



Nota tecnica sullo Studio trasportistico di ASPI per la Gronda di Ponente

Autore : arch. Giovanbattista Poggi – Regione Liguria

Ricevuto in data: 1 febbraio 2009

Invio le seguenti annotazioni precisando che non si tratta di valutazioni di merito sulle diverse ipotesi di tracciato ma di valutazioni sulla efficacia e sulla leggibilità del documento predisposto da ASPI e sulla credibilità degli elementi ivi contenuti. Preciso inoltre che questa nota non rappresenta l'opinione ufficiale della Regione che, peraltro, non ha condiviso l'impostazione del testo.

Premesse (pagg. 3 e 4):

- la descrizione delle diverse ipotesi di tracciato è poco chiara, anche per chi conosce l'argomento ed il territorio, da un lato poiché le descrizioni sono molto ripetitive, dall'altro per carenza di indicazioni rilevanti, per esempio, per le ipotesi C e D non si capisce che è previsto un ponte sul Polcevera sostitutivo dell'esistente e non aggiuntivo;
- la scarsa leggibilità delle cartografie, anche ingrandite, non aiuta a chiarire le descrizioni suddette e la stessa numerazione è poco logica, dato che l'ipotesi A bis è nettamente differente dalla A;
- i raccordi e gli svincoli previste per le diverse ipotesi non sono leggibili dalle cartografie, mentre rappresentano dei fattori fondamentali per valutare la diversa efficacia delle varie soluzioni, per cui sorge almeno il dubbio che certi svincoli siano effettivamente "completi", come dichiarato, specie per le ipotesi A bis e B che paiono svilupparli integralmente in galleria, con più livelli sovrapposti;
- soprattutto bisognerebbe poter verificare sulle carte che esistano effettivamente i raccordi fra la gronda e Sampierdarena, dato che l'ottimizzazione effettiva dell'efficacia dell'opera consiste nel poter deviare sul nuovo asse autostradale anche le relazioni fra Sampierdarena e Voltri, fatto che a giudicare dalle tabelle finali di scenario pare non essere stato pienamente compreso dai progettisti;
- la presenza o meno dei raccordi suddetti non risulta leggibile né dal testo, né dalle mappe, anche ingrandite, e questo è un difetto rilevante, dato che si tratta di elementi determinanti in termini di costi – benefici e di ricadute sul territorio, a partire dall'eventualità di poter declassare per usi urbani tratte della rete preesistente;
- nella descrizione delle diverse ipotesi manca inoltre qualsiasi dato dimensionale, mentre risulta indispensabile indicare almeno la lunghezza dell'asta principale e quella totale di svincoli e raccordi, corredate dai dati quantitativi relativi a gallerie e viadotti, in valori assoluti e percentuali;
- manca anche qualsiasi riferimento ai costi delle diverse ipotesi, in valore assoluto ed in termini di costo Kilometrico unitario;

Valutazioni (pag. 5):

- appare improbabile che il LOS della tratta urbana della A10 sia peggiore di quello della tratta urbana della A12 ed appare anche strano che il LOS peggiore in assoluto riguardi la A7 sud, mentre le crisi ricorrenti derivano dalla conclamata insufficienza dimensionale e geometrica del ponte Morandi, per cui sarebbe opportuna una ulteriore verifica;
- è necessario verificare che la citata soluzione di progetto che prevede il riutilizzo di entrambe le carreggiate esistenti della A7 in direzione sud – pessima dal punto di vista funzionale ed ambientale e riproposta unilateralmente nonostante sia già ampiamente contestata – sia effettivamente raccordata con svincoli completi con le diverse ipotesi di gronda, dato che si tratta di un fattore determinante per la funzionalità e che lo sdoppiamento rende molto difficoltoso prospettare svincoli effettivamente completi;

Indicatori (pag. 7)

- l'indicatore I3 è corretto ed è quello di maggiore interesse per il dibattito – dato che l'alleggerimento della A10 sarà determinante per il futuro del ponente cittadino – ma è descritto talmente male da apparire fuorviante e diviene comprensibile solo se integrato con gli elementi forniti a pag. 51 e seguenti;
- l'indicatore I4 è invece assolutamente iniquo e fuorviante, dato che riguarda solo la tratta della A7 compresa fra Bolzaneto e l'innesto della A12 che è interessata dai raccordi delle ipotesi A, A bis e B, mentre i raccordi delle ipotesi C e D interessano la tratta della A7 posta più a valle, fra l'innesto della A12 e quello della A10, non coperta da alcun indicatore;
- la conseguenza immediatamente evidente – suffragata dai dati riportati alla fine del documento – è che l'indicatore I4 penalizza le ipotesi basse, mentre un eventuale indicatore I4 bis, relativo alla tratta della A7 fra gli innesti della A12 e della A10, penalizzerebbe quelle alte, per cui l'I4 deve essere eliminato oppure deve essere affiancato dall'I4 bis;
- è opportuno sottolineare che la scarsa rappresentatività dell'indicatore l'I4 – e varrebbe pure per l'I4 bis – dipende anche, in larga parte, dalla pessima soluzione progettuale proposta per la A7 che non prevede il raddoppio completo della tratta urbana e che non ne risolve appieno le criticità, come dimostrano i LOS di progetto;
- paradossale, sotto questo profilo, è che in alcune ipotesi i progetti terminano proprio all'imbocco della famigerata galleria Monte Galletto che verrebbe mantenuta in esercizio, nonostante da diversi anni stia condizionando la funzionalità dell'intera rete genovese e rappresenti tuttora un problema irrisolto;

Nodo S. Benigno (pagg. 18 – 21 e pagg. 31 -32);

- l'inserimento di questi elementi nel documento fa solo confusione;

Analisi di traffico (pagg. 23 – 28):

- la scelta dei cinque tratti elementari è discutibile, dato che solo uno di questi – fra l'allacciamento A7 / A12 e l'allacciamento A7 / A10 – riguarda un tratto effettivamente urbano, sotteso alle diverse ipotesi di tracciato della gronda di ponente;
- è infatti noto che l'interesse si concentrerà sulle tratte della A10 comprese fra Voltri e Pegli, fra Pegli e Aeroporto, fra Aeroporto e Sampierdarena e per la A7 inevitabilmente anche sul tratto fra l'allacciamento A12 e Bolzaneto, al fine di comprendere il mutamento di queste situazioni insediative, prima e dopo la realizzazione della gronda;
- inoltre alcuni dei dati sintetizzati pongono dei dubbi, per cui sarebbe opportuno chiarire se e come incida la possibilità di scegliere due percorsi alternativi fra Genova e Milano, attraverso la A26 o attraverso la A7, senza che ciò possa essere rilevato dai sistemi di esazione dei pedaggi;

Metodologia (pagg. 33 e 34);

- le argomentazioni sono strettamente specialistiche e danno l'impressione di essere rivolte ad un pubblico selezionato;

Scenario attuale (pagg. 35 e 36):

- i dati riportati sono sicuramente utili, mentre le considerazioni non risultano mirate, dato che il dibattito riguarda la gronda di ponente e gli effetti potenziali delle diverse ipotesi alternative e non la funzionalità dell'intero nodo di Genova, per cui sarebbe opportuno integrare i commenti con riferimento alla tratta compresa fra Voltri, Sampierdarena e Bolzaneto;
- in questa tratta, in particolare, si evidenzia che il confronto fra i dati relativi al tratto fra allacciamento A7 / A10 e Aeroporto e quelli riferiti al tratto fra Aeroporto e Pegli indicano un maggiore volume di traffico sul secondo, fatto assolutamente diverso da quello generalmente percepito;

Trend di crescita (pagg. 37 – 43):

- la valutazione sulla credibilità di queste stime è difficilissima, l'unico spunto che vale la pena di segnalare è che forse sono sottodimensionate le potenzialità del porto di Sampierdarena, i cui enormi spazi sono ampiamente sottoutilizzati e dove, di contro, sono in corso processi di efficientamento ad elevato potenziale;

Scenario programmatico (pagg. 44 – 51):

- sostanzialmente corretto, anche se allo stato non possono esserci certezze sulla realizzazione del tunnel sub – portuale, la cui influenza sulle diverse ipotesi di gronda è marginale;
- eventualmente può apparire parzialmente sottovalutato l'effetto della trasformazione prevista fra Sampierdarena e Cornigliano, incentrata sulla realizzazione dell'asse urbano composto dal nodo di S. Benigno, da lungomare Canepa e dalla strada a mare e connotata anche dall'apertura di un secondo accesso al porto da ponente, mentre, correttamente, altre opere viarie urbane programmate nel ponente cittadino non sono state considerate, in ragione della loro scarsa rilevanza sulla rete autostradale;

Scenario progettuale base ipotesi C (pagg. 51 – 58):

- la valutazione è troppo sintetica, al limite della possibilità di comprensione, ma soprattutto non vengono evidenziati gli effetti determinati sulla tratta urbana della A10, contrariamente alle attese del pubblico;
- il cenno a "l'effetto di ricanalizzazione dei flussi veicolari dalla A10 alla gronda di ponente" è espresso soltanto in termini di TGM ed valore assoluto, per cui è difficile apprezzarne l'effettiva consistenza, tanto più che anche il confronto tra le varie tabelle è macchinoso e non di immediata comprensione;
- manca in particolare un raffronto fra il carico di traffico registrato e previsto sui tratti compresi fra Voltri e Pegli e fra Pegli e Aeroporto – altamente incompatibili con gli insediamenti circostanti ed eventualmente suscettibili anche di declassamento – e manca qualsiasi riferimento a dati percentuali, sia nel raffronto fra gronda e A10, sia in relazione al prima e al dopo la realizzazione della nuova infrastruttura;
- paradossalmente manca anche una sottolineatura dell'effetto determinato dalla ipotesi C sulla A10 in termini di deviazione dei veicoli pesanti, mentre dalle tabelle si evince con chiarezza che il transito di veicoli pesanti sulla A10 è previsto pari a zero;
- per desumere dei dati significativi in tal senso sarebbe sufficiente evitare al lettore il confronto fra le tabelle rispettivamente delle pagg. 45 e 53, 47 e 55, 45 e 57, pubblicando in evidenza i soli termini di paragone per i tratti compresi fra Voltri e Pegli e fra Pegli e Aeroporto ed eventualmente i soli dati TGM;

- sorprendentemente inoltre, senza la benché minima spiegazione, il dato di “ricanalizzazione” decresce fra il breve, medio e lungo periodo ed anche questo elemento può contribuire a disorientare il pubblico, dato che il trend di crescita dei traffici è piuttosto accentuato, tanto che sorge qualche dubbio sulla piena funzionalità della simulazioni;
- in ogni caso, sarebbe anche opportuno che i dati suddetti fossero testati nel dettaglio, verificando i singoli itinerari e verificando anche la possibilità di adottare accorgimenti – in primis una efficace segnaletica – per canalizzare tutti i flussi meramente autostradali – come ad esempio la relazione fra Sampierdarena e Voltri – sulla nuova autostrada;
- l’importanza di sgravare i tratti urbani dal traffico passivo è evidente per la città ma lo è anche per la concessionaria, dato che puntare ad un incremento dei flussi sulla gronda ne migliora il rapporto costi – benefici e supera una volta per tutte l’opzione zero;
- conseguentemente sarebbe opportuno verificare anche la possibilità di dirottare anche le relazioni – limite come quella fra Voltri e Aeroporto che con un adeguata gerarchizzazione degli svincoli potrebbe divenire conveniente da percorrere lungo la nuova infrastruttura anziché sulla vecchia A10;

Tracciati a confronto (pag. 59 e seguenti):

- l’argomento di effettivo interesse per il dibattito pubblico è proprio questa, per cui questa parte del documento è chiaramente insufficiente, specie nella tavola finale di confronto;
- gli indicatori prescelti sono inoltre discutibili e la più diffusa specificazione degli stessi in questo paragrafo rende necessarie nuove osservazioni, tanto più che è possibile confrontarne l’efficacia con il riscontro dei dati effettivi;
- in particolare l’indicatore I5 è fuorviante, poiché interessa tutto il nodo – in larga parte confermato nello stato di fatto – e che comunque viene modificato in maniera molto differente dalle diverse ipotesi di tracciato, per cui anziché concentrare l’attenzione sull’argomento specifico propone un dato che assomiglia alla media del pollo;
- analogamente I6 è fuorviante, poiché l’ambito soggetto a verifica è ben più ampio di quello influenzato dalla nuova realizzazione ed inoltre poiché, paradossalmente, la media dei LOS viene negativamente influenzata anche dai LOS A, cioè anche da tratte che non intercettano traffico;
- su questa tematica, nello specifico, incide particolarmente l’anomalo trattamento riservato alla A7 che in alcune parti viene radicalmente rinnovata ma in prevalenza viene confermata nell’attuale, evidente condizione di obsolescenza funzionale;
- per I7 la valutazione è difficile, trattandosi di un’altra media arbitraria, mentre per I4 vale quanto già detto e cioè che si tratta di un indicatore sbilanciato su una sola porzione della A7 e pesantemente influenzato dalle scelte progettuali che proprio per la A7 sono concettualmente discutibili;
- in merito all’adozione del sistema HCM va invece rilevato che sulla definizione dei LOS inciderebbero sensibilmente anche altri fattori allo stato non considerati, come ad esempio l’eventualità di adottare una sezione tipo con 3 corsie senza emergenza anziché a 2 con emergenza ovvero con 3 corsie “dinamiche”, come quelle recentemente realizzate dalla stessa concessionaria a Bologna, eventualità che era stata proposta anche in sede di discussione dell’ipotesi C;

LOS (pag. 60):

- c’è un errore materiale, tutti i LOS sono indicati come LOS A;

FFS (pag. 61):

- per la soluzione con la doppia A7 in direzione sud non è indicato lo FFS, mentre per il nodo di S. Benigno e per lungomare Canepa sono indicati degli improbabili FFS = 120 Km/h;

Confronto finale (pag. 63):

- il confronto ridotto ad una sola pagina e basato su indicatori scarsamente logici è fuorviante per un pubblico non competente ed anche le annotazioni – in larga parte discutibili – non aiutano;
- l'annotazione relativa all'indicatore I4 evidenzia infatti come lo stesso sia sbilanciato e fuorviante ma tale fatto, seppure accennato, non viene adeguatamente evidenziato e non risulta quindi chiaro;
- in termini di merito – non necessariamente evidenti a tutti – emerge poi che I1 è un indicatore non significativo, specie se non si spiega dove e come lo si misura;
- I2 mette correttamente in evidenza come le ipotesi C e D siano più efficaci in termini di assorbimento del traffico ma l'unità di misura significativa per questo scopo è il TGM e non la punta oraria che, fra l'altro, rappresenta un dato disomogeneo rispetto a quelli fino ad ora richiamati;
- l'indicatore I3 – senza spiegazioni sufficienti – è il più criptico, pur essendo il dato di maggiore interesse per il pubblico, dato che non spiega a cosa siano attribuibili le differenze fra le ipotesi C e D – più efficaci – e le altre;
- nello specifico, di conseguenza, è assai difficile comprendere che la maggiore efficacia relativa dell'ipotesi A rispetto alla A bis è dovuta al fatto che solo la A ha un raccordo supplementare con lo svincolo dell'Aeroporto e che però, per questo motivo, è previsto costi circa 1 miliardo di € in più;
- analogamente è difficile capire perché l'ipotesi B sia più efficace della A bis, dato che entrambe sono prive del raccordo supplementare con l'Aeroporto mentre sicuramente differenti sono i loro rispettivi svincoli con la A7, fatto che però non si evince neppure dalla cartografia;
- il tutto anche senza contare che alcuni dei valori che determinano l'indicatore I3 dovrebbero essere opportunamente approfonditi in sede tecnica, poiché alcuni fattori oggettivi – la presenza essenziale del nuovo svincolo di Campi, l'effetto di interrelazione diretta fra il bacino di ponente (A10 esterna, A26 e Voltri) e quello di levante (Sampierdarena, Bolzaneto, A7 esterna, Genova Est, A12 esterna) determinato proprio da questo svincolo, la gerarchizzazione da rallentamento che lo stesso determina fra la vecchia A10 e la nuova gronda – inducono intuitivamente a supporre che con le soluzioni basse la sottrazione di traffico dalla A10 possa essere ancora più sensibile;
- accanto all'I3, peraltro, per offrire una panoramica completa ed in ragione della rilevanza di questo dato, dovrebbe opportunamente comparire un indicatore I3 bis, relativo al solo traffico pesante, dato che secondo le tabelle delle pagine 53, 55 e 57 le ipotesi C e D azzerano i veicoli pesanti sulla vecchia A10;
- I7, infine, è un indicatore scarsamente comprensibile se i relativi dati non ne vengono dettagliatamente commentati rispetto alle situazioni reali;

Cartografie degli scenari (pagg. 64 – 69):

- senza il corredo di una selezione di dati mirati e comparati anche le cartografie sono di difficile se non impossibile lettura, per cui è inevitabile affidarsi ai commenti dei redattori del documento, comunque eccessivamente centellinati ed in parte criticabili.

G.B. Poggi

Direttore Generale della Direzione Centrale
Programmazione e pianificazione strategica - Regione Liguria
e-mail gb.poggi@regione.liguria.it
tel 010 5488200; fax 010 5484455