



GIUNTA REGIONALE DEL LAZIO
.....

ESTRATTO DAL PROCESSO VERBALE DELLA SEDUTA DEL 16 FEB. 1999

ADDI 16 FEB. 1999

NELLA SEDE DELLA REGIONE LAZIO, IN VIA CRISTOFORO COLOMBO, 212 SI E' RIUNITA LA GIUNTA REGIONALE, COSI' COSTITUITA:

BADALONI	Pietro	Presidente	GIASCO	Romolo	Assessore
COSENTINO	Lionello	Vice Presidente	GERMANIN	Giovanni	"
AMATI	Matteo	Assessore	LUCISANO	Pietro	"
BONADONNA	Salvatore	"	MAERONI	Angiolo	"
CIOFFARELLI	Francesco	"	NETA	Michele	"
FEDERICO	Maurizio	"	PEZZUOLLI	Vincenzo	"

ASSISTE IL SEGRETARIO Dott. Saverio Guccione
..... OMISSIS

BONADONNA, CIOFFARELLI.

ASSENTI:

DELIBERAZIONE N° 583

Oggetto: Determinazioni sul documento "Progetto definitivo del sistema di gestione e controllo della circolazione, della sosta e della fermata degli autobus turistici a Roma" predisposto dall'Agenzia romana per la preparazione del Giubileo.



OGGETTO: Determinazioni sul documento "Progetto definitivo del sistema di gestione e controllo della circolazione, della sosta e della fermata degli autobus turistici a Roma" predisposto dall'Agenzia romana per la preparazione del Giubileo.

LA GIUNTA REGIONALE

SU PROPOSTA dell'Assessore alle Opere e Reti di Servizi e Mobilità;

VISTO il documento "Progetto definitivo del sistema di gestione e controllo della circolazione, della sosta e della fermata degli autobus turistici a Roma" - relazione generale - predisposto dall'Agenzia romana per la preparazione del Giubileo;

TENUTO CONTO che l'Assessore Meta aveva incaricato l'Arch. Enzo Coccia, dirigente del Settore 49, di esaminare il progetto definitivo anzidetto;

VISTA la nota presentata dal predetto dirigente nella quale sono stati espressi forti dubbi e perplessità sulla realizzabilità del progetto esaminato, in considerazione della complessità dei problemi trattati, dei tempi ristretti per la realizzazione delle opere e della necessità di una verifica del sistema prima della sua operatività;

CONSIDERATI i rischi che potrebbero derivare dal cattivo funzionamento del sistema e delle pesanti ricadute sulla vita quotidiana dei cittadini di Roma e del Lazio durante l'intero periodo del Giubileo;

RITENUTO opportuno far proprio il contenuto della nota anzidetta;

VISTA la legge 15 maggio 1997 n. 127;

all'unanimità

D E L I B E R A

- di approvare e far proprio per le considerazioni svolte, il contenuto della nota redatta dall'Arch. Enzo Coccia, citata in premessa, allegata al presente atto, di cui è parte integrante e sostanziale;
- di inviare copia del presente atto all'Agenzia romana per la preparazione del Giubileo, al Commissario straordinario per il Grande Giubileo, al Comune di Roma nonché agli altri soggetti interessati alla problematica.

Il presente atto non è soggetto a controllo ai sensi della Legge 15.5.1997, n.127.

IL PRESIDENTE: F.to PIETRO BADALONI

cc IL SEGRETARIO: F.to Dott. Saverio GUCCIONE

23 FEB. 1999



~~.....16 FEB. 1999.....~~

cur

DETERMINAZIONE SUL DOCUMENTO "PROGETTO DEFINITIVO DEL SISTEMA DI GESTIONE E CONTROLLO DELLA CIRCOLAZIONE, DELLA SOSTA E DELLA FERMATA DEGLI AUTOBUS TURISTICI A ROMA" PREDISPOSTO DALLA AGENZIA ROMANA PER LA PREPARAZIONE DEL GIUBILEO.

Relativamente al documento "Progetto definitivo del sistema di gestione e controllo della circolazione, della sosta e della fermata degli autobus turistici a Roma" si ritiene opportuno evidenziare alcuni aspetti di carattere generale, senza peraltro entrare nel merito della metodotologia adottata, che suscitano gravi perplessità a questa Amministrazione sull'esito delle proposte formulate.

In particolare, prima di entrare nel dettaglio delle scelte progettuali, l'aspetto che emerge in maniera rilevante è rappresentato dal fatto di considerare il progetto in termini di "progetto di sistema", cioè solo una sua completa ed integrale esecuzione ne potrà garantire il successo.

In una realtà quale quella romana e laziale ed a fronte di uno studio così complesso, lascia per lo meno perplessi l'aver redatto un progetto che non consideri l'eventualità che solo una parte degli interventi proposti possano essere realizzati, nei tempi stretti che si intercorrono fino al 2000.

Altri notevoli dubbi suscita la tempistica di realizzazione delle opere progettuali. A prescindere dalle considerazioni che la realizzazione e la gestione del progetto avverrà mediante gare ad evidenza pubblica (tempi lunghi), è esplicitamente riportato nel progetto che l'approvazione da parte dell'Amministrazione comunale doveva avvenire, in tempi rapidissimi, entro il mese di dicembre 1998.

Inoltre, sono previsti una serie di adempimenti che l'Amministrazione comunale deve espletare prima dell'avvio delle procedure di gara quali le intese con i proprietari delle aree da destinare a parcheggi check point, l'accordo con la Santa Sede circa le modalità di inserimento del parcheggio del Gianicolo all'interno del sistema di gestione e controllo della circolazione degli autobus turistici, la emanazione di atti amministrativi mediante i quali saranno individuati gli ambiti soggetti a divieto di circolazione e sosta da parte degli autobus turistici, etc. A proposito di questi ultimi, per garantire il



AM

rispetto delle regole, il progetto prevede nei casi di infrazione del divieto di accesso in città sanzioni non inferiori a 2.000.000 (duemilioni) di lire e specifica che, per rendere operative queste innovazioni, è necessaria una Legge nazionale.

In ogni caso un sistema così articolato e complesso in cui è previsto peraltro l'uso di software sofisticati, presuppone tempi di rodaggio e messa a punto di cui non si rileva traccia nei tempi progettuali.

Sempre a proposito della affidabilità del sistema, vi è da rilevare la mancanza di un'analisi dei rischi e di come si farà fronte ad un eventuale blocco del sistema stesso e ciò anche e soprattutto in virtù della presenza di eventi eccezionali con un elevato grado di aleatorietà.

Non risultano, inoltre, stime sui tempi che saranno spesi in coda dagli utenti del sistema e la proposta di alternative quando si supera la capacità di trasporto del sistema stesso. Il progetto mette in evidenza, per esempio, che su alcune linee ferroviarie (fm1, fm5, etc.) esistono, in fasce orarie definite, insufficienze di capacità. Non sembra, però, che siano state fornite alternative per superare tali insufficienze. Queste ultime risultano ancor più accentuate considerando che non vengono presi in considerazione i picchi di domanda giornaliera che porterebbero a dei lunghissimi tempi di attesa degli utenti (tempi non stimati nel progetto). Quanto detto vale anche per le linee A e B della metropolitana.

Inoltre mentre le ferrovie ipotizzano di utilizzare la loro rete al di fuori delle ore di punta, e quindi dopo le ore 9,00 del mattino, il progetto estende l'utilizzo dei treni a tutto l'arco della giornata.

Relativamente, invece, ai parcheggi di scambio si fa riferimento ad alcune aree od infrastrutture che risultano in corso di realizzazione o che sono programmate (con data di completamento prevista entro il 1999) nell'ambito della provincia di Roma e della Regione Lazio. Non risulta però che sia stata effettuata una verifica sullo stato dell'arte di tali parcheggi, mentre per quelli che questa Regione aveva proposto di realizzare si è a tutt'oggi in attesa di una risposta da parte dell'Agenzia.

Non risulta chiaro il modello di ripartizione modale adottato. In particolare, si parla di un riparto modale per il trasporto pubblico pari al 52,2% aereo, 22,8% treno, 18,4% autobus turistico ed il rimanente 6,6% nave ed altro. Si dice poi che utilizzerà un autobus



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

supportate da criteri esplicativi del modello di ripartizione modale adottato e appaiono alquanto fantasiose.

Infine, vi è da rilevare che non risultano chiari i procedimenti di simulazione e di ottimizzazione per la valutazione dei carichi sulle linee di trasporto pubblico e sulle singole tratte. Quanto detto vale anche per le modalità di progettazione del sistema integrativo su gomma, i percorsi delle linee, le dimensioni dei mezzi, le frequenze. Si ipotizza che la rete ferroviaria esistente possa svolgere un ruolo significativo anche in rapporto alle necessità di spostamento delle comitive organizzate, senza tenere in considerazione che già, in precedenza, nel documento erano state evidenziate insufficienze di capacità su ferrovia. E' stata prevista una rete integrativa di autobus ma non appare chiaro come tale rete andrà a influire sull'attuale rete in termini di tempi di attesa, flussi veicolari aggiuntivi, etc.

Infine, non sembra sia stato considerato il sistema tariffario in relazione alle tariffe Metrebus. In particolare quest'ultimo aspetto sembra sia stato completamente trascurato. Si parla, infatti, nel progetto di istituire titoli di viaggio sia cumulativi per comitive (trasferimenti dai parcheggi di scambio verso il centro della città) sia individuali e di prevedere, inoltre, sistemi di compensazione fra le diverse aziende che facciano rientrare, nei costi complessivi di gestione del sistema, la fruizione di servizi integrati. Peraltro al riguardo si ricorda che la competenza in materia tariffaria è della Regione Lazio.

In conclusione questa Amministrazione non può che esprimere forti dubbi e perplessità sulla realizzabilità del progetto, tenuto conto della sua complessità, dei tempi ristretti e della necessità di una sua verifica ed eventuale rielaborazione alla luce delle osservazioni sopra riportate.

lu

Si ritiene opportuno riflettere sulla impostazione complessiva del sistema, semplificando al massimo procedure, realizzazione di opere e sistemi informatici e gestionali che, per la loro complessità, presentano elevati rischi di malfunzionamento con conseguenti pesantissime ricadute sulla vita quotidiana dei cittadini di Roma e del Lazio per tutto il periodo Giubilare..

REGIONE LAZIO
Assessorato Opere e R.M.
di Servizi e Mobilità
IL DIRIGENTE DEL SETTORE
Dott. Arch. ENZO COCCIA

EC/1212



En