assicurati);
- ordinanza n. 12 del 20/03/2020 - Ripristino specifici treni tratte San Benedetto del Tronto – Ancona;
- ordinanza presidente giunta regionale n. 18 del 2 aprile 2020 - Prosecuzione servizi ferroviari riprogrammati a seguito emergenza covid-19;
- Nel mese di marzo 2020 l'effetto COVID-19 ha determinato un crollo verticale della domanda di mobilità pubblica (-80%) e dei ricavi da biglietti e abbonamenti (-74%). Tale situazione, è destinata a peggiorare nel mese di aprile e perdurare nel mese di maggio 2020. La perdita di ricavi da traffico media mensile è stimabile, a livello medio nazionale, in oltre 200 milioni di euro.
- Per contro si è riscontrato che le città sono diventate silenziose, sicure e che la qualità dell'aria è decisamente migliorata. Nel dramma delle morti associate al Covid-19 si potranno riscontrare per fortuna anche vite salvate grazie alla riduzione drastica degli incidenti stradali. Nel periodo compreso tra il 10 marzo e il 7 aprile 2020, rispetto allo stesso periodo del 2019, si è registrata una riduzione dell'80,7% del numero degli incidenti stradali e una riduzione dell'83,3% del numero dei decessi collegati, pari a 120 vite salvate (Fonte: Dipartimento della Pubblica Sicurezza). A queste sono da aggiungersi gli effetti mitigati dell'inquinamento da polveri sottili e biossido di azoto, che ogni anno si stima provochino 80.000 morti premature solo in Italia (dati Agenzia Europea dell'Ambiente).

Considerato che:

- Quando le restrizioni alla mobilità cesseranno, le attività economiche riprenderanno, e si prevede una impennata del traffico veicolare, e un secondo shock più drammatico si prevede nel settembre 2020, alla riapertura delle scuole. Lo scenario più probabile è una paralisi della mobilità nelle città, in particolare in quelle di grandi dimensioni. Infatti in Cina dopo la riapertura completa delle attività economiche e sociali, si è registrato il raddoppio dell'utilizzo dell'auto privata ed il dimezzamento dell'utilizzo di Bus/Treni/Metro.
- Attualmente dal punto di vista temporale è possibile individuare una ripartenza per fasi:
  - riaperture limitate del commercio e delle attività produttive con ripresa graduale dei servizi di trasporto pubblico locale;
  - riapertura delle attività didattiche e ripresa massiccia di tutto il tessuto produttivo, commerciale e professionale.
- E' quindi necessario agire sulle condizioni seguenti:
  - Limitazione degli spostamenti mediante il ricorso a smart working;
  - Diluire il traffico delle ore di punta ampliando la flessibilità oraria di ingresso/uscita dei lavoratori e di apertura degli esercizi commerciali;
  - Assicurare la sicurezza sanitaria del servizio di trasporto mediante il distanziamento personale sia sui mezzi che nelle fermate e stazioni.
- Operativamente occorre tenere conto dei seguenti fattori:
  - Raccordo con il livello nazionale per ricevere gli indirizzi di carattere generale per lo svolgimento in sicurezza dei servizi di trasporto pubblico locale;

- Coordinamento tra Istituzioni (Regione, Provincia, Comuni) e aziende di trasporto pubblico;
  - Definizione delle modalità di utilizzo da parte dell'utenza dei sistemi trasporto;
  - Definizione delle modalità di distanziamento fisico in funzione delle modalità di trasporto (autobus, pulmini, filobus tram, treni);
  - Flessibilizzazione della produzione (servizi a chiamata, servizi dedicati con impianti produttivi);
  - Attribuzione delle attività di controllo.
- La situazione attuale rende necessaria un'analisi di scenario a cui dare risposta attraverso:
    - una gestione attualizzata del trasporto pubblico sostenendo le aziende che gestiscono il settore;
    - la creazione di una Rete di Mobilità di Emergenza cittadina, di concerto con i Comuni e le Province, per stimolare l'utilizzo di mezzi di trasporto di dimensioni ridotte ed ecologici;
    - il miglioramento della pedonalità per garantire il distanziamento sociale;
    - la gestione delle Zone a Traffico Limitato potenziandole, ed il mantenimento dei parcheggi a pagamento per disincentivare l'uso delle auto private, per evitare il congestionamento del traffico urbano;
  - Per raggiungere tali obiettivi, è indispensabile l'attuazione di misure sinergiche che coinvolgano le istituzioni, le autorità di controllo dei trasporti, i gestori dei servizi di mobilità e il mondo produttivo, sollecitando specifici accordi aziendali.

Ritenuto che:

- All'interno delle aree urbane per contrastare la congestione occorre intervenire sullo spazio stradale per favorire i mezzi meno ingombranti, pur rispondendo a tutte le esigenze di spostamento. La sfida è intercettare nei parcheggi scambiatori e presso le stazioni le quote di mobilità precedentemente assorbite dal trasporto pubblico evitando che proseguano verso i centri cittadini, offrendo dei corridoi e una Rete di Mobilità d'Emergenza dedicati ai motocicli, biciclette e micromobilità: questa è la proposta avanzata da Bikenomist e Bikeitalia.it che ha realizzato uno studio avvalendosi di qualificati esperti nel settore dei trasporti. Tale impostazione permetterà di accrescere l'uso di questi mezzi anche per le medie percorrenze interne alla città e di liberare i marciapiedi per riservarli all'uso esclusivo dei pedoni, per aumentare anche questa quota di spostamenti per le distanze più brevi. Contestualmente dovrebbero essere previste forme di incentivazione dell'uso dei motoveicoli al posto delle automobili. Il cittadino, giunto presso i parcheggi scambiatori, potrà proseguire per spostamenti inferiori ai 2 km addirittura a piedi, mentre per distanze inferiori ai 10 km potrebbe utilizzare preferibilmente biciclette (anche a pedalata assistita), monopattini, e motorini (preferibilmente elettrici).

La rete d'emergenza potrà essere realizzata attraverso:

- Recupero di corsie dedicate sugli assi principali
- Ampliamento delle corsie e delle piste ciclabili
- Realizzazione di controviali ciclabili
- Sfruttamento delle corsie preferenziali del TPL anche per biciclette e micromobilità
- Identificazione di itinerari complementari e paralleli.

- Sia utile procedere all'incremento delle corsie preferenziali e della semaforica intelligente, al fine di garantire un incremento della velocità di circolazione dei mezzi pubblici ed aumentare la frequenza del servizio, riducendo i tempi di stazionamento sia alle fermate che all'interno del mezzo e conseguentemente il rischio di contagio;
- Sia necessario discutere con le aziende che gestiscono il servizio di mobilità i temi seguenti, individuati da ASSTRA (Associazione Trasporti che è l'associazione nazionale maggiormente rappresentativa delle imprese di trasporto pubblico locale in Italia), in un documento di posizione specifico per la ripartenza (fasi 2 e 3):
  - Valutare un sostegno ed incentivo a favore dei gestori del TPL per la proposta di un'offerta flessibile consistente anche in servizi personalizzati, a richiesta, point to point (da un terminal ad un generatore di traffico), tipo executive da svolgersi su alcune linee e con la possibilità di saltare delle fermate con tariffazione differenziata, servizi di trasporto dedicati (ad esempio collegamento con le fabbriche) e parallelamente incentivare attraverso la leva fiscale gli accordi tra le imprese e i lavoratori finalizzati ai servizi di trasporto;
  - Istituire forme di collaborazione strutturale tra gestori e Forze dell'Ordine per la gestione dei flussi, in corrispondenza delle stazioni, dei capolinea e delle fermate con maggiore afflusso di utenza;
  - Utilizzare dei sistemi di videosorveglianza e/o telecamere intelligenti per monitorare i flussi ed evitare assembramenti eventualmente con la possibilità di diffusione di messaggi sonori/vocali/scritti.
  - Installare apparati per l'acquisto self-service dei biglietti, predisposizione di App per l'acquisto on line, incentivazione della vendita di biglietti con sistemi telematici.
  - Valutare l'applicazione di leve tariffarie per distribuire la domanda;

Preso atto che:

- Regione Marche e Rete Ferroviaria Italiana hanno siglato un Protocollo d'intesa per lo sviluppo dell'intermodalità nelle stazioni ferroviarie, che ha l'obiettivo di potenziare l'accessibilità e l'attrattiva delle stazioni, ottimizzare l'integrazione modale tra il treno e il trasporto pubblico su gomma, creare connessioni di qualità con la rete ciclabile, puntare sulla sostenibilità ambientale e sulla mobilità elettrica. Un gruppo di lavoro congiunto, con un approccio basato sulla condivisione dei dati e delle informazioni, sta studiando le soluzioni da mettere in campo e le modalità per armonizzarle con le rispettive pianificazioni degli investimenti.
- La Programmazione POR FESR Marche 2014/2020, Azione 14.4 - Realizzazione di infrastrutture e nodi di interscambio finalizzati all'incremento della mobilità collettiva e alla distribuzione ecocompatibile delle merci e relativi sistemi di trasporto prevede: - Intervento 14.4.2 "Sistemi infrastrutturali per favorire l'incremento della mobilità sostenibile e collettiva", prevede il finanziamento di interventi sui nodi di interscambio, come la realizzazione di aree di sosta, punti informativi, parcheggi bici, depositi e altri servizi accessori in area urbana. In particolare la Realizzazione di aree di sosta in contesto urbano-parcheggi scambiatori e Bikesharing e servizi accessori. Il parcheggio di interscambio o scambiatore è uno strumento impiegato con lo scopo di raggiungere una mobilità urbana più sostenibile, offrendo l'opportunità di facilitare in città una sempre maggiore intermodalità fra sistemi di trasporto pubblico e mezzo privato. Di solito è un parcheggio situato in prossimità di stazioni o di fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario.

- Con Legge finanziaria regionale 2019, sono state rese disponibili risorse, nell'ambito del Piano Investimenti 2019-2021, finalizzate all'erogazione di contributi ai Comuni per interventi di miglioramento dell'accessibilità ai servizi di TPL tramite le fermate, pari a complessivi 1 milione di euro. Inoltre, sono in via di definizione e riprogrammazione i collegamenti dei servizi TPL nei comuni colpiti dal sisma, con le relative fermate. D.G.R. n. 337 del 26/03/2019, la Giunta regionale ha approvato lo strumento per dare attuazione alle previsioni di bilancio, fornendo indicazioni sulle priorità e sull'entità degli interventi. In particolare si è stabilito che si potranno finanziare gli interventi posti in essere dai Comuni ed Unioni dei Comuni che prevedano:
  - il miglioramento della sicurezza di percorsi pedonali destinati al raggiungimento delle fermate;
  - la realizzazione di golfi di fermata;
  - la realizzazione e il miglioramento degli spazi di attesa degli utenti;
  - la realizzazione e/o completamento dell'attrezzamento delle fermate;
  - la traslazione di fermate esistenti in posizioni migliorative della sicurezza e fruibilità;
  - altre opere riconducibili alle finalità del presente documento.
- Il programma di governo regionale ha, tra le sue priorità, lo sviluppo della mobilità ciclistica con il quale si intende assicurare un forte contributo: alla lotta all'inquinamento, al rilancio di città più sostenibili, salubri e vivibili, alla promozione del turismo e cicloturistico, alla migliore e più sana fruizione del territorio; il programma regionale è finalizzato alla realizzazione di una rete ciclabile regionale caratterizzata da un sistema di ciclovie denominate Ciclovie delle Marche; il sistema di ciclovie è costituito da un asse costiero (nordsud) che percorre la fascia adriatica e si connette con le direttici trasversali (est-ovest) disposte lungo le principali vallate fluviali, un impianto "a pettine" che consentirà, attraverso un sistema di sviluppo della mobilità dolce, il collegamento delle aree interne con la costa e la Ciclovia Adriatica, ciclovia di livello nazionale.

Ritenuto altresì che:

- Occorra definire un ripensamento globale dei servizi che tenga conto di una diversa e nuova organizzazione della vita lavorativa, scolastica e turistico ricreativa, da perseguirsi attraverso un ridisegno degli orari delle città e dei territori e una transizione dall'integrazione modale all'integrazione tra il sistema di trasporti e il sistema produttivo;
- Occorra individuare le misure operative che le imprese di trasporto pubblico locale possano mettere in atto, nel breve e medio periodo e compatibilmente con i vincoli economici, normativi ed organizzativi, per la gestione della ripartenza, con l'obiettivo primario di garantire la sicurezza sanitaria dei clienti e del personale e di evitare il più possibile un insostenibile incremento nell'utilizzo dell'auto privata;
- La Regione abbia le competenze e gli strumenti normativi, programmatici ed economici per ridefinire la politica del Trasporto Pubblico Locale adeguandola alle nuove esigenze imposte dalla pandemia Covid-19 per consentire una piena ripartenza del settore compatibile con l'inedita realtà che si profilerà nei prossimi mesi;

## IMPEGNA

### IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA E L'ASSESSORE COMPETENTE

Ad istituire un tavolo regionale di coordinamento sul trasporto pubblico locale, promosso dalla Regione, al quale partecipino province, comuni, gestori del servizio, sindacati, associazioni dei consumatori, enti di ricerca, che si coordini con il Governo ed i livelli nazionali del settore, finalizzato ad eseguire con urgenza le attività seguenti:

1. revisionare il piano regionale dei trasporti, i programmi dei servizi, provvedere alla riprogrammazione degli investimenti, riassegnare i fondi economici disponibili ed assegnarne di aggiuntivi, adeguando criteri e modalità di trasporto e gestione, ed individuando soluzioni innovative ed eco-sostenibili;
2. agire di concerto con Province, Comuni e gestori del servizio al fine di realizzare, individuandone le adeguate modalità, Reti di Mobilità di Emergenza cittadine in corrispondenza delle zone a maggior traffico;
3. implementare di concerto con i gestori del servizio, le indicazioni ritenute utili proposte dall'Associazione Trasporti.