

A cura dell'Arch. Roberta Angelini (Direttivo INU Marche)

IL SISTEMA A RETE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DELLE MARCHE: PROBLEMI E PROSPETTIVE

Paolo Pasquini – dirigente Regione Marche, su intervista di Roberta Angelini INU Marche

R.A.: Quali sono i principali obiettivi fissati dal Piano del Trasporto Pubblico Locale delle Marche e come si rapportano alla programmazione degli Enti Locali?

P.P.: Il Piano regionale del Trasporto Pubblico Locale (TPL) del '99 e la legge regionale di riforma (n°45/98) hanno fissato puntualmente le indicazioni generali che emergevano dalla legge "Burlando", adeguandole alle caratteristiche peculiari del settore nella Regione.

In particolare dal lato della offerta, il Piano ha puntato alla riduzione del numero delle aziende, ha avviato l'integrazione ferro-gomma, ha definito i bacini di trasporto provinciali, ha introdotto nei contratti di servizio patti e condizioni per sviluppare una maggiore efficienza delle aziende di trasporto, dopo il superamento delle concessioni.

Sul lato della domanda ha previsto di trasferire a Comuni e Province la gestione del TPL su gomma introducendo elementi di riequilibrio fra i servizi offerti nei bacini, ha previsto di unificare e informatizzare la bigliettazione.

R.A.: Quali sono le indicazioni che il Piano per il Trasporto Pubblico Locale Regionale e quelli Provinciali danno per la rete TPL su gomma e su ferro?

P.P.: Anzitutto la formazione di una rete omogenea di trasporto su gomma su tutto il territorio, basata su un sistema di linee principali e di nodi di scambio, e da una serie di collegamenti secondari, per i quali i Piani di bacino forniscono le indicazioni specifiche di itinerari, corse e orari. Tali collegamenti secondari hanno funzione di raccolta e adduzione alle linee principali, per evitare le sovrapposizioni.

In questo quadro la rete ferroviaria è stata considerata rete principale e prioritarie sono le scelte per il "ferro", anche se i Piani tendono ad armonizzare le scelte relative in termini di orari, puntando soprattutto sull'integrazione tra i vettori. L'integrazione deve interessare anche i terminali del trasporto, quindi tutte le stazioni di autobus delle città servite anche dalle linee ferroviarie sono state collocate in adiacenza o in prossimità delle stazioni ferroviarie, per rendere minimi i disagi degli utenti, costretti ai necessari cambi di vettore, lungo i tratti della rete.

Inoltre si sta avviando uno studio di fattibilità per verificare l'ipotesi di utilizzo di alcune tratte ferroviarie urbane e periurbane, come linee di metropolitana, con fermate ravvicinate nelle città oltre alle esistenti stazioni. L'ipotesi riguarderebbe la tratta Pesaro-Fano, le tratte Senigallia-Ancona, Jesi-Ancona, Osimo-Ancona, la tratta Civitanova-Macerata e la tratta Ascoli Piceno-S.Benedetto.

Su tali tratte si affiancherebbero ai treni ordinari convogli composti da materiale leggero (treni-tram) che svolgerebbero funzioni di connessione veloce ad intervalli di tempo ravvicinati, riducendo significativamente le percorrenze sia dei treni sia degli autobus, ottenendo quindi un trasporto frequente, di capacità significativa, al di fuori della viabilità ordinaria, non inquinante, adeguato all'assetto degli insediamenti più popolosi della regione.

L'INTEGRAZIONE TRA IL CORRIDOIO ADRIATICO E LE RETI EUROPEE: RUOLO E PROGETTI DELLA REGIONE MARCHIGIANA

Paolo Pasquini – dirigente Regione Marche, su intervista di Roberta Angelini INU Marche

R.A.: Quali sono state le principali ricadute programmatiche degli studi sul Corridoio Adriatico sulle Marche e quale il rapporto con gli strumenti di pianificazione locale?

P.P.: Lo Studio di fattibilità sul C.A. ha permesso di valutare le progettazioni ed i programmi che non solo le Marche ma tutte le regioni avevano in corso relativamente alle infrastrutture di livello territoriale, selezionando quei progetti che risultavano coerenti con il complessivo quadro di pianificazione dell'intero Corridoio. Questo approccio nelle Marche è stato recepito al momento dell'approvazione del PIT e ha consentito di procedere più speditamente alla costruzione del quadro delle infrastrutture strategiche, previsto dal D.Lgs. 190/2002,

delle Intese e degli Accordi di programma che si sono succeduti fino ad oggi, quali strumenti della programmazione negoziata.

La strumentazione urbanistica, viceversa, non ha sempre seguito con coerenza le scelte infrastrutturali del Corridoio che peraltro non raggiungevano la scala locale: spesso i PRG ed i PTC si sono "adeguati" alle scelte infrastrutturali strategiche, senza rielaborare in funzione di esse le proprie valutazioni di assetto del territorio.

R.A.: Come si concretizza strategicamente il rapporto tra ambito territoriale marchigiano, sistema nazionale e sistema europeo e come le Marche parteciperanno allo scenario futuro del Corridoio?

P.P.: Se il Corridoio Adriatico fosse divenuto uno dei Progetti Prioritari europei nel corso di questo decennio avremmo con tutta probabilità assistito alla realizzazione delle infrastrutture individuate dalla studio di fattibilità. In tal modo le connessioni nord-sud, lungo la fascia adriatica, e quelle est-ovest, tra la fascia adriatica e quella tirrenica, avrebbero consentito lo sviluppo di strategie ben più incisive nel rapporto della regione con il resto d'Europa ed in particolare con l'area balcanica. Così non è stato e la Commissione Van Miert ha indirizzato la scelta dei Progetti Prioritari del nostro paese sul corridoio centrale e tirrenico rinviando sostanzialmente di un decennio le possibilità di sviluppare lo scenario sopra descritto, con il rischio che le prospettive per il C.A. siano mutate radicalmente.

Va infine rilevato che, in qualche modo, la recente programmazione nazionale ha sviluppato scelte coerenti con gli indirizzi dello studio del C.A.: nelle Marche la realizzazione di importanti opere infrastrutturali quali, tra l'altro, il potenziamento dell'autostrada A14 nel tratto Rimini sud – Pedaso, il completamento del raddoppio degli assi trasversali, SS 76 e SS 77, e la realizzazione delle Pedemontana quale collegamento longitudinale interno tra i due predetti assi.

LA SANITÀ NELLE MARCHE: LA SFIDA DELL'AZIENDA UNICA "A RETE" L'ESPERIENZA PILOTA DELL'AREA VASTA SUD

Michele Caporossi - coordinatore Amministrativo dell'Area Vasta Sud dell'ASUR Marche

Nelle Marche è nata nel 2003 l'Azienda Sanitaria Unica Regionale, che ricomprende le 13 vecchie piccole ASL nate dopo la riforma "aziendale" dei primi anni '90.

Nel panorama nazionale si tratta dell'unica esperienza di re-engineering istituzionale del Servizio Sanitario in cui lo strumento gestionale (azienda) coincide con l'ente di programmazione (Regione).

Le motivazioni che hanno determinato la scelta vanno ricercate nella necessità di compenetrare l'efficacia pratica del sistema con la scarsa dotazione di risorse che costituisce un fattore critico cronico del welfare, non solo italiano.

Nell'area vasta sud delle Marche (province di Ascoli Piceno e Fermo) già prima dell'esordio dell'ASUR (2002) è iniziato un meticoloso lavoro progettuale atto a cercare soluzioni di integrazione di servizi e strutture sanitarie.

L'ipotesi concreta per affrontare i problemi è stata quella di cominciare un graduale processo di integrazione mediante la creazione di un centro servizi condivisi in area vasta, l'omogeneizzazione dei sistemi informativi aziendali sanitari e amministrativi, l'ottimizzazione della gestione degli approvvigionamenti e della distribuzione interna attraverso la creazione di un centro esternalizzato di logistica integrata di area vasta e l'integrazione in area vasta di funzioni assistenziali ospedaliere e territoriali creando migliori condizioni di expertise professionale degli operatori.

Sullo sfondo di tali misure di razionalizzazione è stata preconizzata un'ipotesi strategica di costruzione di nuove reti infrastrutturali, come l'ospedale integrato Ascoli Piceno-San Benedetto e l'ospedale provinciale di Fermo (a sostituire la frammentazione attuale delle funzioni ospedaliere rispettivamente in due e cinque strutture).

Queste nuove infrastrutture, che necessariamente debbono nascere a valle di un cammino culturale di integrazione in corso, costituiscono la previsione di maggiore rilevanza in termini di investimento nelle due aree e come tali la loro valenza territoriale va ben al di là del semplice ammodernamento dell'offerta di servizi sanitari per l'indotto che veicolano nelle aree vaste di riferimento.

Ma il vero pilota del sistema a rete è l'integrazione dei percorsi di cura secondo i nuovi bisogni espressi dai cittadini: l'osmosi fra i medici di famiglia, i distretti e l'ospedale per rispondere alla mutevolezza della

domanda e il superamento degli steccati intraprofessionali che oggi bloccano ogni professionista nella posizione iniziale detenuta al tempo dell'assunzione.

La scommessa in corso nelle Marche, attraverso la creazione dell'azienda ASUR come azienda a rete, passando per la sperimentazione in atto nell'area vasta sud ha in questo senso una valenza che fuoriesce dal territorio della regione dove ciò sta accadendo ed ha l'ambizione di porsi come terreno sperimentale per testare una nuova configurazione del modello generale di welfare del nostro Paese.

IL LABORATORIO ADRIATICO

Pippo Ciorra – Università di Camerino, Facoltà di Architettura di Ascoli Piceno

Il paesaggio "mediterraneo" adriatico contemporaneo rappresenta una fonte di informazioni e un testo molto utile per due obiettivi di fondo della ricerca urbana contemporanea. Da un lato, grazie alla stratificazione "verticale" e ormai consolidata tra paesaggio storico, città moderna, città contemporanea, rivela la fragilità degli approcci di studio tradizionali, ancora disarmati davanti a contesti che sfuggono alla successione canonica di centro storico, città moderna, periferia (residenziale o produttiva) paesaggi agrari e/o turistici. Dall'altro, con il suo interminabile waterfront e i suoi caratteri storici e morfologici così specifici, conferisce in questo luogo un'identità molto precisa - *mediterranea* nel senso che è *di costa* e che si affaccia sul Mediterraneo- alla "città generica" contemporanea. Tutto questo, insieme alla consapevolezza dell'importanza della "struttura portante" che le infrastrutture di ogni genere offrono a questo territorio, ci consente di applicarci alla ricerca, come si è fatto in questi anni, di nuovi strumenti di descrizione, al riconoscimento di nuove tassonomie, alla precisazione di strumenti e temi di progettazione tuttal più nuovi. Poiché la sola osservazione superficiale di questo territorio rende evidente che le risposte disciplinari consolidate – dialetticamente fondate sulle differenze tra centro e periferia, residenza e servizi, quartieri residenziali e aree industriali, città e campagna – si sono rivelate del tutto insufficienti per far fronte ai modi e ai ritmi della trasformazione di questo territorio. Che infatti rivela una inconfutabile capacità di rispondere alle esigenze dei suoi abitanti e una straordinaria attitudine a dare sfogo alla febbrile vitalità economica che è stata in fondo la caratteristica primaria della società che lo abita negli ultimi decenni. Ma che non rivela alcuna attenzione alla qualità architettonica e al senso pubblico dello spazio urbano, e che quindi ha messo in crisi l'idea stessa del ruolo dell'architetto nello spazio e nel tempo della società contemporanea.

L'idea è quindi quella di considerare il territorio adriatico come un laboratorio architettonico e disciplinare cruciale. A partire dalla sua attitudine al mutamento veloce e dal collegamento, qui immediatamente visibile, tra il ruolo delle infrastrutture, la trasformazione delle attività produttive e quella del territorio.

IL PIANO DI RISANAMENTO DELL'AREA AD ELEVATO RISCHIO DI CRISI AMBIENTALE DI ANCONA, FALCONARA E BASSA VALLE DELL'ESINO

Antonio Minetti – dirigente Regione Marche

Nel marzo 2000 il Consiglio regionale delle Marche ha dichiarato i territori di Ancona, Falconara e bassa valle dell'Esino come area ad elevato rischio di crisi ambientale (AERCA) a causa della peculiare e problematica intersezione tra strutture insediative ad alta densità, grande industria ed impianti a rischio di incidente rilevante, infrastrutture di rango internazionale ed alcuni fattori ambientali in condizioni critiche.

Con l'approvazione del Piano (DACR n. 172 del 9.05), in linea con la recente Legge regionale n. 6/04 "Disciplina delle aree ad elevato rischio di crisi ambientale", si è pervenuti alla definitiva perimetrazione comprendente i territori dei Comuni di Falconara e di parte di quelli di Ancona, Montemarciano, Chiaravalle, Monte San Vito, Monsano, Jesi, Agugliano e Camerata e anche le prospicienti aree marittime.

Il Piano di risanamento ha individuato **OBIETTIVI di sostenibilità ambientale**, definendo i valori limite degli indicatori, con riferimento ai diversi usi delle risorse naturali, **LINEE DI AZIONE** più idonee per il raggiungimento degli obiettivi ed **INTERVENTI** specifici suddivisi in fasi.

Il Piano rappresenta un sistema coerente di azioni, destinate ad un'area delimitata e complessa, strutturate su un arco temporale che supera l'orizzonte strettamente necessario a rimediare alle condizioni di emergenza ambientale, ed è il fulcro sul quale innestare un'attività permanente di gestione integrata delle trasformazioni territoriali, capace di attivare un'effettiva concertazione istituzionale, di stimolare la collaborazione con gli operatori e di ricondurre a

sintesi la strumentazione (di piano e di programma, tematica e generale, locale e sovralocale) incidente sul territorio, sull'ambiente e sullo sviluppo economico e sociale.

Dall'acquisizione di una visione unitaria del sistema AERCA discendono gli obiettivi di medio-lungo termine di risanamento complessivo del territorio, le metodologie per il monitoraggio territoriale e per la valutazione in itinere delle azioni pianificate, e soprattutto il complesso delle scelte che caratterizzano il Piano.

IL NUOVO PIANO DEL PORTO DI ANCONA

Sauro Moglie – dirigente Comune di Ancona, presidente INU Marche

L'amministrazione Comunale di Ancona un nuovo Piano del Porto. La singolarità di questo strumento consiste nel fatto che il Piano è stato elaborato di concerto tra l'Amministrazione Comunale e l'Autorità Portuale.

Questi due soggetti, infatti, non hanno ritenuto sufficiente quanto richiesto dalla legge 84/94 che il piano del porto sia cioè conforme allo strumento urbanistico operante, ma hanno ritenuto più utile e più vantaggioso per ambedue le Amministrazioni elaborare insieme uno strumento di gestione del territorio che si presenti contemporaneamente come strumento urbanistico e come piano del porto.

Il Piano, redatto da un folto gruppo di progettisti coordinato dal Prof. Alberto Lacava, costituisce, pertanto, un caso di studio a sé stante anche sotto il profilo della sperimentazione, un'esperienza da seguire da altre città portuali.

Particolarmente importanti per Ancona sono i contenuti del Piano. Con il nuovo piano infatti Ancona si propone di voltare pagina sia per il porto che per la città, sia, cioè, come dotazione di attrezzature di servizi portuali sia come qualità della vita per gli abitanti del centro urbano immediatamente a ridosso del porto storico.

Da un lato, infatti, le nuove banchine, pari a 2,5 volte quelle attuali, consentiranno una rilevante crescita del movimento di merci e di passeggeri, dall'altro il collegamento diretto del porto con l'autostrada e la realizzazione di un nuovo porto peschereccio elimineranno tutto l'attuale traffico che inquina l'area urbana e daranno alla città stessa un affaccio diretto sul mare.

Un altro elemento caratterizzante il piano è costituito dalla realizzazione di un sottopasso marino in grado di collegare direttamente tutta la movimentazione delle merci dai moli del porto storico al nuovo asse, in corso di progettazione dall'ANAS, di connessione tra il porto e la grande viabilità.

Significativa è anche la realizzazione del nuovo porto peschereccio, il più grande d'Italia, il traffico delle navi da pesca, in prossimità della Mole Vanvitelliana, verrà sostituito con quello delle imbarcazioni turistiche da diporto, più coerenti con il contesto architettonico del sito, mentre l'area circostante su terra potrà trasformarsi in un area verde e in un vero e proprio polo di servizi urbani.

La realizzazione del piano implica un impegno finanziario di 475 milioni di euro, di cui circa un terzo a carico dello Stato, un terzo a carico degli enti locali e la restante parte da reperire tra risorse private, autorità portuali e comunità Europea.