

Osservazioni sul progetto di viabilità Nord-Est dell'area di Pisa.

di Fulvio Piccinonno

Luglio 2011

Il presente documento contiene alcune considerazioni sul progetto di viabilità noto come "Tangenziale Nord-Est", esclusivamente per quanto riguarda gli aspetti legati alla mobilità e al traffico.

La progettazione della nuova viabilità è dovuta al manifestarsi di evidenti fenomeni di congestione in particolare su alcune direttrici nell'area nord del Comune di Pisa e della viabilità adiacente nel Comune di San Giuliano Terme.

Gli studi condotti per valutare l'effetto sul traffico della nuova viabilità sono effettuati dalla Tages s.c.r.l., sotto ipotesi di traffico costante nel periodo, con gli opportuni strumenti di simulazione.

Gli effetti ottenuti, dimostrati dai risultati analitici della simulazione, sono quelli caratteristici dell'introduzione di un nuovo arco su flussi all'interno di un grafo rappresentativo di una rete viaria: spostamento di flussi di traffico dai percorsi più congestionati paralleli alla nuova viabilità, con conseguente riduzione dei tempi di percorrenza medi, e aumento del traffico in prossimità delle intersezioni con la nuova viabilità.

Nulla di specifico viene detto nelle relazioni riguardo alla percorrenza complessiva che, in considerazione della diminuzione delle emissioni inquinanti dovuta alla maggior velocità di percorrenza e alle variazioni di carico totale della rete, si può supporre in moderato aumento.

Le conclusioni degli studi giustificano quindi la realizzazione dell'infrastruttura per i benefici derivanti dall'aumento di capacità complessiva della rete.

Occorre però osservare che l'ampliamento di capacità, il quale ovviamente consente una migliore redistribuzione dei flussi, normalmente porta come conseguenza anche un effetto di retroazione, osservato frequentemente, di aumento del traffico complessivo. Tale aumento è abitualmente dovuto proprio al miglioramento della capacità della rete che favorisce un incremento della

domanda di mobilità veicolare a parità di tutte le altre condizioni.

In tale contesto potrebbe risultare conservativa l'ipotesi di aumento del traffico annuo dello 0,4% medio o dell'1% nella fascia di punta, valori che in uno scenario che tenga conto di questo fenomeno andrebbero aumentati portando a una sicura riduzione degli effetti benefici della nuova infrastruttura e soprattutto a una notevole riduzione del tempo di saturazione della stessa.

Nelle relazioni degli studi non viene menzionata la robustezza della soluzione proposta al verificarsi di eventi incidentali, che possano portare fino all'interruzione temporanea del raccordo. Al verificarsi di un simile evento, stante la tipologia delle strade intersecate, c'è il consistente rischio della creazione di fenomeni di intasamento immediato sulla viabilità adiacente la zona dell'interruzione, le cui strade sono già interessate da aumenti di traffico per la sola realizzazione del raccordo e sicuramente insufficienti ad assorbire deviazioni di traffico dallo stesso.

Occorre infine osservare che le ipotesi di lavoro si basano esclusivamente sullo studio della mobilità veicolare privata, prendendo direttamente in considerazione i flussi di traffico veicolare e non, come invece sarebbe più opportuno fare, esaminando le effettive richieste di mobilità e prevedendo che le stesse possano essere soddisfatte in maniera alternativa, ad esempio tramite l'utilizzo di mezzi pubblici. Andrebbero pertanto analizzati i costi e i benefici risultanti dall'istituzione di collegamenti pubblici, in modalità di linea e di trasporto flessibile, per soddisfare le esigenze di trasporto che, in mancanza di opportune alternative, sarebbero costrette ad esplicarsi esclusivamente in modalità di trasporto veicolare privato. In particolare i centri di attrazione maggiori, quali l'Ospedale di Cisanello, dovrebbero essere valutati come punti di attrazione di domanda di mobilità in senso lato e non esclusivamente di mobilità veicolare privata, ipotizzando ad esempio l'istituzione di collegamenti specifici con i principali centri abitati della zona per soddisfare tale domanda.

In conclusione, i principali dubbi sugli effetti della realizzazione della viabilità Nord-Est così come attualmente prevista sono dati dal fatto che la stessa potrebbe non essere sufficiente a risolvere i problemi che affronta sul lungo periodo, provocare episodi di intasamento sulla viabilità adiacente che comportino la necessità di nuovi lavori, contribuire ad aumentare il traffico

veicolare complessivo.

Si ritiene fondamentale integrare le analisi finora effettuate con scenari che prevedano di soddisfare in maniera alternativa le esigenze di mobilità e valutare costi e benefici delle diverse soluzioni. In particolare, simulare in presenza e in assenza del nuovo tracciato l'istituzione di servizi di collegamento diretti dai centri abitati nella zona interessata dal raccordo ai centri di attrazione più importanti, anche in modalità flessibile e a domanda.