

Cabinovia –richiesta integrazioni

Allegato 1 - Analisi della domanda di traffico prevista sulla Cabinovia di Progetto

Paragrafo 3.1.2 Flussi sulla rete di progetto

In questo brevissimo paragrafo si descrive quale sia la rete di progetto che viene considerata nella simulazione ossia solo quella interessata dalla mobilità sistematica cioè la cabinovia. In relazione al parcheggio della Stazione di Monte a Opicina collocato in una posizione centrale rispetto alle direttrici della mobilità a ridosso delle attuali fermate del TPL della SRTS35 che consente un facile collegamento con l'autostrada e con la mobilità dolce del Carso viene indicato come un vero e proprio HUB intermodale della mobilità cittadina.

Si chiede di rappresentare in analisi dei flussi quali e quanti siano i flussi e i movimenti verso tale parcheggio e quali gli archi interessati dagli stessi.

Paragrafo 3.2 Ipotesi di calcolo

In questo paragrafo vengono descritte le ipotesi di calcolo alla base del modello.

Viene individuato il rapporto tra flusso nell'ora di punta e TGM pari a 9, poiché dai conteggi veicolari effettuati nell'ambito del PUMS il rapporto misurato tra traffico nell'ora di punta e TGM (relativo al solo orario di esercizio della cabinovia dalle 7 alle 21) è corrispondente al minimo del range riportato dallo studio preso in esame e citato in calce alla pagina. In effetti le misurazioni effettuate avrebbero fatto rilevare che la quota di TGM (sulle 24 ore) corrispondente all'intervallo 7 – 21 è pari al 90% TGM 24h. Quindi assunto il TGM pari a 10 volte il flusso dell'ora di punta, si è stimato il TGM dalle 7 alle 21 come il flusso dell'ora di punta X 9. E' stato anche stimato il traffico annuo, ma nel caso della presente analisi non rileva.

Paragrafo 3.3 Origine e composizione dei flussi indotti dal Progetto

In questo paragrafo viene calcolato il flusso intercettato dalla cabinovia, individuando quali siano le origini e le destinazioni servite a partire dai flussi totali delle tre direttrici principali da nord (poiché sono questi ingressi che la cabinovia vuole servire): A4, Pronciale del Carso e strada costiera e dalla Zona di Ferneti

Il risultato evidenzia che chi è diretto alle zone sud della città continua ad utilizzare l'autostrada, mentre la cabinovia può intercettare gli spostamenti diretti verso il nord e il centro città.

Dalle tabelle che illustrano la ripartizione percentuale dei passeggeri in diversione modale da privato e da TPL che utilizzano la cabinovia dal parcheggio di Opicina e da Park Bovedo suddivisi per zone di origine si evidenzia che:

1. Dei 576 passeggeri che utilizzano in direzione TS da Bovedo la cabinovia 311 divergono dal trasporto privato, 265 utilizzano già adesso un mezzo pubblico. La zona di Bovedo (cioè la stessa che contiene il parcheggio d'interscambio origina il 63% di quanti già usano il TPL e il 15% di quanti usano l'automobile)
2. Dei 511 passeggeri che utilizzano in direzione Bovedo –TS la cabinovia dal parcheggio di Opicina, 276 sono in diversione dal traffico privato e 235 utilizzano già adesso un mezzo pubblico.
3. Applicando il coefficiente di riempimento di 1,3 viene stimato in 452 veh/h in sosta nei parcheggi d'interscambio, sarebbe quindi questa la quota di veicoli tolti dalla viabilità ordinaria nell'ora di punta. Rispetto al totale dei movimenti da nord in ingresso in città dalle tre direttrici (2100 nell'ora di punta), togliendo la quota interna proveniente da Opicina pari a 45) pertanto la percentuale è pari al 19% (405/2100)

4. Viene poi calcolata la percentuale di flussi tolta dalla viabilità ordinaria nell'arco della giornata riprendendo il coefficiente di trasformazione pari a 9 di cui al punto 1 del paragrafo 3.2

Si osserva quanto segue:

Il punto 4 precedente produce un risultato di 4050 veh/giorno tolti alla direttrice di ingresso Nord a Trieste, ma se come riportato il coefficiente di trasformazione utilizzato per il periodo diurno è 9 il valore stimato per la diminuzione di veicoli è pari a 3645 veh/giorno e non 4050veh/giorno. Si chiede se, contrariamente a quanto scritto, il coefficiente di trasformazione applicato è 10 poiché il dato utilizzato per ricavare il valore della diversione modale era già in origine il 90% del TGM. **Si chiede di spiegare questo passaggio.**

Su questo calcolo inoltre si evidenzia la metodologia usata: attraverso la moltiplicazione per 10 del valore dell'ora di punta la capacità attrattiva della cabinovia nei confronti del modo privato viene quindi considerata la stessa in tutte le 14 ore di funzionamento della cabinovia.

Si ritiene che così non possa essere ipotizzato nel caso di Trieste e in generale delle città medio piccole. Tolle le ore di punta nelle altre ore del periodo diurno, per gli spostamenti erratici, il mezzo privato prevale sul mezzo pubblico; i dati attuali sull'utilizzo del mezzo pubblico a Trieste possono evidenziare tale fattore di attrattività e, **se possibile, si chiede di applicare i coefficienti relativi.**

ALLEGATO 2- Analisi dell'Impatto del Progetto sull'incidentalità

Paragrafo 1.2 – Dati sull'incidentalità

Il paragrafo cita lo studio dal quale ha ricavato i dati sull'incidentalità e l'indicatore che intende (*) utilizzare: *il rischio chilometrico d'incidente* definito come numero d'incidenti ogni 100.000 transiti/km. Lo studio sulla base del TGM ha individuato 65 assi sulla base dei quali ha effettuato l'analisi suddetta.

Paragrafo 1.3 - Analisi sulla Correlazione tra Volumi di Traffico e Incidentalità

Questo paragrafo afferma che la letteratura scientifica sulla correlazione tra TGM e incidentalità non è molto estesa e che tale correlazione non è univocamente quantificata, affermando altresì che molti studi (citato 1) *propongono un possibile* legame tra flussi di traffico e incidentalità.

Gli studi citati dimostrerebbero che nei casi in cui il TGM è inferiore a 15.000 veh/h la correlazione tra le variabili in gioco sarebbe più forte, ma che nel caso di flussi elevati pur potendo aumentare il numero degli incidenti viene aumentata la gravità delle loro conseguenze.

Paragrafo 1.4 - Riduzione del Traffico e Incidentalità

Con un salto logico, dopo aver affermato al paragrafo precedente che non c'è relazione dimostrata tra TGM e incidenti e/o loro gravità, in questo paragrafo si decide di:

1. individuare gli archi sui quali il TGM diminuisce a seguito della realizzazione della cabinovia
2. associare a ciascuno degli archi suddetti la percentuale di diminuzione di TGM
3. ricalcolare il rischio medio d'incidente (di cui al paragrafo 1.2) tenendo conto della diminuzione di TGM prevista

In sintesi la diminuzione percentuale di traffico viene riversata direttamente, senza dimostrazione alcuna, sulla percentuale di rischio d'incidente.

L'analisi è generica e basata sulla correlazione tra TGM e frequenza d'incidenti il cui valore (di correlazione) non è dimostrato) e soprattutto non è calata sul contesto reale, non considera il rapporto tra diminuzione del TGM e aumento della velocità e tra questo e le conseguenze del singolo incidente.

Si chiede di effettuare un'analisi calibrata sulla situazione specifica, per esempio, individuando:

1. il campo di analisi (per esempio perimetro dell'area) e le strade che lo attraversano e sulle quali si vuole effettuare l'analisi del fenomeno;
2. indicatori che descrivono il fenomeno oggetto di analisi e la cui variazione dimostrerebbe l'impatto positivo del progetto in termini di riduzione dell'incidentalità;
3. descrizione degli indicatori e definizione del modello di correlazione;
4. calcolo degli indicatori allo stato attuale e allo stato di progetto con quantificazione del Delta negativo.