

COMUNE DI CAMOGLI

LINEE GUIDA PER LA MITIGAZIONE DEL TRAFFICO NEL COMUNE

Ottobre 2014

Studio Ionna
Ingegneria dei Trasporti, Informatica, Gis
Via Donghi 42A/18 - 16132 Genova - P.Iva 02151280993
Tel. 3316991626 - Fax 0108596980
email: roberto@ionna.it - email certif.: roberto@pec.ionna.it
Roberto Ionna nato a Genova 05/10/1966 – C.F. NNIRRT66R05D969H

INDICE DOCUMENTO

1. Obiettivo del documento 3
2. L'ambito territoriale di riferimento 3
3. Accessibilità 3
3.1. Le caratteristiche delle strade 4
3.2. La sosta su suolo pubblico 5
3.3. La sosta su suolo privato 5
4. Il traffico 6
4.1. I rilievi di traffico 7
5. La capacità 7
6. Le proposte 7
7. I sistemi tecnologici per la gestione 7

INDICE FIGURE

Figura 1 Accessibilità a Camogli 3
Figura 2 ingresso al centro regolato da impianto semaforico a residenti e veicoli merci 4
Figura 3 ingresso al centro indifferenziato 4
Figura 4 via Bettolo direzione mare 4
Figura 6 via Bettolo parcheggio a raso e alberature 5
Figura 7 via Ferrari 5
Figura 5 via Bettolo parcheggio riservato residenti 6
Figura 8 via Ferrari ingresso parcheggio Cenobio dei Dogi 6

1. Obiettivo del documento

Il documento si pone l'obiettivo di individuare le migliori condizioni gestionali del traffico nei periodi di punta rappresentati dalla forte attrattività turistica che il Comune di Camogli esercita nei periodi primaverili/estivi.

La particolare conformazione territoriale non aiuto nel gravoso compito visto che i collegamenti viari si presentano ad "imbuto" portando da tutte le zone i veicoli che poi devono ripercorrere la medesima strada per allontanarsi dal sito.

Il documento conclude con alcune proposte gestionali del traffico attraverso l'utilizzo dei sistemi tecnologici all'avanguardia.

2. L'ambito territoriale di riferimento

L'ambito territoriale di riferimento è costituito dalle aree immediatamente adiacenti alla zona della stazione ferroviaria ove verranno realizzati un parcheggio privato ed un parcheggio pubblico a rotazione entrambi interrati.

3. Accessibilità

L'accessibilità veicolare è garantita da una unica strada (Figura 1 Accessibilità a Camogli) che, dipartendosi dal Comune di Recco, raggiunge Camogli con una sezione stradale contenuta consentendo comunque un doppio senso di circolazione e, in alcuni tratti, la sosta a raso su strada.



Figura 1 Accessibilità a Camogli

Tale viabilità consente un doppio accesso a Camogli il primo riservato a residenti e ai veicoli merci (Figura 2 ingresso al centro regolato da impianto semaforico a residenti e veicoli merci) ed il secondo indifferenziato distanze circa 2,5 Km in direzione levante dal precedente (Figura 3 ingresso al centro indifferenziato).



Figura 2 ingresso al centro regolato da impianto semaforico a residenti e veicoli merci



Figura 3 ingresso al centro indifferenziato

Sulla medesima infrastruttura gravano inoltre i veicoli che provenendo da levante (“Ruta-Rapallo-Santa Margherita”), desiderano raggiungere il centro di Camogli attraverso il varco ad accesso indifferenziato.

3.1. Le caratteristiche delle strade

Le strade che costituiscono l’adduzione a Camogli si presentano come una unica carreggiata percorsa da un doppio senso di circolazione di larghezza mediamente di circa 6,50 mt. di cui 4,50-5,00 dedicati alla circolazione veicolare.

La viabilità che dalla strada di adduzione raggiunge la stazione ferroviaria presenta le medesime caratteristiche ma si riscontra, sul lato destro della carreggiata (lato mare), la presenza di piantumazione intercalata da sosta a raso elementi questi ultimi che influenzano la capacità oraria di smaltimento del traffico dell’infrastruttura.



Figura 4 via Bettolo direzione mare

3.2. La sosta su suolo pubblico

La sosta su suolo pubblico attualmente serve sia i residenti che il personale degli esercizi commerciali che i veicoli dei turisti attratti dalle bellezze autoctone dei luoghi.

La sosta è attualmente suddivisa in aree blu a pagamento con alcuni stalli riservati a residenti e/o persone con mobilità ridotta e/o veicoli di servizio nelle diverse zone del Comune.



Figura 5 via Bettolo parcheggio a raso e alberature



Figura 6 via Ferrari

3.3. La sosta su suolo privato

La sosta su suolo privato è fortemente influenzata dagli spazi a disposizione dall'hotel "Cenobio dei Dogi" che consentono la sosta a circa 180-200 auto oltre ai molti accessi/box privati che consentono il rimessaggio dell'auto utilizzata per gli spostamenti abituali ai proprietari delle abitazioni.



Figura 7 via Bettolo parcheggio riservato residenti



Figura 8 via Ferrari ingresso parcheggio Cenobio dei Dogi

4. Il traffico

In relazione alla forte connotazione turistica del Comune di Camogli i flussi di traffico sono caratterizzati da notevoli punte se confrontiamo i dati invernali rispetto a quelli estivi e, nei periodi caldi, si notano notevoli differenze tra i giorni infrasettimanali e il fine settimana.

La particolare configurazione della rete viaria “ad anello chiuso” non agevola il defluire del traffico ma contribuendo invece ad aumentarne i numeri.

Il forte afflusso di auto e la corrispondente insufficienza di posteggio crea difatti un forte traffico stanziale parassitario dovuto alla affannosa ricerca del posto auto.

La creazione di ulteriore disponibilità di posteggio comporterebbe una diminuzione di tale valore parassitario ed una conseguente fluidificazione del traffico stesso.

Tale misura se utilizzata in contemporanea all’adozione delle ultime tecnologie di conteggio e controllo del traffico a monte dell’area centrale andrebbe a regolare in modo massivo la circolazione nell’area.

4.1. I rilievi di traffico

Le linee guida per la fluidificazione del traffico devono essere elaborate, progettate e verificate in presenza di adeguati rilievi di traffico sia nelle strade di adduzione sia all'interno del centro cittadino in modo da valutare sia la variabilità stagionale dei flussi sia la variabilità all'interno delle diverse fasce orarie della giornata. Tali rilievi possono essere effettuati sia manualmente attraverso gli operatori sia utilizzando tecnologie meccaniche (tubi pneumatici, spire magnetiche) sia utilizzando le nuove tecnologie (spire virtuali, radar) ma devono anche essere effettuati per almeno 20 ore al giorno nei fine settimana e devono poter essere ripetute nel corso dell'anno.

5. La capacità

La capacità di una strada si definisce come il flusso veicolare massimo che può attraversare una sezione della strada stessa; ovviamente tale capacità dipende dalla distanza tra i veicoli e la presenza di eventuali ostacoli laterali.

6. Le proposte

Le proposte attuative per il miglioramento della viabilità passano attraverso diverse fasi realizzative che prendono il via dalla possibile specializzazione delle zone come, ad esempio, zona sosta residenziale, zona sosta bus turistici, zona pubblica.

Le zone dovrebbero essere distinte in modo da evitare traffico parassitario nelle zone più in basso vista la maggiore disponibilità di sosta a rotazione (+150 nuovi posti) e la nuova disponibilità di sosta per parcheggi privati (+250 nuovi posti) nella zona di Piazza Matteotti eventualmente riservandole interamente a residenti e bus turistici (lasciando invariata la disponibilità dei posti auto agli accessi privati)

7. I sistemi tecnologici per la gestione

Come già in precedenza analizzato, l'area urbana è soggetta a forti variazioni di flussi viari nei differenti periodi stagionali, che interessano le vie di accesso dell'area e relativi stalli di sosta. La presenza dei flussi turistici giornalieri e stanziali, nonché relativi mezzi di trasporto di grandi dimensioni, unitamente alla ridotta dimensione delle via di accesso e transito alle aree di interesse e di sosta di tali mezzi, rende necessario procedere ad una opportuna gestione degli accessi sull'area, tale da governare opportunamente tali flussi indirizzando i mezzi dei non residenti, al fine di evitare fenomeni di:

- ridurre al minimo gli impatti sul traffico residenziale
- ridurre al minimo il traffico parassitario;
- ridurre al minimo i fenomeni di intasamento sulle vie di accesso e di transito;
- ridurre al minimo i fenomeni di congestione in prossimità delle aree di sosta;
- evitare fenomeni di non opportuno ed inappropriato riempimento delle aree di sosta.

Pertanto, risulta necessario pianificare un sistema di gestione complessivo della sosta, tale da poter governare al meglio con l'introduzione di opportuni sistemi tecnologici, le situazioni di cui sopra ed evitare, gravi disagi alla circolazione tali da comportare anche forti negatività sui residenti.
In particolare le azioni da compiere per contrastare tali situazioni, devono essere di tre tipi:

- strutturazione delle aree di sosta con opportuni sistemi di gestione, tali da governare l'accesso ed evitare fenomeni di accodamento che possono compromettere la normale circolazione viaria di prossimità;
- posizionamento di pannelli informativi in posizioni strategiche tali da indirizzare opportunamente i flussi verso gli stalli con posti disponibili;
- preferenziare e definire aree opportune per i veicoli di grosse dimensioni atti al trasporto persone.

Tutti i punti di cui sopra possono essere realizzati attraverso differenti step tecnologici, ognuno con impatto crescente sia sotto l'aspetto economico sia gestionale. Questa considerazione implica un livello di partenza (livello zero), rappresentato dal mantenimento della situazione attuale, nella quale non è presente alcun sistema di gestione e controllo dei flussi circolatori, in particolare di quelli legati alla sosta nelle aree destinate.

Le fasi di sviluppo tecnologico precedentemente citate possono sinteticamente essere le seguenti:

1. Installazione dei un certo numero di pannelli informativi in punti strategici di accesso all'area urbana (di caratteristiche e dimensioni che verranno successivamente definite in accordo con le esigenze della locale Pubblica Amministrazione, delle possibilità pratiche di installazione e delle caratteristiche e funzionalità che si vogliono implementare);
2. Installazione di sistemi tecnologici e meccanici di controllo e gestione della sosta nelle aree attualmente non attrezzate (in particolare risulta indispensabile implementare un controllo a barriera per quanto concerne gli stalli siti su via Ferrari);
3. Definizione di aree e regole di accesso, sosta e gestione complessiva per tipologia di mezzo (in particolare BUS turistici.

Tutti i punti di cui sopra possono essere implementanti anche separatamente e non necessariamente nell'ordine indicato, nella successiva elaborazione verranno meglio definiti tali aspetti, anche in relazione della Pubblica Amministrazione, in termini di obiettivi, necessità e capacità/possibilità di spesa o di finanziamento (comunitario o ministeriale).
In particolare, per quanto concerne il primo step tecnologico, viene prevista l'installazione di complessivi 6 pannelli informativi di indirizzamento in punti strategici delle arterie di accesso all'area urbana. I pannelli, sotto l'aspetto funzionale, dimensionale e visivo, dovranno avere caratteristiche tecniche operative opportune che verranno in seguito definite previ sopralluoghi con aziende specifiche di settore, al fine di poter fornire dettagli tecnico/operativi ed economici opportuni.

I 6 pannelli sopra indicati, dovranno essere posizionati nei punti strategici di accesso all'area con indicazioni di dettaglio via via crescenti in modo che ogni automobilista possa avere la percezione di quali sono il totale dei posti liberi in Camogli, quindi nella zona della stazione, nella zona sottostante, etc….
Tale posizionamento, collegamento e operatività tecnologica dovranno essere oggetto di ulteriore studio di approfondimento.