



La famigerata connessione porto Savona-autostrade va avanti in silenzio

Paolo Forzano
04 07 2018

Una amministrazione comunale dovrebbe affrontare il “futuro” con due mezzi programmatici: il PUC Piano Urbanistico Comunale ed il PUMT Piano Urbano Mobilità e Traffico.

Un piano della mobilità deve affrontare tutte le tematiche afferenti con una visione integrale e sistemica. In particolare devono essere inquadrati correttamente i flussi di vario livello: autostradale, strade di grande comunicazione, urbane ai vari livelli di dettaglio, e tutte le possibili sinergie per migliorare la funzionalità dell’insieme.

A Savona è anche necessario dare una giusta collocazione al traffico del porto, che da oltre 50 anni è un grosso vincolo per il comprensorio savonese: 30 anni fa l’amministrazione savonese ha anche subito un sollecito dalle UE di liberare il centro della città dal traffico portuale.

L’amministrazione Comunale di Savona che fa sull’indirizzo dei grandi flussi di traffico, sul traffico del porto, e sulle principali vie di accesso alla città?

Andiamo avanti proponendo un progetto dopo l’altro senza chiare idee? O le chiare idee sono: l’Aurelia bis risolverà tutto? Ne vogliamo parlare?

Il progetto IRE 2015 – passeggiata ciclopedonale Savona – Albissola Marina

Questo progetto è passato molto in sordina, presentato in Provincia, con slides molto piccole, poco visibili. Ma questo progetto NON è solo il progetto di passeggiata ciclopedonale ma di rivisitazione dell’Aurelia nel tratto. Che cosa propone questo progetto?

- 1) realizzazione ciclopedonale sulla sede Aurelia con conseguente restringimento della carreggiata dell’Aurelia a due corsie da 3,5 metri per senso di marcia

Aurelia ristretta di 3,5 metri per far posto a ciclabile



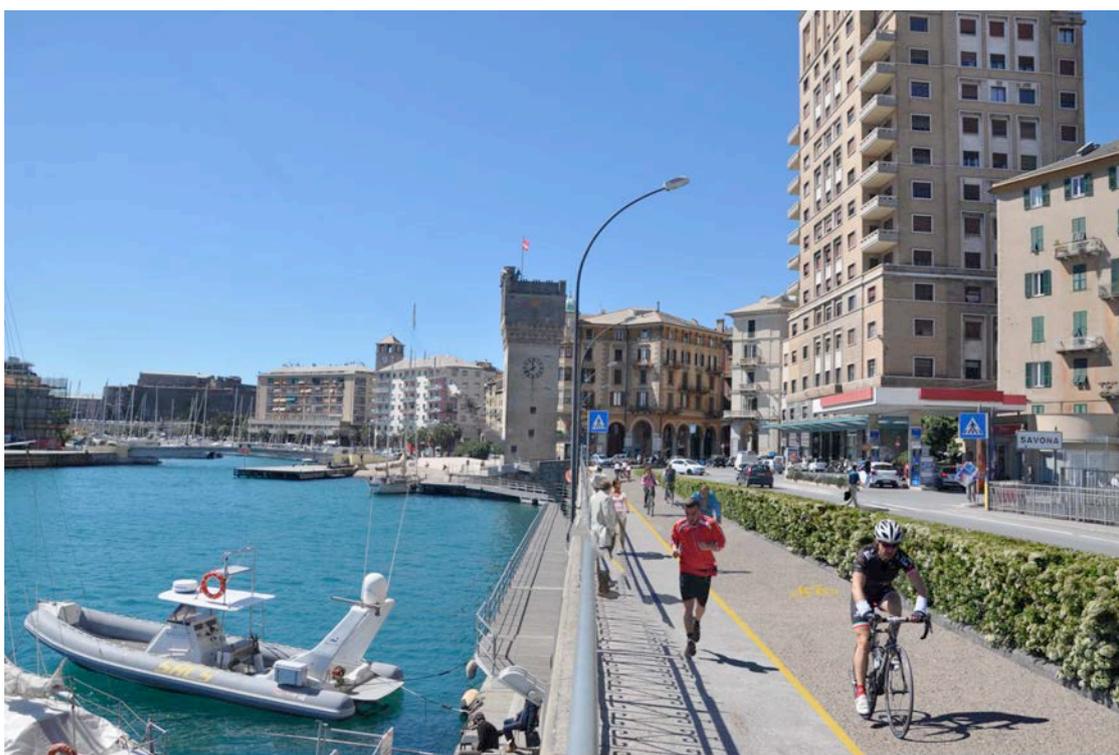
2) alla Torretta forte restringimento stradale



 **REGIONE LIGURIA**
DIPARTIMENTO PROGRAMMI REGIONALI, PORTI,
TRASPORTI, LAVORI PUBBLICI ED EDILIZIA
Settore Progetti Infrastrutture Viabilità Porti e Logistica

 **Infrastrutture Recupero Energia**
agenzia regionale ligure
Divisione Infrastrutture Sanità Recupero Riqualificazione

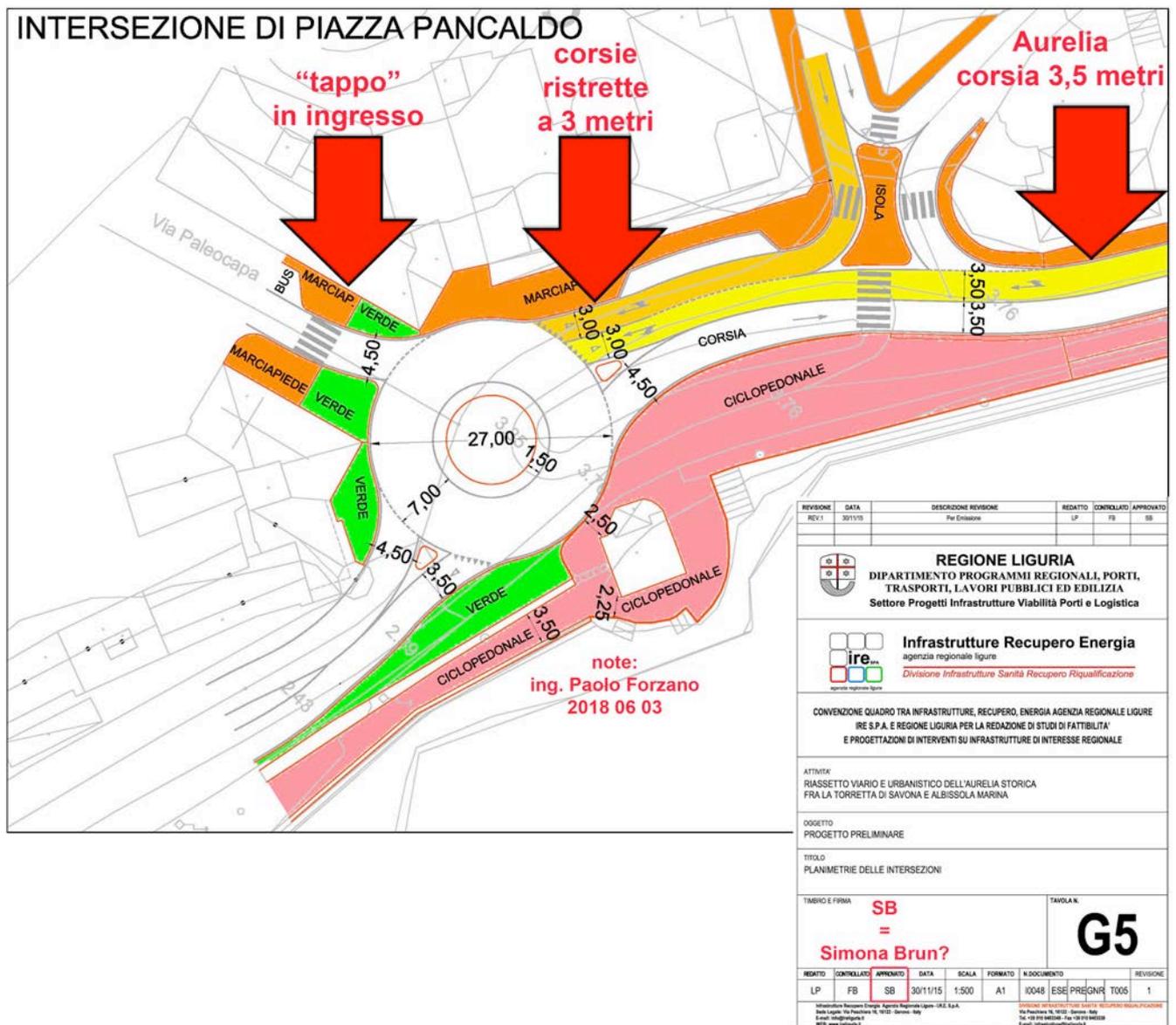
1



 **REGIONE LIGURIA**
DIPARTIMENTO PROGRAMMI REGIONALI, PORTI,
TRASPORTI, LAVORI PUBBLICI ED EDILIZIA
Settore Progetti Infrastrutture Viabilità Porti e Logistica

 **Infrastrutture Recupero Energia**
agenzia regionale ligure
Divisione Infrastrutture Sanità Recupero Riqualificazione

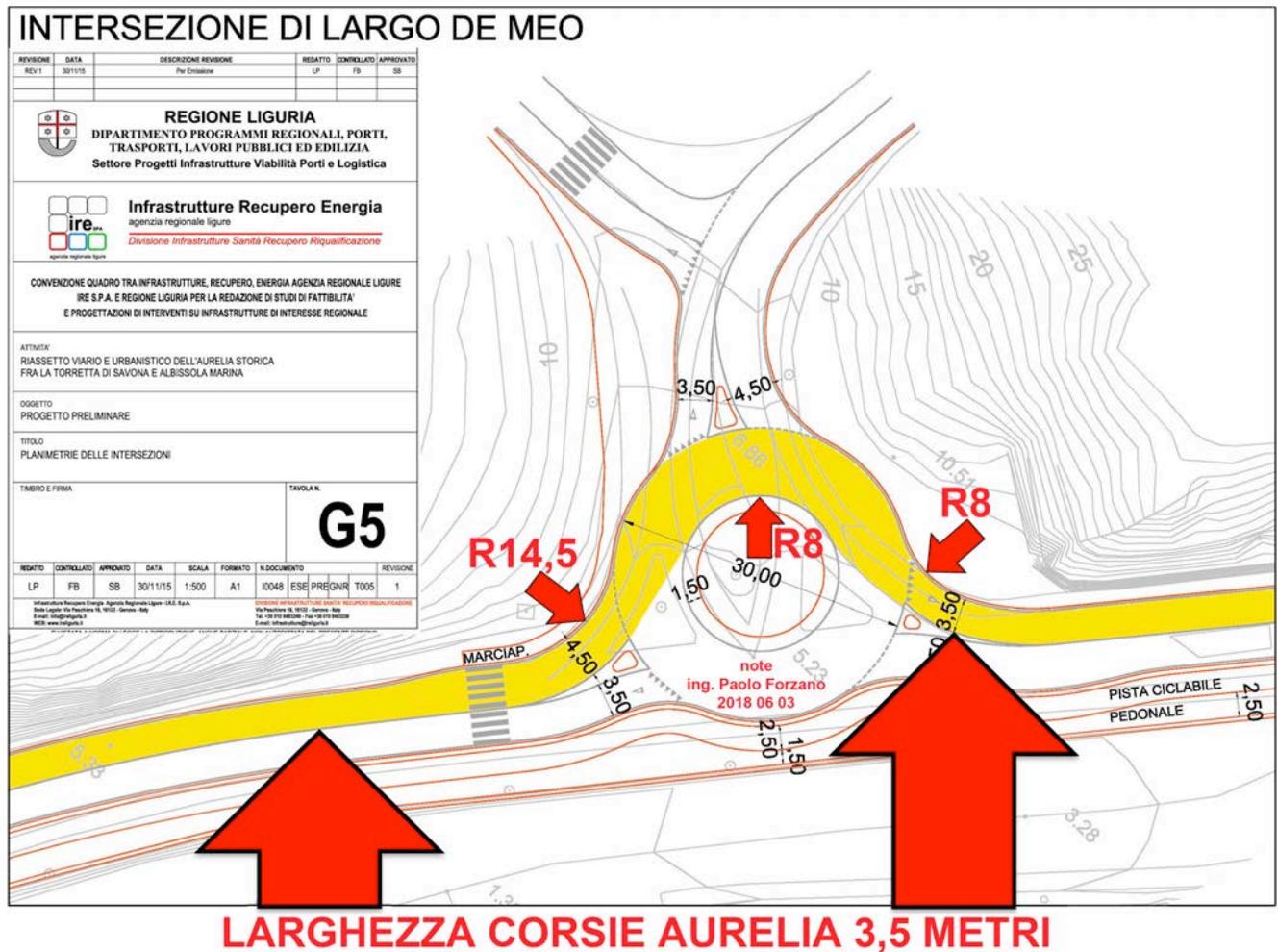
2



Viabilità molto modificata in piazza Leon Pancaldo con:

- Aurelia da Albissola corsia larga 3,5 metri
- soppressione corsia emergenze in centro strada
- Aurelia da Albissola in piazza Leon Pancaldo corsia larga 3 metri
- corsia discesa via Berlingeri in piazza Leon Pancaldo corsia larga 3 metri
- accesso in via Paleocapa ristretto da aiuole e marciapiedi

Rotatoria largo De Meo – accesso ospedale



- Aurelia da Albissola corsia larga 3,5 metri
- soppressione corsia emergenze in centro strada
- Aurelia verso Savona corsia larga 3,5 metri
- Raggi di curvatura totalmente inadeguati al traffico pesante
- Raggi di curvatura molto difficili per i bus

Eliminazione corsia emergenza

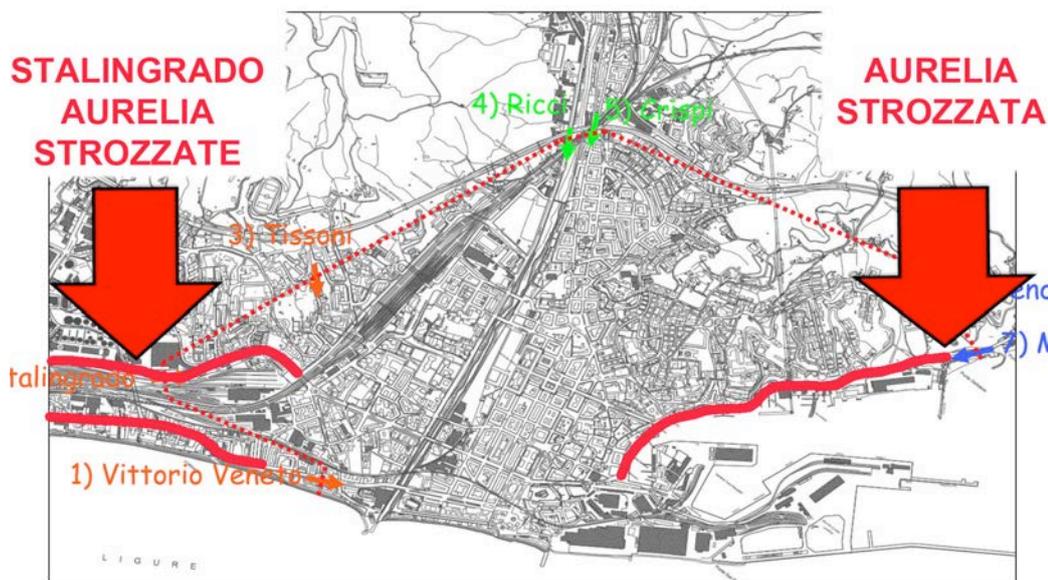


Larghezza strada 7 metri come in centro ad Albissola Marina



Conclusioni sul progetto IRE 2015

- 1) Questo progetto implica che sull'Aurelia Albissola Savona scorra soltanto traffico costituito da mezzi leggeri
- 2) I mezzi pesanti DEVONO avere un altro sbocco, obbligatoriamente andare nella parte alta di corso Ricci tramite la costruenda connessione porto-autostrade
- 3) Eliminazione corsia emergenza con gravi difficoltà di transito ai mezzi di soccorso
- 4) I bus avranno difficoltà di manovra nella rotonda di largo De Meo
- 5) Le moto e gli scooters, data la limitata larghezza della strada, dovranno restare incolonnati con gli altri veicoli
- 6) Questo intervento, assieme agli interventi simili di restringimento carreggiate che stanno per avere attuazione a ponente (Aurelia e via Stalingrado) obbligherà tutti i mezzi pesanti ad utilizzare il casello di Albisola (girato) e la costruenda bretella Albisola-corso Ricci
- 7) Il Comune di Savona non ha illustrato questo progetto
- 8) Il Comune di Savona non ha neppure illustrato il progetto tra il porto e corso Ricci, attraverso corso Colombo e corso Viglienzoni
- 9) Forse i punti 7 ed 8 faranno parte della “progettazione partecipata” tanto cara al vicesindaco Arecco, partecipata solo al momento della presentazione! Se presentazione ci sarà!



Rappresentazione delle sezioni stradali che individuano il Cordone dell'area centrale di Savona

Collegamento Porto di Savona – Autostrade: a quando?

Da decenni la CE ha sollecitato una soluzione al di fuori del traffico urbano. Mai trovata, anzi!

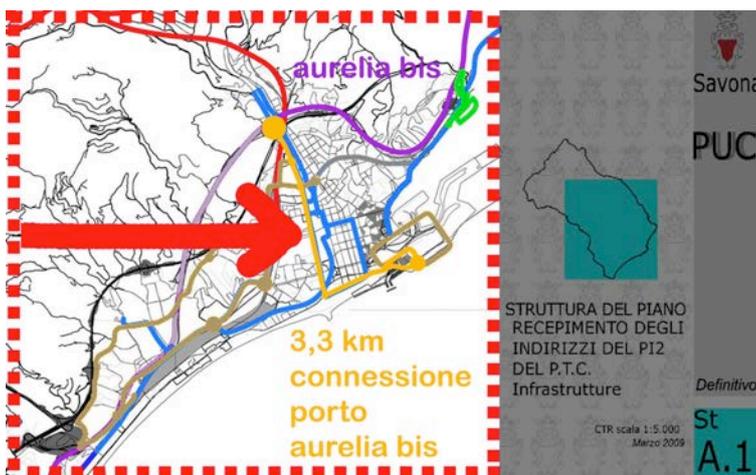
Nel PUC della città di Savona è stato depositato un progetto per ben tre volte, la sua parte portuale ovvero un terrapieno a mare di 640 x 105 metri è già stato realizzato.

Il progetto prevede la connessione di questa parte di porto alla Aurelia bis nella parte alta di corso Ricci, attraversando il Priamar (galleria), i giardini eroe dei due mondi (galleria artificiale), emergendo in corso Colombo (e chiudendo di fatto tutte le strade città-mare), sottopasso di corso TardY&Benech con scivolo in corso Viglienzoni (distruzione totale della viabilità locale), emersione a metà di Corso Ricci e prosecuzione in sopraelevata fino al Gabbiano.

Una sopraelevata per camion e bus prospiciente le case di corso Ricci! I Politici Savonesi dicono che non si farà mai, ma perché allora la sua ripetuta presenza nel PUC? Perché nel PUMT 2010 si dice che l'Aurelia bis deve necessariamente connettersi al casello girato di Albisola? Perché si afferma ancora che il casello di Albisola è il naturale casello di Savona?

Perché il sindaco di Albisola Superiore Orsi è un così accanito sostenitore del rifacimento di un casello ad Albisola verso l'imbocco dell'Aurelia bis a Luceto? Necessità già sostenuta da Ruggeri, ex sindaco di Savona ed ex assessore infrastrutture Regione Liguria, da Nello Parodi ex sindaco di Albisola Superiore?

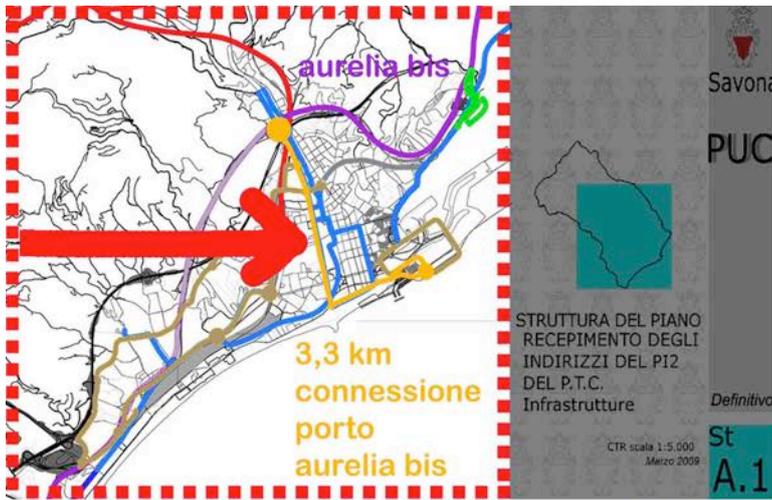
Rifare il casello rappresenta un costo rilevante, ed un serio problema determinato dalla confluenza del Rio Basco nel Sansobbia. Per "diminuire" l'influenza del Rio Basco il sindaco Orsi chiede anche un canale scolmatore del rio Basco da Carabigi a Luceto.



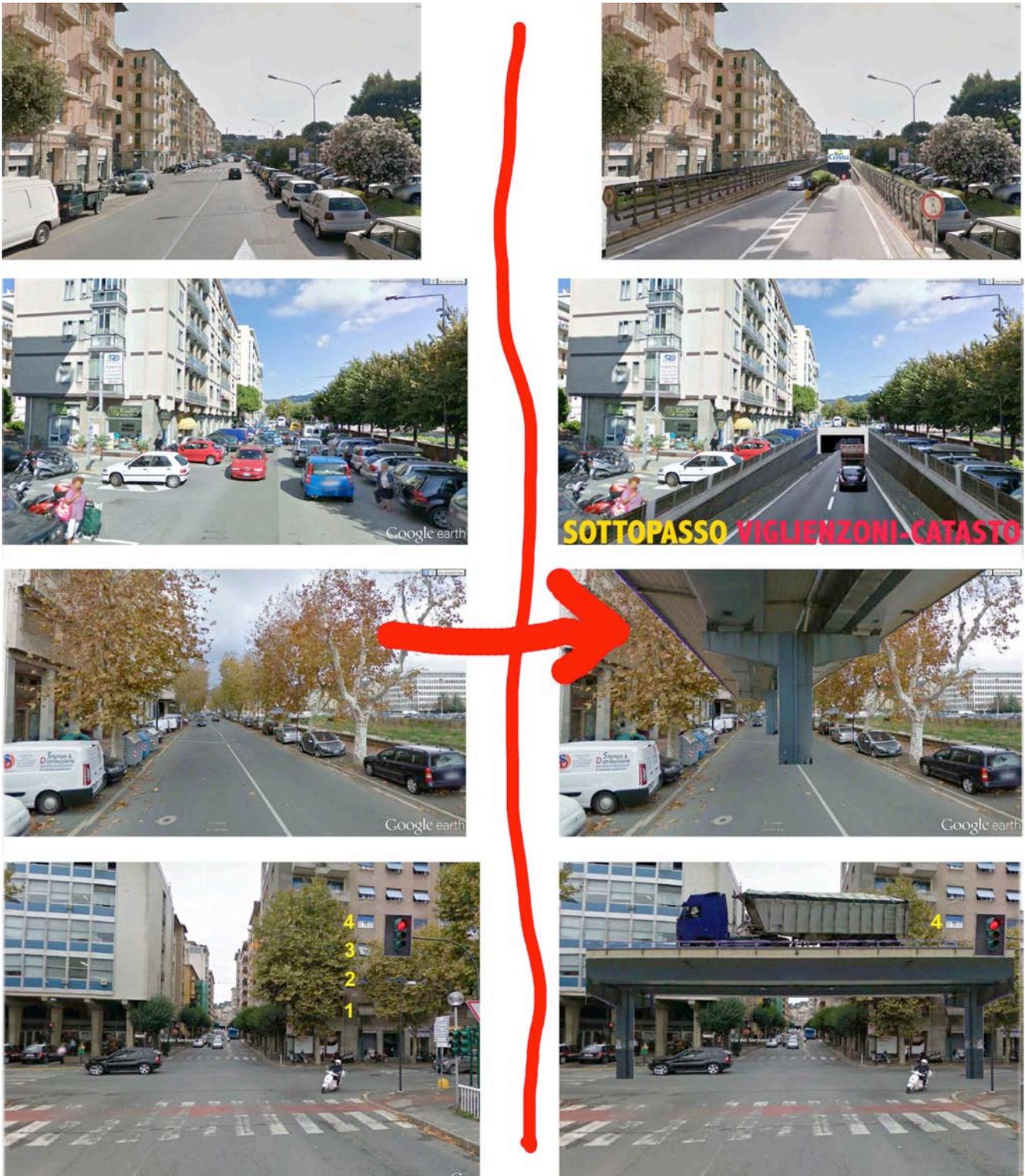
Il progetto della port authority per connettere il porto alla autostrada prevede l'attraversamento del centro città.

E' inserito:

- nel PTC Piano Territoriale di Coordinamento e
- nel PUC Piano Urbanistico Comunale.



In porto parte delle opere sono atate realizzate da tempo.



Questo progetto prevede che l'asse corso Ricci, corso Viglienzoni, corso Colombo diventi la via di connessione col porto: arterie in centro città, per cui sarebbe opportuno "scaricarle di traffico" per la vivibilità urbana, e non oberarle di un ulteriore traffico!

**Vogliamo riversare 1087 mezzi pesanti =
i 500 camion+bus+articolati PUMT 2010
+ la punta di 587 bus+camion 2018
in corso Ricci?**

PUMT 2010 città di Savona, alcuni dati:

CONTEGGI AUTOMATICI - TGM 24h						
sezione	direzione	auto e furgoni	camion	bus e articol.	Veq	
7	Matteotti	Ingresso	13215	235	156	16330
		Uscita	11616	388	269	15255
8	Gramsci	Ponente	12093	270	116	14862
		Levante	12109	290	127	14918

31.585

29.780

In questa tabella riassuntiva abbiamo un dato importante che è quello del numero di veicoli in una giornata media. Per “media” si intende quella che il “misuratore” dei dati preferiva , nessun chiarimento sul criterio se ce ne fosse stato uno diverso!

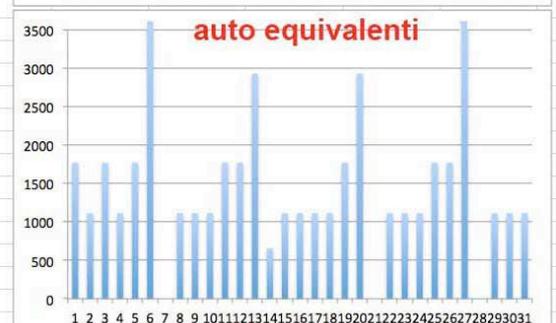
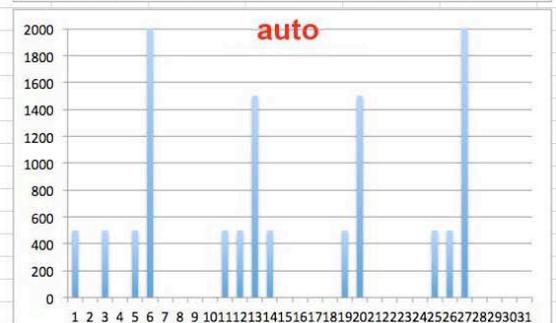
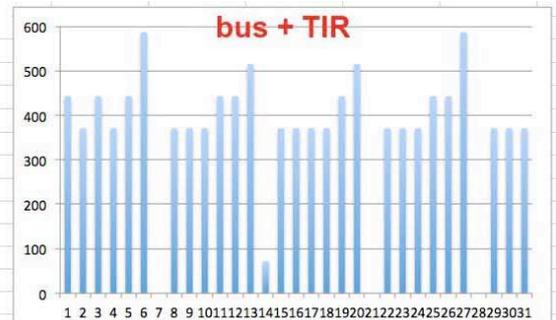
Non sono stati identificati picchi di traffico! Oggi dovremmo sommare:

2018: Il traffico indotto dal porto da (Costa + ro-ro + traghetto Smeralda)

Maggio 2018

traffico portuale indotto da Costa, ro-ro, traghetto Smeralda

COSTA # navi			totali		totale auto equiv	bus / nave Costa TIR / nave Costa auto/nave Costa smeralda auto/nave ro-ro trailers/nave
			bus+TIR	auto		
1	01-mag-18	lun	443	500	1769	60
	02-mag-18	mar	371		1113	12
1	03-mag-18	mer	443	500	1769	500
	04-mag-18	gio	371		1113	
1	05-mag-18	ven	443	500	1769	
3	06-mag-18	sab	587	2000	3581	
	07-mag-18	dom				
	08-mag-18	lun	371		1113	
	09-mag-18	mar	371		1113	
	10-mag-18	mer	371		1113	
1	11-mag-18	gio	443	500	1769	
1	12-mag-18	ven	443	500	1769	
2	13-mag-18	sab	515	1500	2925	
1	14-mag-18	dom	72	500	656	
	15-mag-18	lun	371		1113	
	16-mag-18	mar	371		1113	
	17-mag-18	mer	371		1113	
	18-mag-18	gio	371		1113	
1	19-mag-18	ven	443	500	1769	
2	20-mag-18	sab	515	1500	2925	
	21-mag-18	dom				
	22-mag-18	lun	371		1113	
	23-mag-18	mar	371		1113	
	24-mag-18	mer	371		1113	
1	25-mag-18	gio	443	500	1769	
1	26-mag-18	ven	443	500	1769	
3	27-mag-18	sab	587	2000	3581	
	28-mag-18	dom				
	29-mag-18	lun	371		1113	
	30-mag-18	mar	371		1113	
	31-mag-18	mer	371		1113	
					44.515	



Dai dati esposti si nota, a livello traffico/giorno:

punte di 587 bus+TIR e punte di 2.000 aut

il progetto port authority prevede ulteriori opere strutturali:**opere in Savona: 40 milioni circa**

- sottopasso Priamar	- galleria	150 metri
- sottopasso giardini	- galleria artificiale	200 metri
- emersione fronte mare	- rampa	250 metri
- sottopasso Tardy&Benech	- rampe	250 metri
- sottopasso Tardy&Benech	- galleria artificiale	250 metri
- corso Ricci	- sopraelevata	400 metri
	=====	
		1000 metri

opere in Albisola: 50 milioni circa

- | | |
|---|------------------------|
| - realizzazione nuovo casello Albisola | in centro fiume |
| - connessione Aurelia bis con | nuovo casello Albisola |
| - realizzazione canale scolmatore Rio Basco | |

completamento Aurelia bis: 77 milioni circa

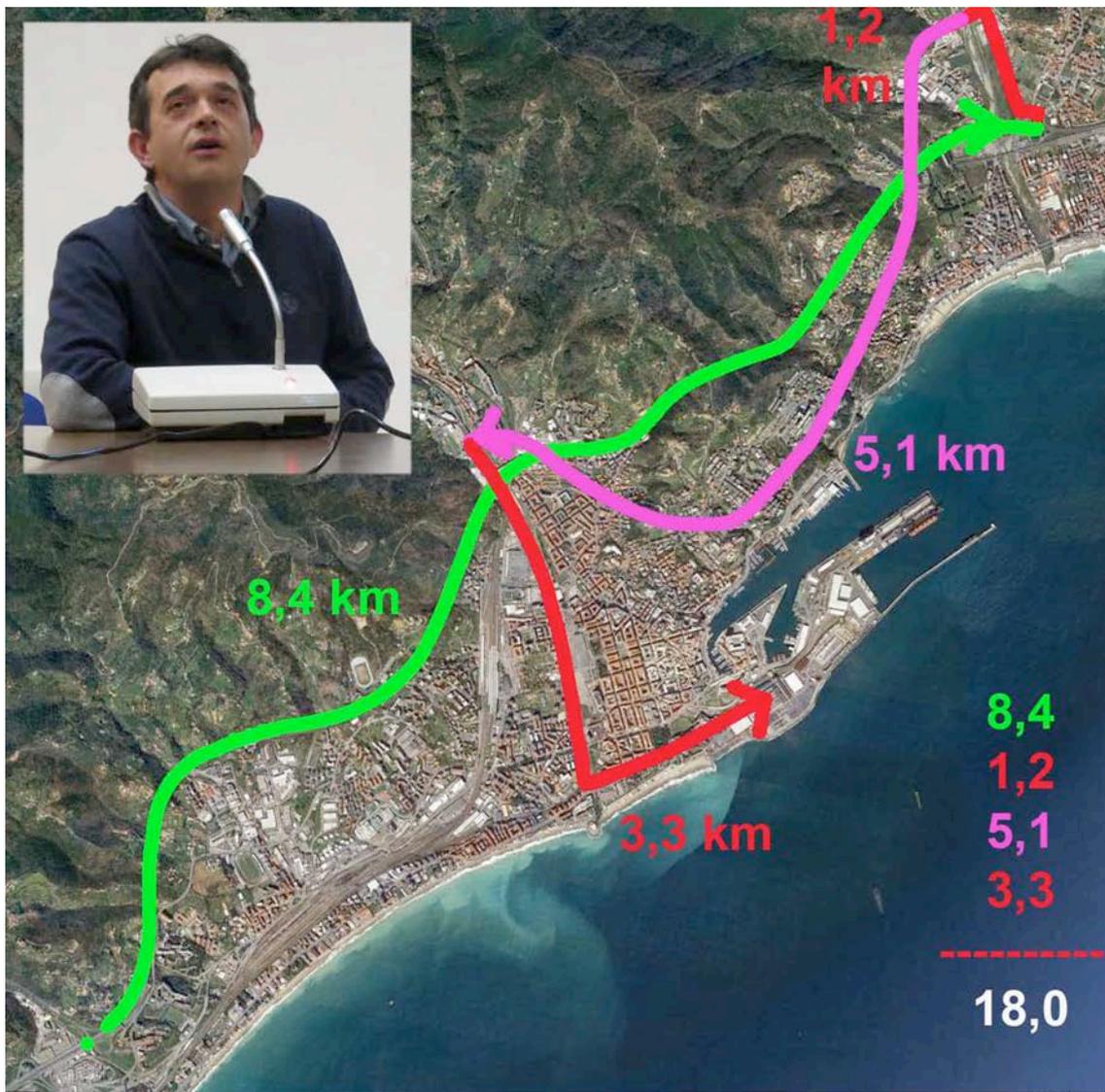
- | |
|--|
| - allargamento galleria principale Aurelia bis |
| - nuova progettazione uscita Margonara |
| - realizzazione uscita Margonara |

COSTO totale = 167 milioni circa

Sono soldi spesi bene?

Il PUMT Savona 2010 asserisce che il casello di Savona deve diventare il casello principale di Savona!

Orsi l'ha affermato il 28 marzo 2014 all'auditorium La Massa di Albisola.



Che dire? Che una ulteriore massa di TIR e BUS incomberà su Albisola e su corso Ricci? Che realizzato il casello di Bossarino si chiuderà il casello di Savona-Vado?

Riflessioni sul PUMT 2010/2013 Savona

Un PUMT è un punto di convergenza tra la volontà politica di fare delle cose per la città, con l'esperienza di un professionista che coordina un team di specialisti, esperti di viabilità, di urbanistica, e di tutte le discipline afferenti. Questo specialista deve fare un piano che coniughi la volontà politica allo "stato dell'arte" ed anche alle risorse a disposizione. Il piano può anche proporre diversi scenari tra cui scegliere, o proporre un piano da realizzarsi in diversi scaglioni, per riuscire a commisurare le risorse con le esigenze.

Solo così si riesce a fare in modo che anche scelte piccole, strada facendo, siano compatibili con quelle scelte globali, che sono appunto la "politica" del comune nel medio termine.

A Savona è così? Non sembra! Che cosa non va? Vediamo 10 punti fondamentali.

1) Che cosa non va del PUMT 2010/2013

Un lavoro da notaio: evidente il disagio del dott. Luigi Torriani nel presentare un PUMT "non suo": infatti ha esordito dicendo di aver avuto "un compito ben delimitato". Un piano che sostanzialmente è un'antologia del passato, non analizza lo stato di fatto con sufficiente obiettività e profondità, non tiene in nessuna considerazione realtà pesanti, quali il traffico da levante, piazza Leon Pancaldo, e proposte varie, (nuovi accessi a Savona da levante, Villapiana, casello Albamare, collegamento porto-corso Ricci-Aurelia bis proposto dalla Port Authority, e tante altre) ma cerca di dare soltanto un collante organico a quanto proposto dall'amministrazione negli anni passati, senza quindi una visione indipendente, sistematica ed obiettiva.

2) Uno spreco di denaro pubblico?

Certamente: qualcuno in questo comune ha voluto sprecare soldi in questa iniziativa col solo scopo di affermare che quanto fatto finora, in concreto o come progetto di massima, è cosa buona ed intoccabile.

3) entriamo nel dettaglio di che cosa non va

Il **metodo scientifico** è la modalità tipica con cui la [scienza](#) procede per raggiungere una [conoscenza](#) della realtà *oggettiva, affidabile, verificabile e condivisibile*. Esso consiste, da una parte, nella raccolta di evidenza empirica e misurabile attraverso l'osservazione e l'esperimento; dall'altra, nella formulazione di ipotesi e teorie da sottoporre nuovamente al vaglio dell'esperimento.

Ho citato questa definizione per evidenziare la più grossa lacuna di questo documento: la mancanza di una buona raccolta dati, e di una buona analisi dello stato di fatto, che sono essenziali, sono la prima e più importante fase di ogni progetto serio: sbagliate queste cade tutto il castello.

Non è stata per nulla sviluppata la parte dei punti attrattori: ospedale, porto, scuole. Nessun accenno al fatto che quando attraccano 4 navi Costa simultaneamente si ha un picco di maggior traffico di ben 2500 auto e bus!

4) dati raccolti:

Dall'analisi dei documenti del PUMT osserviamo che sono stati fatti troppo pochi rilevamenti: conteggi troppo limitati come numero, troppo limitati come estensione oraria, O/D non sufficientemente articolata. Ad esempio da levante sarebbe molto importante aver discriminato l'origine del traffico tra Albissola Marina, Albisola Superiore, Celle, Varazze, Stella ed entroterra. Poi c'è anche da fare un rilievo alla presentazione: troppe tabelle e troppo poca leggibilità dei dati!

5) Il vantaggio di una rappresentazione su una mappa

Basta guardare la mappa, che abbiamo realizzato utilizzando i dati, balza immediatamente agli occhi la destinazione della maggioranza dei veicoli da levante: infatti dei 1786 veicoli da levante, 339 vanno subito a Villetta/Valloria, mentre i restanti 1447 proseguono verso piazza Leon Pancaldo, per andare in maggioranza in centro 1005 e Villapiana 110, mentre solo 332 vanno oltreletimbro. Va da sè che l'Aurelia bis futura può essere di interesse "reale" solo per quel 19% che va oltreletimbro. E questa forse è un dato che dovrebbe far meditare chi ancora si ostina a pensare che l'Aurelia bis sia la soluzione di tutti i problemi del traffico. Darà una mano, ma c'è bisogno anche di altre soluzioni viarie.

6) che cosa avremmo voluto in più da un PUMT? Simulazione come elemento di progetto interattivo!

la tabella in appendice A pag 8: ebbene questa ci dice che tra le 8 e le 10 la velocità media ad Albisola Capo è in corso Mazzini di 39 km/h e di 44 km/h a seconda del senso di marcia. Mi sembra assolutamente poco veritiera. Quindi dati scarsi e modello poco accurato.

7) E' stato valutato, senza giustificazioni, che il casello Albamare non serve, basta l'Aurelia bis!

Nell'ingegneria parlano i numeri: si confrontano diverse soluzioni, si analizzano i risultati, che sono tipicamente numeri. Numeri di veicoli, velocità medie. Qui no!

8) totale omissione di alcuni "progetti caldi" quali la proposta dell'ente porto di connessione del porto all'Aurelia bis oltre il Gabbiano. Questo progetto lo si può vedere sul sito del comune (PUC): dal porto si passa sotto il Priamar ed ai giardini per emergere verso la piscina, e quindi accedere, tramite una rotatoria di ampie dimensioni posta sopra al fiume, a corso Viglienzoni e corso Ricci. Primo problema la divisione della città dai giardini in corso Colombo, secondo problema la rotatoria sul fiume, terzo problema i sottopassi che sventrano corso Ricci. Ma il traffico, non vorremmo eliminarlo dalle città e dal centro città?

9) Il PUMT non propone alcuna idea per migliorare piazza Leon Pancaldo, che invece è un "tappo" molto evidente alla scorrevolezza .

10) piste ciclabili: sono state prese in considerazione molto superficialmente, senza almeno un progetto di massima, senza definire le caratteristiche comuni che devono avere, ad esempio lo stesso colore di fondo.

Un problema annoso, che non è mai stato affrontato seriamente ed organicamente, e che anche oggi non lo è. Il PUMT 2010 ha "accennato" dei tracciati per future piste ciclabili. "Accennato" e non "progettato". Infatti ha solo indicato dei possibili percorsi, e quindi è stato troppo vago.

I maggiori pericoli nella circolazione stradale si incontrano negli incroci e nelle rotatorie. Pertanto è lì che bisogna operare per avere attraversamenti pedonali ed attraversamenti per le biciclette che garantiscano la sicurezza. Una rotatoria non deve essere progettata solo per le auto. Deve essere progettata per auto, moto, camions e naturalmente dall'altro lato pedoni e biciclette.

Conclusioni: il PUMT 2010/2013 non è una buona base per il futuro, tanti problemi non sono stati correttamente affrontati.

Il PUMT deve essere rivisto alla base: dalla raccolta dati, alla simulazione, questa volta seria, all'analisi dei vari progetti ed interventi in modo aperto e colloquiale, alla ricerca di un piano efficace per la città.