

REPORT RIUNIONE COMMISSIONE TRASPORTI ED INFRASTRUTTURE

ORDINE DEGLI INGEGNERI DI FIRENZE

Data: 17/02/2022

Hanno partecipato alla riunione, organizzata via web: (Martini), Dondoli, Gaeta, Neri, Pesci, Stanzani, Porquier, Tamigi; hanno preavvisato di non potersi collegare Carpita, Del Gigia, Galletti e Gomisel.

Per conto della società Teralytics AG partecipa il collega Michele Casà.

In apertura di riunione Martini dà il benvenuto ai convenuti ed in particolare al collega Michele Casà, ringraziandolo per la disponibilità manifestata ad illustrare i nuovi prodotti implementati dalla Teralytics AG per le analisi della ripartizione modale in ambito urbano.

Ordine del giorno:

- **Presentazione Teralytics AG:**

Casà illustra il nuovo prodotto implementato da Teralytics, disponibile come soluzione standardizzata, che fornisce un'analisi della ripartizione modale degli spostamenti in ambito urbano correlando i dati GTFS ed una zonizzazione personalizzata dal committente, distinguendo gli spostamenti collettivi da quelli privati fino a rilevare quelli di "mobilità dolce". In primis fa riferimento al lavoro sviluppato nell'area metropolitana di Napoli per la redazione del PUMS; a seguire illustra una analisi O-D effettuata in Germania per la città di Wolfsburg, dove è stato messo a punto un simulatore di traffico che memorizza tutte le strade con dimensioni, livello di capacità, etc.

Preannuncia che a seguito trasmetterà, rendendole disponibili per i membri della Commissione e per l'Ordine, una sintesi del processo sviluppato per i due interventi e le slides illustrate durante l'incontro.

Nel corso della discussione emergono varie considerazioni e commenti:

- il sistema risulta particolarmente utile per la redazione dei PUMS; come esempio Casà richiama quanto emerso per il comune di Brescia (indice R-Squared molto affidabile, maggiore di 0,85);
- l'analisi, basata sulla lettura dei dati orari dalle segnalazioni dei telefoni mobili operanti sulla rete Wind 3 (che coprono il 28% del mercato in Italia) che attraversano le "celle" presenti nelle varie aree, assicura un importante campionamento per la rilevazione di tutti gli spostamenti: finora infatti, con i metodi di indagine tradizionali, ci si basava su campioni dell'1 – 2%, arrivando al massimo al 5%;
- rispetto alle rilevazioni basate sui dati ISTAT, che consentono la rilevazione solo degli spostamenti sistematici, emergerebbero differenze fino al 10-15%.

Particolare interesse, per il lavoro effettuato a Napoli, hanno mostrato i rilievi effettuati degli spostamenti da/per l'aeroporto. In correlazione con le recenti ipotesi di modifica della lunghezza e dell'orientamento della nuova pista di Peretola rispetto a quanto previsto dal master plan per l'ampliamento dell'aeroporto di Firenze, si è del parere che un attendibile rilievo delle destinazioni finali dei passeggeri in discesa degli aeroporti di Firenze e di Pisa potrebbe facilitare le decisioni delle Amministrazioni coinvolte. In sintesi i viaggiatori dovrebbero essere trasportati, per quanto possibile, vicino alla loro destinazione.

In un momento in cui si sta focalizzando l'attenzione sui consumi energetici e sui livelli di emissione di CO₂, anche la riduzione degli spostamenti da e per gli aeroporti assume infatti, oltre ad altri fattori da valutare, un aspetto sicuramente rilevante, tanto più nello scenario di crescita del traffico previsto da Enac e su cui è stato sviluppato il master plan. Nell'occasione viene anche rilevato che un aggiornamento del progetto di ampliamento del Vespucci induce ulteriori costi e ritardi che, oltre a dilazionare nel tempo l'appetibilità complessiva della Regione, per le maggiori difficoltà di collegamento sia per turismo che per tutti gli altri motivi di viaggio, rischiano di far sì che l'aeroporto di riferimento della Toscana centrale, alla fine, diventi quello di Bologna.

Preso atto dalle informazioni ricevute da Casà, che i dati relativi risultano disponibili fin da ottobre 2019 e quindi per alcuni mesi prima delle riduzioni di traffico indotte dalla pandemia, la Commissione ritiene particolarmente utile l'effettuazione dell'analisi prima ipotizzata, semplicemente estesa ai numeri degli spostamenti per le varie destinazioni finali e alle modalità con cui gli stessi si realizzano.

Al termine dell'incontro, preso atto della disponibilità espressa da Casà, viene ipotizzato di organizzare a metà dell'anno in corso un webinar formativo, da estendere a tutti i colleghi interessati, sulle tecniche di indagine e modalità operative poste in atto da Teralytics AG riferite anche a specifici interventi per l'effettuazione delle analisi di mobilità.

- **Aggiornamenti sui programmi di attività:**

In riferimento allo sviluppo dei programmi di attività già indicati nel corso della precedente riunione si consolidano alcune indicazioni:

- per i "treni ad idrogeno" del Mugello, preso atto che sul tema sono già stati recentemente realizzati alcuni convegni, anche se afferenti ad altri contesti, si riterrebbe opportuno approfondire, in particolare, sia gli aspetti tecnici per la operatività degli stessi sulla linea Faentina sia quelli per la produzione ed il rifornimento dell'idrogeno. Per tali approfondimenti viene ritenuto importante il coinvolgimento del Cifi anche per agevolare i possibili contributi di FSI. Viene confermata in conseguenza anche l'ipotesi del coinvolgimento, ove di interesse, delle Commissioni "Area Mugello e Val di Sieve" ed "Ambiente ed energia".

- per le altre tematiche che nella precedente riunione si è previsto di approfondire, si ricorda che già in passato, anche non recente, erano stati prodotti dalla Commissione alcuni documenti di orientamento. In particolare si richiama quello intitolato "Sviluppo e prospettive per infrastrutture e trasporto nell'area Fiorentina" del 29 gennaio 2015, a cui potrebbe essere utile far riferimento per lo sviluppo delle varie tematiche. Lo stesso documento verrà quindi reso disponibile ai componenti della Commissione prima della prossima riunione.

-**Varie ed eventuali:**

Con riferimento all'ipotesi, ripresa dai media, del progetto di una nuova linea "veloce" fra Firenze e Pisa si osserva che non è prevedibile un volume di traffico passeggeri tale da ripagare gli ingenti investimenti necessari. Peraltro è ragionevole ipotizzare che gran parte dei viaggiatori sceglierebbe di utilizzare i treni regionali sulla linea attuale con un costo dei biglietti presumibilmente inferiore rispetto a quelli ad AV.

Relativamente alle prossime riunioni viene sollecitata la possibilità di organizzarne l'effettuazione in forma mista, prevedendo sia la partecipazione in presenza presso la sede dell'Ordine sia in collegamento via web. Viene anche chiesto di valutare la possibilità di convocare le riunioni più tardi, al di fuori del normale orario di lavoro.

La riunione, iniziata alle ore 16,30, termina alle 19,00; la prossima riunione sarà convocata indicativamente nella seconda metà del prossimo marzo.

(Fiorenzo Martini)