

1. - VALUTAZIONE DI INSIEME RIFERITA ALLA MOBILITÀ DI PERSONE IN AMBITO PROVINCIALE

Non esistono allo stato attuale dati che consentano di qualificare in maniera organica la mobilità di persone, nelle sue diverse componenti, in ambito provinciale. La sola base informativa ufficiale disponibile è quella predisposta dall'ISTAT in occasione del Censimento del 1991, in base alla quale la Regione Liguria ha predisposto una stima di flussi per origine/destinazione intercomunale per motivi di lavoro distintamente per mezzo di trasporto. Le elaborazioni della Regione Liguria forniscono inoltre analoghe stime di mobilità infracomunale. Trattasi di valori indicativi, comunque utili per qualificare la struttura di una significativa componente di traffico.

Sulla base di tali valori sono prodotte le Tavole 2.1 e 2.2 (riferite alla componente di mobilità per motivi di lavoro con qualunque mezzo) da cui si desumono le seguenti principali indicazioni:

- i comuni maggiormente interessati da flussi che si sviluppano all'interno del territorio comunale sono nell'ordine (solo valori con almeno 500 persone/giorno): Sanremo (circa 10.000), Imperia (8.000), Ventimiglia (3.200), Taggia (1.500) e Bordighera (1.000).
- quelli che originano i maggiori flussi di mobilità intercomunale (relazioni con le altre province e con l'estero comprese) sono nell'ordine: Ventimiglia (3.500), Imperia (2.000), Sanremo (1.900) Taggia (1.800), Vallecrosia (1.500), Bordighera (1.100), Camporosso (1.000), Diano Marina (600), Riva Ligure (600), Ospedaletti (500).
- nel considerare il rapporto tra flussi di mobilità per motivi di lavoro e popolazione residente si rileva che, con la sola esclusione dei due comuni maggiori (Imperia e Sanremo) e di Pieve di Teco, il valore del rapporto è sempre superiore al 10%; è addirittura nell'intorno del 20% per i comuni di Pontedassio, San Biagio della Cima, Riva Ligure, Camporosso, San Lorenzo al Mare, Vallecrosia e Castellaro.

--- *Popolazione residente e valori di mobilità ex Censimento ISTAT 1991:*

Comune	Residenti 1991	Passeggeri nel campione		% su residenti	
		All'interno del Comune	Fuori dal Comune	All'interno del Comune	Fuori dal Comune
Sanremo	56.317	9.967	1.892	17,7%	3,4%
Imperia	40.567	7.958	2.059	19,6%	5,1%
Ventimiglia	26.945	3.180	3.511	11,8%	13,0%
Taggia	13.645	1.512	1.838	11,1%	13,5%
Bordighera	10.871	1.049	1.134	9,6%	10,4%
Vallecrosia	7.406	363	1.467	4,9%	19,8%
Diano Marina	6.273	459	633	7,3%	10,1%
Camporosso	4.925	285	996	5,8%	20,2%
Ospedaletti	3.625	305	538	8,4%	14,8%
San Bartolomeo al Mare	3.063	264	400	8,6%	13,1%
Riva Ligure	2.969	305	607	10,3%	20,4%
Santo Stefano al Mare	2.159	203	375	9,4%	17,4%
Dolceacqua	1.876	79	271	4,2%	14,4%
Pontedassio	1.863	97	385	5,2%	20,7%
Diano Castello	1.737	89	316	5,1%	18,2%
Pieve di Teco	1.460	130	117	8,9%	8,0%
Ceriana	1.348	111	184	8,3%	13,7%
Badalucco	1.338	63	200	4,7%	14,9%
San Lorenzo al Mare	1.334	61	268	4,6%	20,1%
Cervo	1.230	47	177	3,8%	14,4%
Cipressa	1.214	74	217	6,1%	17,9%
Dolcedo	1.165	42	212	3,6%	18,2%
San Biagio della Cima	1.164	196	240	16,8%	20,7%
Pigna	1.037	92	108	8,8%	10,4%
Diano San Pietro	1.027	77	176	7,5%	17,1%
Vallebona	1.021	92	165	9,1%	16,2%
Castellaro	1.017	76	192	7,5%	18,9%
Altri comuni con meno di 1.000 residenti	18.465	1.112	2.397	6,0%	13,0%

La provincia di Imperia sembra dunque caratterizzata da un elevato sistema di relazioni intercomunali, tanto più relativamente intenso quanto più la dimensione dei comuni è piccola. I soli comuni di maggiore dimensione caratterizzati da elevati tassi di mobilità pendolare intercomunale risultano essere Ventimiglia (per il quale è rilevante la componente di mobilità transfrontaliera) e Taggia (che risente soprattutto dell'attrattività di Sanremo).

Le stime ISTAT evidenziano che solo il 19% di tale componente di mobilità utilizzava (nel 1991) il mezzo pubblico. Alcuni elementi fanno ritenere che tale percentuale sia nel frattempo considerevolmente diminuita.

L'offerta e la domanda di trasporto pubblico locale si sono infatti notevolmente ridimensionate, mentre il tasso di crescita dell'erogato di carburante in ambito provinciale assume valori notevolmente più elevati di quelli che caratterizzano le altre province della Liguria.

--- Erogati di carburante (da impianti ad uso pubblico presenti sulla viabilità ordinaria) nelle province liguri nel periodo 1990 - 1995. Tassi di crescita annui¹:

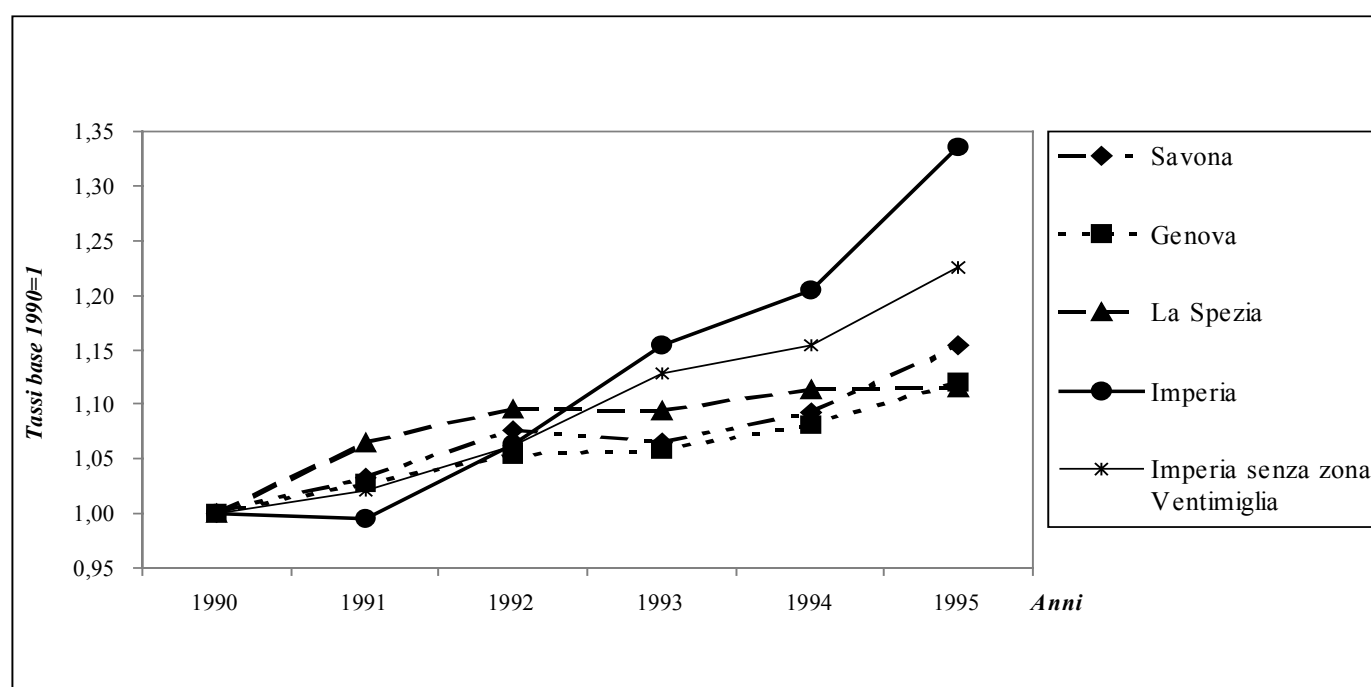
Provincia	Tassi di crescita annui sui valori delle rette di regressione
Savona	2,6 %
Genova	2,1 %
La Spezia	1,9 %
Imperia	6,3 %

E' questo un aspetto interessante che merita una particolare sottolineatura.

E' anche interessante rilevare che, quando si considerino i trend di crescita a livello comunale (i Comuni dotati di impianti di carburanti sono indicati, con i relativi valori di erogato nella Tavola fuori testo 2.4), i tassi riferiti ai comuni caratterizzati da una percentualmente (rispetto al numero di residenti) minore mobilità intercomunale (Sanremo ed Imperia) hanno valori omogenei con quelli caratteristici delle altre province della Liguria (Sanremo 2,6%, Imperia 2%).

Congruente con tali indicazioni è anche la maggiore tenuta del trasporto pubblico locale (sia in termini di offerta che di domanda) nel segmento urbano (si rinvia alle analisi sviluppate al capitolo 6).

--- Erogati di carburante (benzine, gasolio, gpl) nelle province liguri (tassi base 1990)²:



Quanto sopra sembra dimostrare una modesta propensione degli utenti in provincia di Imperia all'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico per gli spostamenti intercomunali. Valutazione ulteriormente confermata dalla circostanza che i servizi di trasporto pubblico locale su ferro presentano i più bassi tassi di utilizzazione a livello regionale, senza che ciò sia direttamente ascrivibile a minori standard prestazionali (le velocità commerciali nelle tratte stazione-stazione in provincia di Imperia sono, per i treni del TPL, omogenee con quelle medie regionali).

Si rileva che tale modesta propensione potrebbe ulteriormente accentuarsi a fronte dell'entrata in esercizio della nuova linea ferroviaria San Lorenzo al Mare - Ospedaletti (peraltro di notevole importanza per il trasporto a media-lunga percorrenza, oggi penalizzato da basse velocità commerciali) a causa del diradamento delle stazioni. Per ovviare a tale evenienza sarà necessaria una forte integrazione dei servizi su ferro e su gomma.

¹ Il tasso di crescita è calcolato con riferimento non ai singoli valori noti, bensì con riferimento alla retta di regressione che interpola i valori noti. Tale criterio, sicuramente più affidabile, è utilizzato in termini sistematici nel presente Rapporto.

² Nel grafico è sviluppato, oltre all'andamento provinciale, anche quello riferito alla globalità degli impianti con l'esclusione di quelli della zona di Ventimiglia (comuni di Ventimiglia, Bordighera e Vallecrosia) il cui bacino di utenza è esteso alle zone limitrofe d'oltre confine.

Un'ulteriore analisi consentita dalla disponibilità delle stime ISTAT - Regione Liguria è quella riferita ai carichi che tali flussi determinano sul sistema viabilistico.

E' stato, a tale fine costruito il grafo della rete viabilistica (autostrada compresa) e su di esso sono stati assegnati con modello matematico le matrici origine/destinazione dei flussi intercomunali.

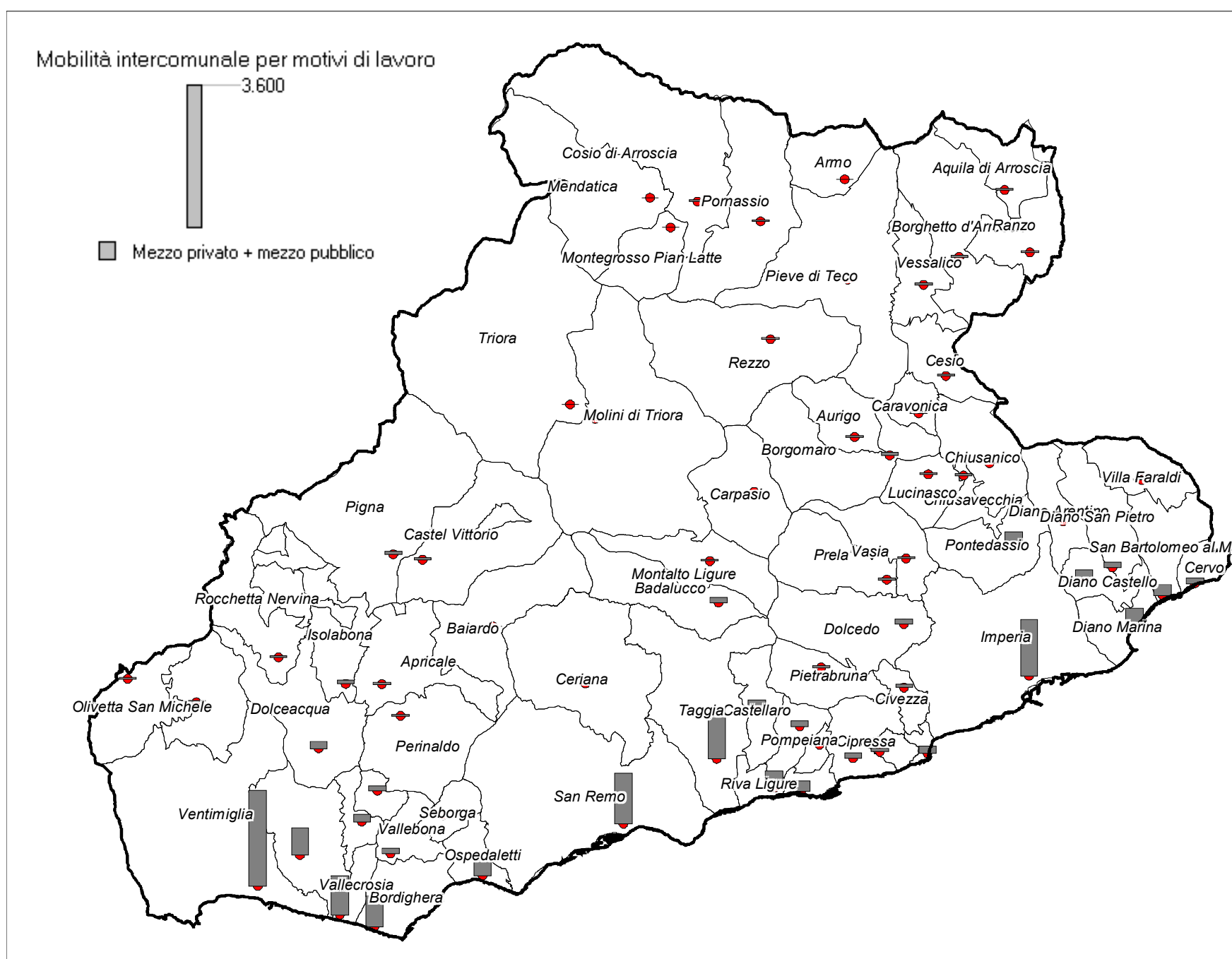
I risultati dell'analisi - ovviamente a carattere parziale (considera i soli spostamenti pendolari su mezzo privato per motivi di lavoro) e di valore indicativo (non esistono rilievi per calibrare l'assegnazione) - sono proposti nella Tavola fuori testo 2.3. Essi forniscono le seguenti principali indicazioni:

- il 68% dei flussi considerati utilizza l'itinerario costiero (A10 + SS1 + Aurelia Bis).
- gli archi di tale itinerario più carichi risultano quelli tra Imperia e Sanremo e tra Vallecrosia ed il Confine di Stato (valori compresi nel range 2.500 - 3.900 passeggeri/giorno); relativamente meno carichi sono gli archi tra Sanremo ed Ospedaletti e tra Diano Marina ed Andora.
- mediamente carichi sono gli archi tra Dolceacqua e Vallecrosia (S.P.64), Badalucco e Taggia (S.S.548) e tra Chiusavecchia ed Imperia (S.S.28).
- su bassi valori di carico (nel range 100-400 passeggeri/giorno) si posizionano numerosi archi, tra cui Soldano - San Biagio della Cima - Vallecrosia (S.P.59), Vallebona - Bordighera (S.P.58), Dolceacqua - Isolabona - Pigna - Apricale (S.P.63 e S.P.64), Baiardo - Ceriana - Sanremo (S.P.55), Montalto Ligure - Badalucco (S.S. 548), Castellaro - Riva Ligure (S.P. 51), Pompeiana - Riva Ligure (S.P. 50), Civezza - San Lorenzo al Mare (S.P. 96), Dolcedo - San Lorenzo al Mare (S.P. 41), Diano Arentino - Diano Castello - Diano Marina (S.P. 37), la S.S.453, la S.S.28 nell'itinerario a monte di Chiusavecchia.
- molto bassi (in alcuni casi trascurabili) sono i valori associati agli altri archi del grafo (che corrispondono all'intera S.S.20, al tracciato a monte di Montalto Ligure della S.S.548 e alla maggiore parte della viabilità provinciale).

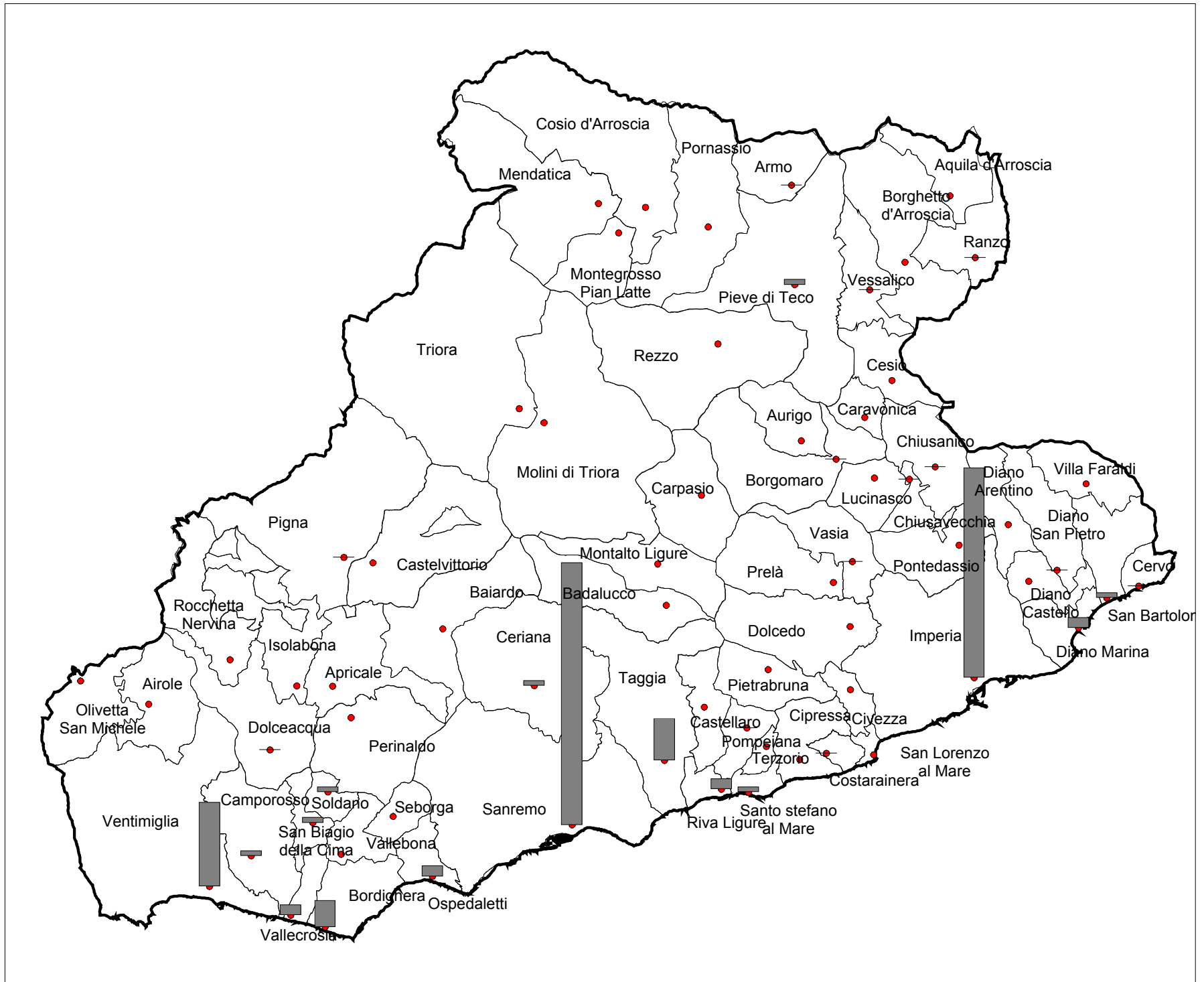
Tali indicazioni risultano congruenti con quelle fornite dalle analisi sviluppate nel capitolo 5, riferite al traffico su viabilità provinciale.

In particolare il basso livello di utilizzazione della rete provinciale, denunciato dai risultati dell'assegnazione, trova un sostanziale riscontro nei rilievi di traffico resi disponibili dal Censimento della Circolazione 1990 - 1991.

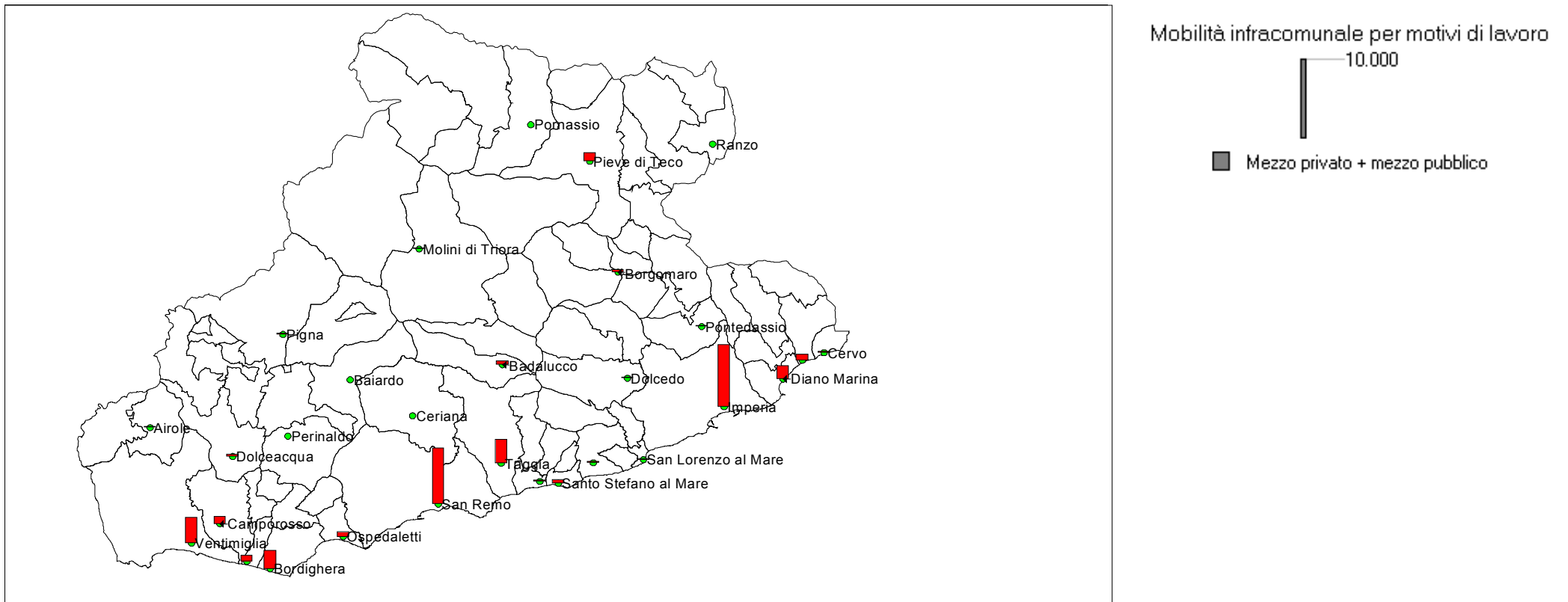
--- Mobilità intercomunale per motivi di lavoro. Valori riferiti ai comuni di origine degli spostamenti (stime giornaliere in base ai valori Censimento 1991):

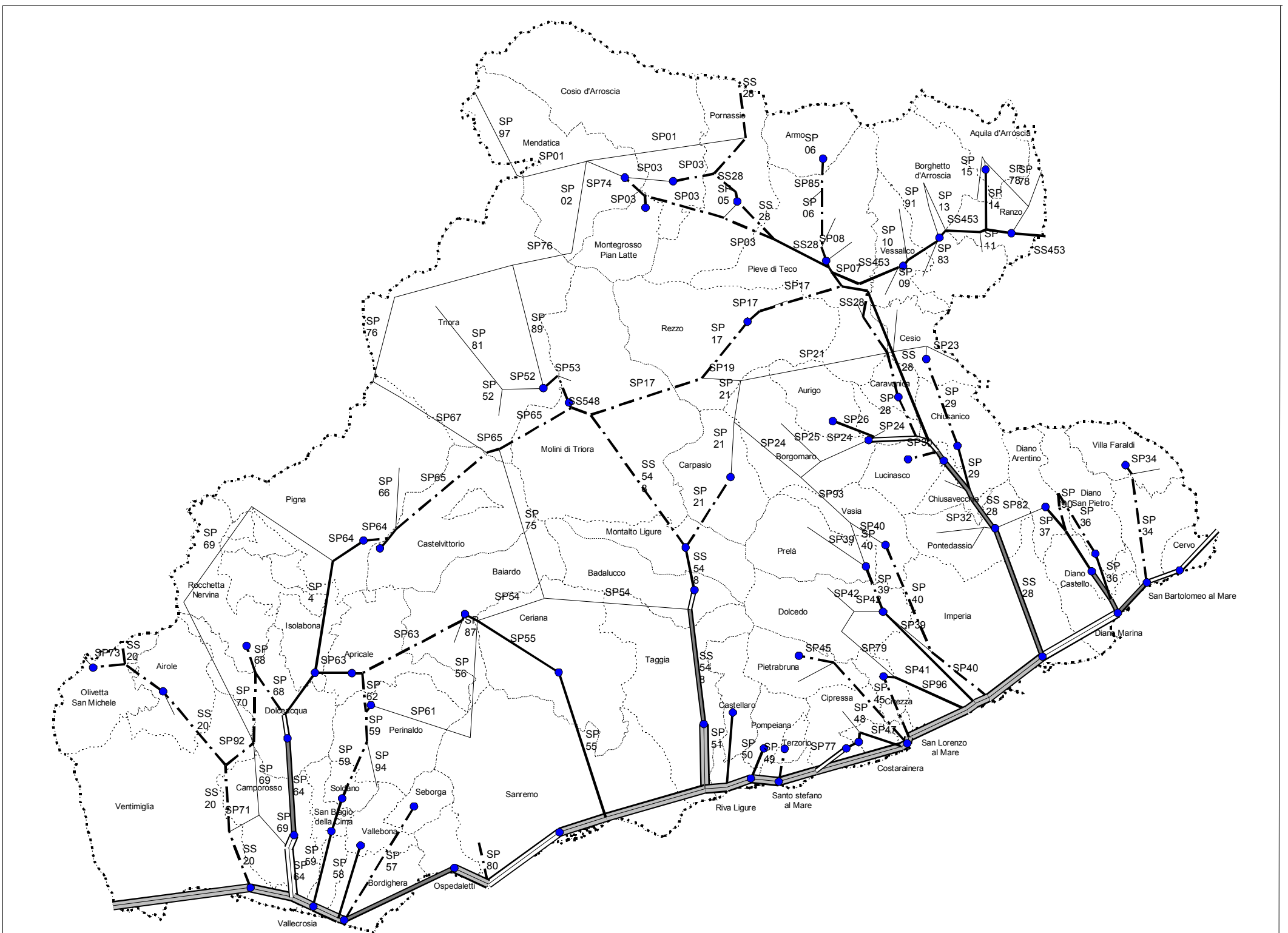


--- Mobilità infracomunale (all'interno del territorio comunale) per motivi di lavoro (stime giornaliere in base a valori Censimento 1991):



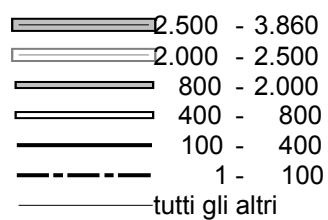
--- Erogato di carburante: consumo medio in litri - anni 1990-1995 (valore massimo annuo rappresentato = 24.000.000 litri):





GRAFO DELLA RETE STRADALE E AUTOSTRADALE

Spostamenti con mezzo privato per motivi di lavoro - stime giornaliere



2. - L'AUTOSTRADA A10: VOLUMI DI TRAFFICO E TASSI DI UTILIZZAZIONE

Nel capitolo è proposta una sintetica analisi dei dati di traffico autostradale, articolata nei seguenti paragrafi:

1. *l'autostrada A10 nel contesto regionale e dei collegamenti transalpini*, in cui si qualifica il ruolo dell'A10 come principale corridoio di transito delle relazioni di traffico transalpino;
2. *domanda di traffico, potenzialità e tassi di utilizzazione dell'A10*, in cui si qualificano i trend di crescita della domanda ed i tassi di utilizzazione dell'infrastruttura, anche in termini di confronto con altre autostrade italiane;
3. *analisi per tratte e per caselli*, in cui l'analisi è sviluppata al massimo dettaglio, considerando i valori di impegno dei singoli caselli e delle singole tratte casello-casello, sia con riferimento ai dati più recenti (valutati anche a livello giornaliero), che ai trend di crescita.

L'analisi mette in evidenza:

- il ruolo della Barriera Confine di Stato sull'A10, quale principale porta di transito per le relazioni con Francia e Penisola Iberica soprattutto per i veicoli leggeri (assorbe circa il 73% del totale dei flussi transfrontalieri su rete autostradale di veicoli leggeri ed il 37% di pesanti);
- gli alti tassi di crescita (maggiori alle medie nazionali) del traffico sulla A10 sia di veicoli leggeri (2,7% annuo contro una media del 2,5%) che, soprattutto, di veicoli pesanti (5,2% annuo contro una media del 3,3%);
- tassi di utilizzazione della A10 che sono lontani dalle condizioni di saturazione e che tuttavia si caratterizzano per un'accentuazione in particolari periodi, in cui si determinano situazioni di alta congestione.

2.1. - L'AUTOSTRADA A10 NEL CONTESTO REGIONALE E DEI COLLEGAMENTI TRANSALPINI

La rete autostradale che insiste sul territorio della provincia di Imperia è costituita dal solo asse costiero rappresentato dalla A10 Genova – Ventimiglia, data in concessione alla Autostrada dei Fiori S.p.A. Sui quasi 64 km. di infrastruttura sono presenti 7 caselli di accesso (San Bartolomeo al Mare, Imperia Est, Imperia Ovest, Arma di Taggia, Sanremo Ovest, Bordighera, Ventimiglia) e la barriera del Confine di Stato³.

La A10 risulta a tutti gli effetti un sistema aperto, inserito in un macrosistema di collegamenti autostradali internazionali che interessano la regione delle Alpi del Sud.



I collegamenti stradali transfrontalieri tra il Sud della Francia e l'Italia sono resi possibili dai tre seguenti assi principali:

- l'asse Montpellier - Nizza - Ventimiglia – Genova (attraverso la A8 Nizza - Marsiglia).
- l'asse Chambery - Chamonix - Aosta (attraverso il Traforo del Monte Bianco – T1)
- l'asse Lione - Chambery - Torino (attraverso il Traforo del Frejus – T4)⁴.

³ Distanze parziali tra i caselli:

▪ Andora - San Bartolomeo	6,648
▪ San Bartolomeo - Imperia Est	6,325
▪ Imperia Est - Imperia Ovest	5,938
▪ Imperia Ovest - Arma di Taggia	16,044
▪ Arma di Taggia - Sanremo Ovest	11,091
▪ Sanremo Ovest - Bordighera	6,427
▪ Bordighera - Ventimiglia	6,052
▪ Ventimiglia - Confine di Stato	6,258

⁴ Mentre l'asse costiero e l'asse passante per il Traforo del Monte Bianco sono interamente autostradali, l'asse passante per il Traforo del Frejus è composto da tratti di autostrada intervallati dal tratto costituito dalle strade statali francesi RN90 e RN6.

La prima direttrice (che interessa il valico di Ventimiglia) è quella che assorbe le maggiori quote di traffico.

--- *Traffico giornaliero medio ai valichi di confine con la Francia per categoria di veicoli. Anno 1995 (Fonte Conto Nazionale dei Trasporti 1997):*

Valico	Categorie di veicoli								Totali
	autovetture	autocarri < 30 q.li	autocarri > 30 q.li	autotreni	autoarticolati	autobus	veicoli speciali	veicoli agricoli	
Monte Bianco	3.087	14	96	81	1.931	72	-	-	5.281
Frejus	1.666	13	72	115	1.640	26	-	-	3.532
Ventimiglia	12.768	259	435	201	1.136	214	139	-	15.152

--- *Traffico giornaliero medio ai valichi autostradali di confine con la Francia: veicoli leggeri e pesanti. Anno 1995 (Ns. elaborazione su Fonte Conto Nazionale dei Trasporti 1997):*

Valico	Leggeri		Pesanti	
	veicoli/giorno	%	veicoli/giorno	%
Monte Bianco	3.087	58%	2.194	42%
Frejus	1.666	47%	1.866	53%
Ventimiglia	12.768	84%	2.384	16%

Il riparto tra veicoli leggeri e pesanti, evidenzia una particolare “specializzazione” del valico di Ventimiglia, per il quale è transitato nel 1995 il 73% del traffico di veicoli leggeri che impegna i tre valichi.

Ventimiglia è comunque il valico più utilizzato anche dai veicoli pesanti (37% del totale).

--- *Traforo del Monte Bianco: traffico giornaliero medio per categoria di veicoli. (Fonte Conto Nazionale dei Trasporti):*

Anno	Categorie di veicoli								Totali
	autovetture	autocarri < 30 q.li	autocarri > 30 q.li	autotreni	autoarticolati	autobus	veicoli speciali	veicoli agricoli	
1990	3.028	14	101	77	1.850	85	3	-	5.158
1992	3.101	14	97	81	1.941	83	3	-	5.320
1995	3.087	14	96	81	1.931	72	-	-	5.281

--- *Traforo del Frejus: traffico giornaliero medio per categoria di veicoli. (Fonte Conto Nazionale dei Trasporti):*

Anno	Categorie di veicoli								Totali
	autovetture	autocarri < 30 q.li	autocarri > 30 q.li	autotreni	autoarticolati	autobus	veicoli speciali	veicoli agricoli	
1990	1.232	5	56	91	1.312	21	4	-	2.721
1992	1.382	11	60	95	1.360	21	37	-	2.966
1994	1.376	57	79	148	1.783	25	1	-	3.469
1995	1.666	13	72	115	1.640	26	-	-	3.532

--- *Valico di Ventimiglia: traffico giornaliero medio per categoria di veicoli. (Fonte: Conto Nazionale dei Trasporti):*

Anno	Categorie di veicoli								Totali
	autovetture	autocarri < 30 q.li	autocarri > 30 q.li	autotreni	autoarticolati	autobus	veicoli speciali	veicoli agricoli	
1990	10.603	213	360	165	937	248	-	-	12.526
1992	11.944	242	407	188	1.063	279	-	-	14.123
1994	10.213	1.023	481	136	1.435	191	1	-	13.480
1995	12.768	259	435	201	1.136	214	139	-	15.152

--- *Tasso di crescita annuo del traffico ai valichi di confine con la Francia (Ns. elaborazione su Fonte Conto Nazionale dei Trasporti 1997):*

Valico	tasso di crescita sui valori delle rette di regressione
Monte Bianco	0,41%
Frejus	5,78%
Ventimiglia	2,97%

L'analisi dei tassi di crescita del traffico ai tre valichi (Tabelle 3.3, 3.4, 3.5, 3.6) mostra infine come la domanda di mobilità sia, nel complesso, in aumento ai valichi di Ventimiglia e soprattutto del Frejus. Stazionari sono i traffici al valico del Monte Bianco.

2.2. - DOMANDA DI TRAFFICO, POTENZIALITÀ E TASSI DI UTILIZZAZIONE DELL'A10

In accordo con l'analisi esposta nel paragrafo precedente, un esame di maggiore dettaglio riferito alla parte di A10 che insiste sul territorio provinciale, evidenzia un aumento generalizzato della domanda di mobilità autostradale .

--- *Prodotto di traffico sull'itinerario Andora - Confine di Stato. Anni 1992 – 1997⁵:*

Direttrice	Prodotto di traffico sul tratto Confine di Stato - Andora (Veicoli x km)						Tassi di crescita annui sui valori delle rette di regressione
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	
Direzione Confine di Stato-Andora	183.783.709	185.109.744	191.974.657	195.303.799	199.469.034	209.686.444	2,6%
Direzione Andora-Confine di Stato	190.630.465	192.315.293	198.422.060	199.573.787	202.945.251	212.865.563	2,1%
Totali	374.414.174	377.425.037	390.396.716	394.877.586	402.414.285	422.552.007	2,4%

La crescita della domanda ricalca l'andamento che si registra mediamente sulla rete autostradale italiana, il quale è caratterizzato da un tasso di incremento del traffico di veicoli pesanti maggiore rispetto a quello di veicoli leggeri.

Per l'A10 il fenomeno assume contorni più marcati, con valori di crescita del traffico pesante decisamente superiori al valore medio nazionale⁶.

Pur a fronte della crescita evidenziata, l'A10, quando si considerino i soli valori globali (ossia senza tenere conto delle punte di traffico), risulta in grado di assorbire ulteriori importanti incrementi di domanda. Essa è infatti lontana dal raggiungere livelli di saturazione tipici di altre importanti autostrade italiane.

--- *Tassi di crescita del prodotto di traffico sulla A10 e totale rete in concessione. Anni 1992-97:*

⁵ Il prodotto di traffico è espresso come sommatoria, estesa al periodo considerato, dei chilometri percorsi dai veicoli. Esso è l'indicatore più idoneo a rappresentare i volumi di traffico in sede di analisi del tasso di utilizzazione di un sistema o di un'infrastruttura di trasporto.

⁶ L'analisi al livello di singola tratta casello-casello (in termini di singoli transiti veicolari) e di singolo casello (in termini di veicoli entrati e veicoli usciti), esposta nel paragrafo successivo, evidenzierà una situazione alquanto differenziata nei singole tratte.

	Tipo veicoli	Prodotto di traffico (Veicoli x km x 1.000.000)						Tassi di crescita annui sui valori delle rette di regressione
		1992	1993	1994	1995	1996	1997	
Autostrada dei Fiori	Leggeri	715,5	716,4	723,9	762,3	776,4	810,7	2,7%
	Pesanti	156,6	156,3	162,9	183,1	187,6	194,8	5,2%
Rete italiana in concessione	Leggeri	42.979,6	43.626,9	45.106,8	46.246,0	47.035,0	48.680,3	2,5%
	Pesanti	12.359,8	12.294,0	12.865,9	13.523,6	13.729,9	14.367,3	3,3%

A conferma di tale affermazione si considerino i risultati di un'analisi che mette a confronto volumi di traffico⁷ e potenzialità⁸ dell'A10 con gli analoghi valori riferiti ad altri itinerari autostradali⁹.

Il confronto tra la potenzialità stimata e valori di utilizzo evidenzia che diversamente da quanto accade per gli altri itinerari esaminati (tutti in condizione di teorica "saturazione"), l'Autostrada dei Fiori ha ancora margini di assorbimento di domanda, che risultano molto cospicui se rapportati alla situazione delle altre autostrade dell'arco costiero della Liguria.

Tale considerazione è tuttavia solo parzialmente vera.

--- Confronto tra volumi di traffico (valori giornalieri medi in veicoli teorici, riferiti al 1997) e stime di potenzialità dell'Autofiori ed altre tratte autostradali italiane:

Tratte autostradali	Veicoli Teorici annui 1997				Ripartizione %		Potenzialità		Residua su stimata (g=f/e)
	Leggeri (a)	Pesanti (b)	Totale (c=a+b)	Tot. omog. (d=a+4xb)	Leggeri	Pesanti	Stimata (e)	Residua (f=e-d)	
Ventimiglia - Savona	19.570	4.713	24.283	38.422	81%	19%	40.000	1.578	4%
Savona - Genova	39.550	7.457	47.007	69.378	84%	16%	50.000	-19.378	-39%
Genova - Sestri Levante	37.796	6.592	44.388	64.164	85%	15%	40.000	-24.164	-60%
Sestri Levante - Livorno	22.411	5.976	28.387	46.315	79%	21%	40.000	-6.315	-16%
Firenze - Roma	30.502	10.437	40.939	72.250	75%	25%	40.000	-32.250	-81%
Roma - Napoli	40.544	10.509	51.053	82.580	79%	21%	60.000	-22.580	-38%

L'analisi di maggiore dettaglio, esposta nel successivo paragrafo, evidenzierà modelli di fruizione della rete autostradali del tutto peculiari, caratterizzati da forte punte di domanda in occasione dei fine settimana e, soprattutto, dei periodi di vacanza.

Si determina pertanto una situazione che, in termini sintetici, è caratterizzata da:

- un medio- basso tasso di utilizzazione dell'A10 nei giorni feriali; in tali giorni essa può sopportare incrementi di domanda anche cospicui;
- un più alto tasso di utilizzazione nei fine settimana;
- tassi di utilizzazione di saturazione nei giorni dei grandi esodi vacanzieri.

2.3. - ANALISI DI DETTAGLIO PER TRATTE E PER CASELLI

2.3.1. - Analisi per tratte (valori annuali)

Su Tavola fuori testo sono graficizzati i valori di carico bidirezionale sulle tratte casello-casello nel 1997 (valori annuali ed andamenti mensili). La tratta più carica è quella compresa tra i caselli di Andora e San Bartolomeo al Mare, mentre il valore minore si manifesta sulla tratta Bordighera - Ventimiglia. L'andamento mensile evidenzia il prevedibile picco nei mesi estivi (luglio ed agosto).

--- Dati di flusso sugli archi da Andora a Confine di Stato. Anni 1992 - 1997:

⁷ La domanda è espressa in "veicoli teorici", indicatore rappresentativo della densità di traffico giornaliera, definito, con riferimento ad un fissato tratto, come rapporto tra il prodotto di traffico veicoli* km e lunghezza del tratto. I valori di veicoli teorici sono di fonte AISCAT e corrispondono alla media giornaliera nel 1997.

⁸ Sono stati utilizzate le stime prodotte dalle Concessionarie, che, come generalmente accade quando si formulano stime di questo tipo, hanno carattere conservativo.

⁹ Le tratte prese in considerazione sono quelle che compongono l'arco costiero Ventimiglia - Livorno (A10 Genova - Ventimiglia e A12 Genova - Livorno) e l'asse Firenze - Roma - Napoli (parte dell'A1).

Arco	Dati di flusso per arco monodirezionale (n° veicoli)						Tassi di crescita annui sui valori delle rette di regressione
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	
Confine di Stato-Ventimiglia	2.279.085	2.413.295	2.711.514	2.784.495	2.826.581	2.996.921	5,4%
Ventimiglia-Bordighera	2.404.671	2.413.490	2.471.889	2.505.453	2.573.503	2.723.142	2,4%
Bordighera-Sanremo Ovest	2.686.146	2.705.984	2.787.112	2.830.681	2.892.995	3.032.339	2,4%
Sanremo Ovest-Arma di Taggia	2.628.232	2.634.615	2.714.178	2.738.913	2.779.485	2.899.010	1,9%
Arma di Taggia-Imperia Ovest	2.856.222	2.860.939	2.948.645	3.015.684	3.093.913	3.257.383	2,7%
Imperia Ovest-Imperia Est	3.042.892	3.038.954	3.129.676	3.193.565	3.255.611	3.416.361	2,3%
Imperia Est-San Bartolomeo	3.328.403	3.341.309	3.432.488	3.488.728	3.562.707	3.749.190	2,3%
San Bartolomeo-Andora	3.551.215	3.566.341	3.674.466	3.720.236	3.802.681	3.993.391	2,3%
Andora-San Bartolomeo	3.597.173	3.603.677	3.727.851	3.759.200	3.823.307	4.014.389	2,1%
San Bartolomeo-Imperia Est	3.362.882	3.366.166	3.467.696	3.506.659	3.568.186	3.755.227	2,2%
Imperia Est-Imperia Ovest	3.091.591	3.080.283	3.168.296	3.216.129	3.264.788	3.430.555	2,1%
Imperia Ovest-Arma di Taggia	2.981.131	2.981.670	3.072.833	3.125.540	3.175.081	3.337.416	2,2%
Arma di Taggia-Sanremo Ovest	2.915.123	2.930.857	2.970.663	2.890.893	2.928.920	3.028.250	0,5%
Sanremo Ovest-Bordighera	2.767.750	2.780.986	2.856.699	2.872.441	2.932.854	3.059.601	1,9%
Bordighera-Ventimiglia	2.438.580	2.439.079	2.509.645	2.526.035	2.591.704	2.738.973	2,2%
Ventimiglia-Confine di Stato	2.297.995	2.524.381	2.731.904	2.772.105	2.814.433	2.985.509	4,8%

I dati di carico sulle tratte casello-casello in serie storica 1992-97 mostrano che la crescita media della domanda di mobilità registrata sull'intero sistema autostradale è frutto di andamenti diversi per tratte (Tabella 3.101), che presentano due casi limite nei segmenti Ventimiglia - Confine di Stato e Arma di Taggia - Sanremo Ovest:

- nel primo l'aumento si manifesta con valori quasi doppi rispetto a quelli medi (tassi di crescita annui sui valori delle rette di regressione pari a 5,4 % per la direzione Confine di Stato - Ventimiglia e 4,8% per la direzione Ventimiglia - Confine di Stato);
- nel secondo l'aumento è più contenuto (tassi di crescita dello 1,9% nella direzione Sanremo Ovest-Arma di Taggia e 0,5% nella direzione Arma di Taggia - Sanremo Ovest).

2.3.2. - Analisi per caselli (valori annuali)

Su Tavola fuori testo sono graficizzati, per ciascun casello, i valori di flusso annuale e l'andamento mensile distintamente per veicoli leggeri e pesanti nel 1997. Il carico maggiore grava sulla barriera del Confine di Stato. L'andamento mensile evidenzia ancora il picco estivo per i veicoli leggeri a cui corrisponde, nel mese di agosto, una diminuzione del traffico pesante.

---- Veicoli in ingresso ed in uscita ai caselli. Anni 1992 - 1997. Veicoli leggeri in ingresso:

Caselli	Veicoli leggeri in ingresso (veicoli anno)						Tassi di crescita annui sui valori delle rette di regressione
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	
Confine di Stato	2.131.189	2.177.650	2.250.505	2.262.390	2.294.494	2.424.327	2,3%
Ventimiglia	1.091.241	1.157.621	1.190.703	1.226.838	1.240.917	1.290.185	3,1%
Bordighera	507.399	527.699	557.328	578.504	608.990	612.132	4,1%
Sanremo Ovest	792.917	789.963	781.400	800.136	779.942	772.907	-0,4%
Arma di Taggia	768.789	794.147	809.947	804.334	872.739	909.381	3,3%
Imperia Ovest	529.396	545.477	550.226	552.181	564.617	578.684	1,6%
Imperia Est	614.285	632.530	645.325	654.661	684.316	707.822	2,8%
San Bartolomeo	478.552	486.250	492.718	496.117	509.310	536.978	2,1%

--- *Veicoli in ingresso ed in uscita ai caselli. Anni 1992 - 1997. Veicoli leggeri in uscita:*

Caselli	Veicoli leggeri in uscita (veicoli anno)						Tassi di crescita annui sui valori delle rette di regressione
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	
Confine di Stato	2.140.621	2.192.320	2.258.157	2.249.047	2.276.981	2.407.055	2,0%
Ventimiglia	1.112.813	1.174.474	1.222.163	1.259.198	1.274.173	1.320.771	3,3%
Bordighera	545.359	568.193	581.249	595.104	623.503	618.606	2,7%
Sanremo Ovest	972.186	984.274	945.353	896.811	877.006	864.564	-2,8%
Arma di Taggia	632.123	643.302	696.618	771.035	816.837	869.368	7,2%
Imperia Ovest	467.215	476.805	477.446	479.115	504.738	522.610	2,1%
Imperia Est	592.306	609.132	632.562	645.267	675.730	695.365	3,3%
San Bartolomeo	485.660	495.325	506.782	510.896	519.461	545.884	2,1%

--- *Veicoli in ingresso ed in uscita ai caselli. Anni 1992 - 1997. Veicoli pesanti in ingresso.*

Caselli	Veicoli pesanti in ingresso (veicoli anno)						Tassi di crescita annui sui valori delle rette di regressione
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	
Confine di Stato	147.996	235.645	461.009	522.105	532.087	572.594	26,8%
Ventimiglia	133.471	401.388	532.250	541.516	458.652	285.449	7,2%
Bordighera	60.467	68.404	71.089	75.602	75.114	74.633	3,9%
Sanremo Ovest	58.432	65.129	63.395	67.502	65.398	65.875	1,9%
Arma di Taggia	139.597	175.177	176.853	182.929	193.278	200.963	6,1%
Imperia Ovest	82.825	122.269	129.471	129.953	124.471	122.215	5,1%
Imperia Est	88.945	133.793	134.198	136.056	139.292	144.946	6,9%
San Bartolomeo al Mare	57.392	68.855	69.666	71.877	74.031	78.534	5,2%

--- *Veicoli in ingresso ed in uscita ai caselli. Anni 1992 - 1997. Veicoli pesanti in uscita.*

Caselli	Veicoli pesanti in uscita (veicoli anno)						Tassi di crescita annui sui valori delle rette di regressione
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	
Confine di Stato	157.374	332.061	473.747	523.058	537.452	578.454	21,8%
Ventimiglia	398.174	299.038	518.156	542.128	455.745	282.106	-0,6%
Bordighera	73.557	77.323	78.999	80.180	82.259	79.590	1,7%
Sanremo Ovest	90.752	92.058	86.340	81.047	77.910	76.196	-4,0%
Arma di Taggia	142.880	150.511	157.885	174.104	180.913	191.769	6,3%
Imperia Ovest	134.439	111.539	116.683	115.727	112.359	112.450	-2,6%
Imperia Est	141.282	140.719	143.549	140.817	144.180	149.246	1,0%
San Bartolomeo al Mare	72.178	72.259	73.779	78.131	79.027	84.589	3,3%

Dall'analisi delle Tabelle precedenti (che riportano l'andamento in serie storica 1992-97 degli ingressi e delle uscite distintamente per veicoli leggeri e veicoli pesanti) si osserva una distribuzione abbastanza differenziata dalla quale si possono isolare almeno 3 casi significativi:

- alla barriera del Confine di Stato, all'aumento del traffico leggero in ingresso ed in uscita (tasso annuo di crescita rispettivamente del 2,3% e 2,0%), si affianca un aumento decisamente rilevante del traffico pesante, più marcato per i veicoli in ingresso (tasso annuo di crescita del 26,8%) che per i veicoli in uscita (tasso annuo del 21,8%);
- al casello di Sanremo Ovest si registra una diminuzione dei transiti per i veicoli leggeri in ingresso ed in uscita (tasso annuo rispettivamente del -0,4% e del -2,8%), un aumento del numero di veicoli pesanti in ingresso (tasso annuo dell'1,9%) ed una diminuzione dei veicoli pesanti in uscita (tasso annuo del -0,4%); parallelamente, al casello di Arma di Taggia, l'aumento del traffico è sensibile tanto in ingresso (tasso annuo di crescita del 3,3% per veicoli leggeri e del 6,1% per veicoli pesanti) quanto in uscita (tasso annuo di crescita del 7,2% per veicoli leggeri e del 6,3% per veicoli pesanti); tali andamenti sono evidentemente determinati dalla messa in esercizio dell'Aurelia bis;
- al casello di Imperia Ovest il traffico di veicoli pesanti in uscita ha subito un decremento apprezzabile tra il 1992 ed il 1993, dopodiché si è praticamente stabilizzato su un valore costante; il numero di veicoli pesanti in ingresso e di veicoli leggeri sia in ingresso che in uscita è, invece, in crescita (tassi rispettivamente del 5,1%, 1,6% e 2,1%).

2.3.3. - Analisi per caselli riferita ad un mese campione (valori giornalieri)

L'analisi della domanda di mobilità autostradale è completata dall'esame (grafici seguenti) degli ingressi ed uscite giornalieri ai caselli per un mese campione (marzo 1997) rappresentativo delle tre situazioni tipiche indicate a chiusura del paragrafo 2.2: giorni feriali, fine settimana, punte in occasione di esodo vacanziero (nel caso riferito alle festività pasquali).

Innanzitutto, premesso che i valori maggiori di carico si verificano alla barriera del Confine di Stato, il casello maggiormente impegnato risulta essere quello di Ventimiglia, mentre il traffico minore si registra al casello di San Bartolomeo al Mare durante i giorni feriali, ed ai caselli di Imperia Ovest (per i veicoli in uscita) e di Imperia Est, Imperia Ovest e Bordighera (per i veicoli in ingresso) durante i giorni festivi.

Durante il fine settimana di Pasqua, inoltre, il generale aumento del traffico è maggiormente apprezzabile ai caselli di Sanremo, Arma di Taggia e San Bartolomeo al Mare.

L'esame completo dei dati e degli elaborati porta, dunque, ad una lettura della domanda di mobilità al singolo casello, di cui pare opportuno dare una breve nota riassuntiva:

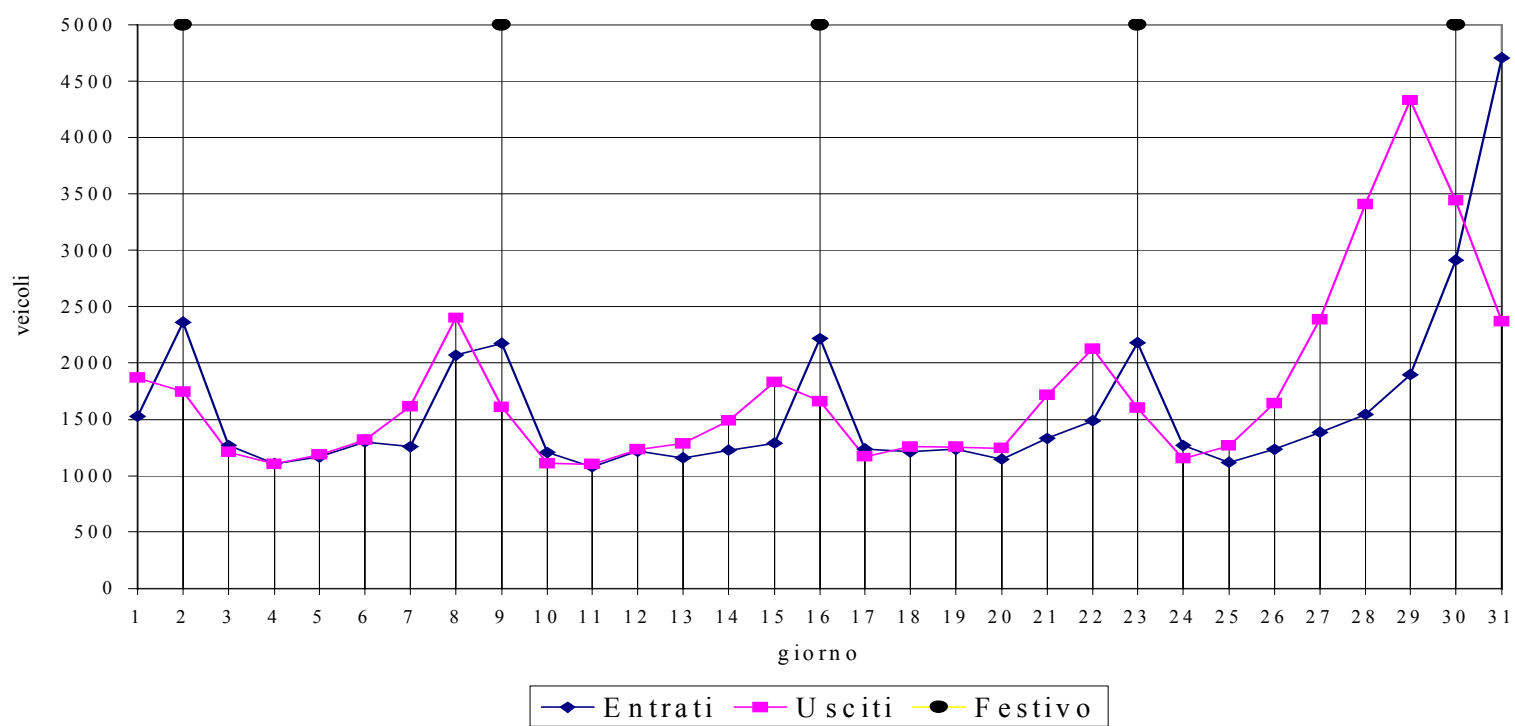
- **Casello di San Bartolomeo al Mare:** il traffico subisce un notevole incremento nel fine settimana "standard", con un picco in uscita nella giornata di sabato ed un picco in entrata nella giornata di domenica, andamento che si ritrova, notevolmente amplificato, durante il fine settimana di Pasqua, con un massimo delle entrate (rappresentative dei "rientri") nel giorno di lunedì.
- **Casello di Imperia Est:** il traffico risulta più intenso durante le giornate feriali, con un forte decremento nel fine settimana ed un minimo di veicoli entrati ed usciti nelle giornate festive; nei giorni precedenti il ponte di Pasqua si osserva un leggero aumento del traffico mentre nelle giornate della festività si ripresenta, anche se in proporzioni minori, il calo del traffico verificato nel fine settimana "standard".
- **Casello di Imperia Ovest:** l'andamento dei flussi al casello di Imperia Ovest è caratterizzato da valori poco variabili delle uscite (con un minimo nel giorno festivo) e da una curva con un minimo nelle giornate di sabato ed un picco nel giorno festivo; nel venerdì e sabato prima di Pasqua si registra un aumento del numero di veicoli usciti che tende ad essere compensato dai veicoli entrati della giornata del lunedì dopo Pasqua.
- **Casello di Arma di Taggia:** il traffico è caratterizzato da flussi in entrata ed in uscita che tendono a bilanciarsi nell'arco della giornata, con andamento delle entrate che presenta un minimo nelle giornate di sabato ed un massimo nelle giornate festive e andamento delle uscite con un massimo nelle giornate di venerdì ed un minimo nelle giornate festive; il periodo del fine settimana di Pasqua fa registrare, anche in questo caso, un aumento delle uscite nei giorni di venerdì e di sabato che tende ad essere compensato dalle entrate del giorno di lunedì.
- **Casello di Sanremo Ovest:** il traffico al casello di Sanremo Ovest è caratterizzato da un andamento molto regolare che presenta dei picchi rilevanti nelle giornate del fine settimana, con un numero di veicoli usciti nelle giornate di venerdì e sabato che tende ad essere bilanciato dai veicoli entrati nelle giornate di sabato e domenica; nel periodo festivo il fenomeno si ripropone con la differenza che lo sfalsamento tra i due picchi in uscita (venerdì) ed in entrata (lunedì) è di due giorni.

- **Casello di Bordighera:** il traffico al casello di Bordighera presenta come elementi caratteristici dei picchi in uscita nelle giornate di venerdì ed un andamento delle entrate con valori compresi in un intervallo piuttosto limitato; nella settimana che precede il fine settimana di Pasqua si osserva un aumento consistente delle uscite fino alla giornata di sabato con una compensazione che ha un massimo nella giornata di lunedì.
- **Casello di Ventimiglia:** l'andamento dei flussi presenta un andamento che tende a ripetersi con frequenza settimanale, con massimi di uscite nelle giornate di venerdì e sabato, e con valori massimi di veicoli entrati circa costanti nelle giornate di venerdì, sabato e domenica; il periodo che precede il fine settimana di Pasqua è caratterizzato da un andamento pressoché identico delle uscite e delle entrate, con un picco nella giornata di sabato ed un minimo nella giornata di domenica.

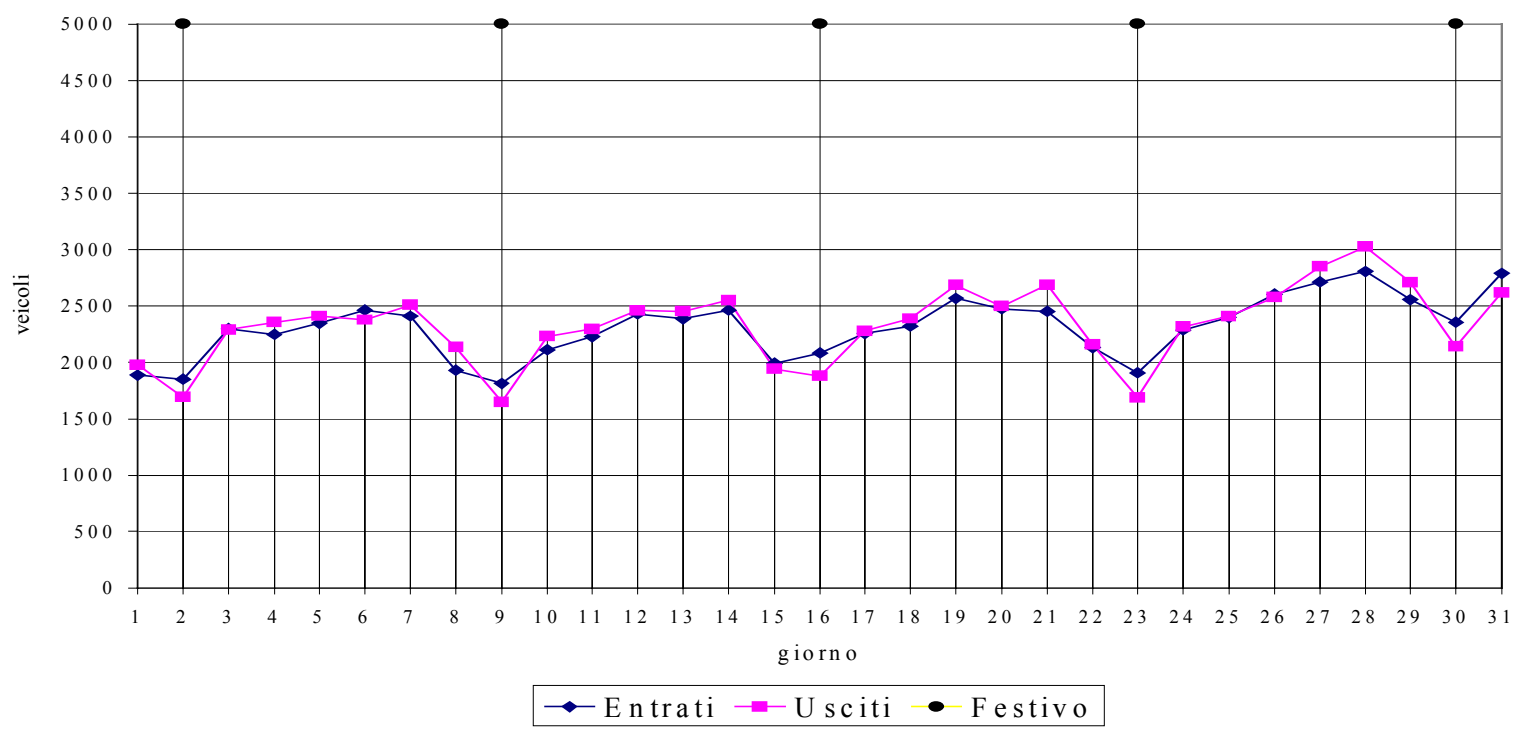
In conclusione, l'analisi condotta permette di effettuare le seguenti considerazioni:

1. i caselli di San Bartolomeo al Mare e di Sanremo sono impegnati da un traffico che presenta un aumento rilevante nel fine settimana; il picco di veicoli in uscita si manifesta nella giornata di sabato e tende ad essere compensato nell'arco di una giornata (massimo di veicoli in entrata nella giornata di domenica);
2. i caselli di Bordighera e di Ventimiglia sono impegnati da un traffico che presenta un aumento dei veicoli in uscita nelle giornate di venerdì e sabato; mentre al casello di Bordighera tale aumento tende ad essere compensato nella giornata di domenica, al casello di Ventimiglia la distribuzione dei veicoli in entrata è massima e circa costante nelle giornate di venerdì, sabato e domenica;
3. il casello di Arma di Taggia è caratterizzato da un flusso veicolare in entrata che, con l'esclusione delle giornate di venerdì e sabato, è quasi sempre superiore a quello in uscita; il saldo medio settimanale (calcolato come differenza tra veicoli in uscita e veicoli in ingresso durante le prime tre settimane del mese di Marzo) è il più basso dell'intera provincia (- 1.577 veicoli / settimana);
4. il casello di Imperia Est è utilizzato in larga preferenza nei giorni feriali, con un crollo evidente dell'impegno nelle giornate di sabato e domenica; inoltre, l'andamento delle uscite e delle entrate si presenta piuttosto simile, con un saldo giornaliero medio che, in valore assoluto, risulta il più basso dell'intera provincia;
5. il casello di Imperia Ovest è caratterizzato da un flusso veicolare in entrata che, con l'esclusione della giornata di sabato, è sempre superiore a quello in uscita, il cui picco si manifesta nella giornata festiva; il saldo medio settimanale, inoltre, ha un valore di poco superiore a quello del casello di Arma di Taggia (-1.494 veicoli / settimana).

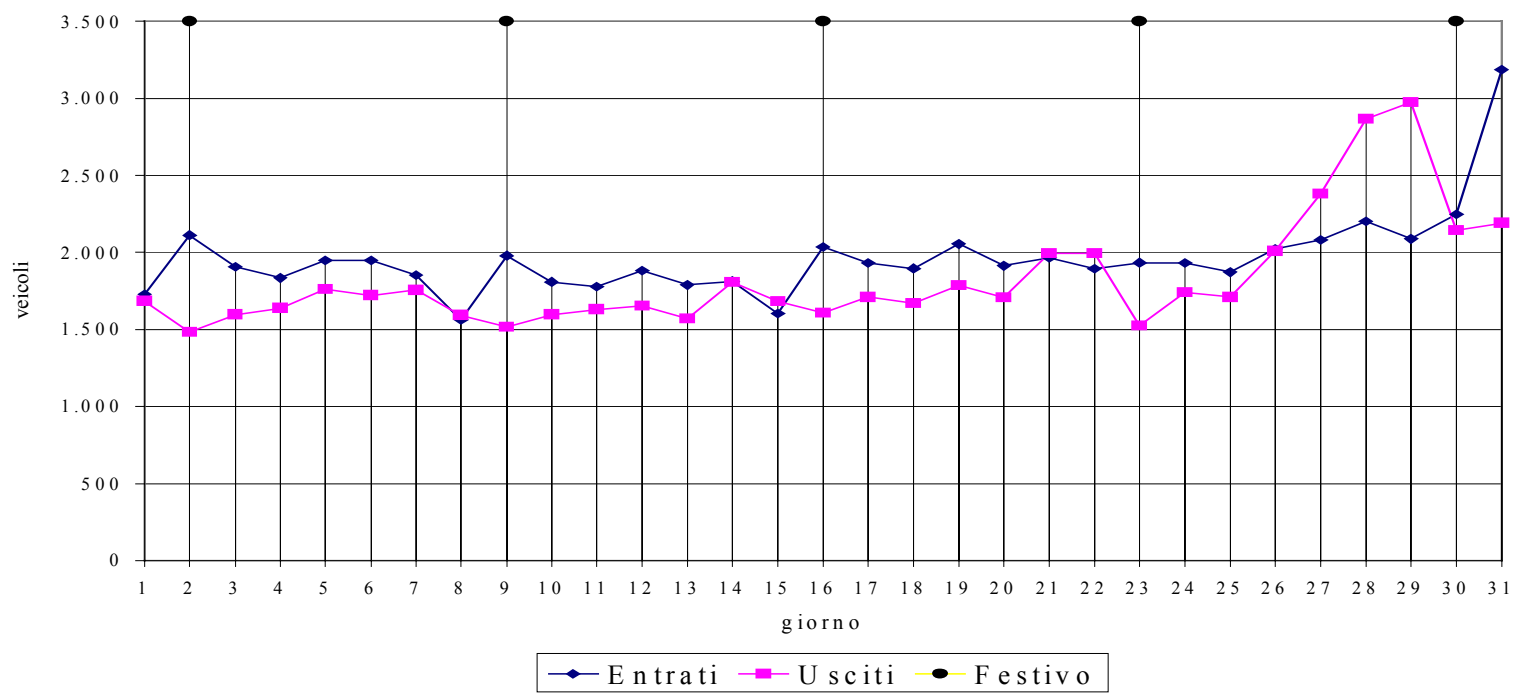
--- Andamento giornaliero dei veicoli entrati ed usciti per casello nel mese di Marzo 1997: Casello di San Bartolomeo al Mare:



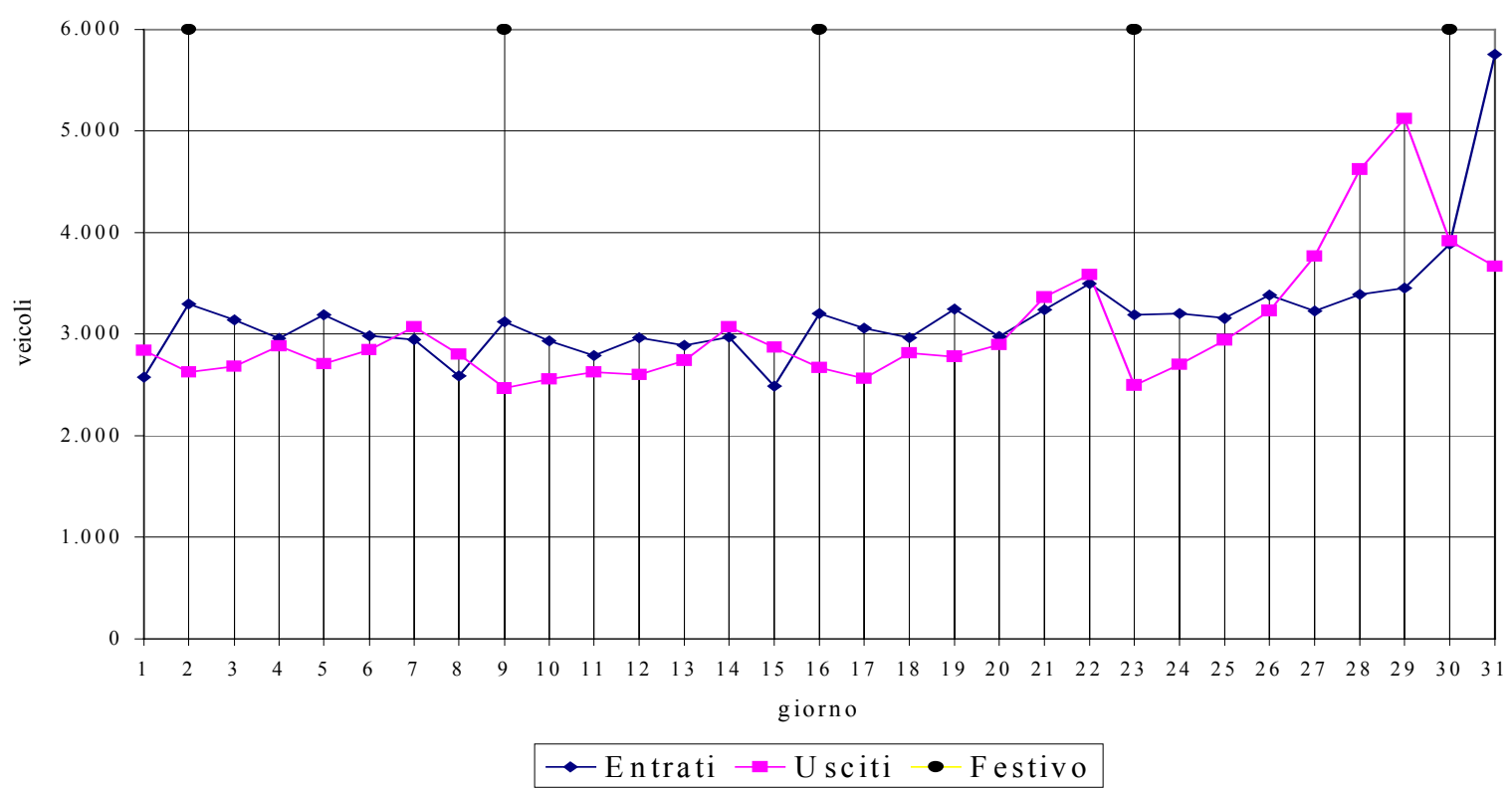
--- Andamento giornaliero dei veicoli entrati ed usciti per casello nel mese di Marzo 1997: Casello di Imperia Est:



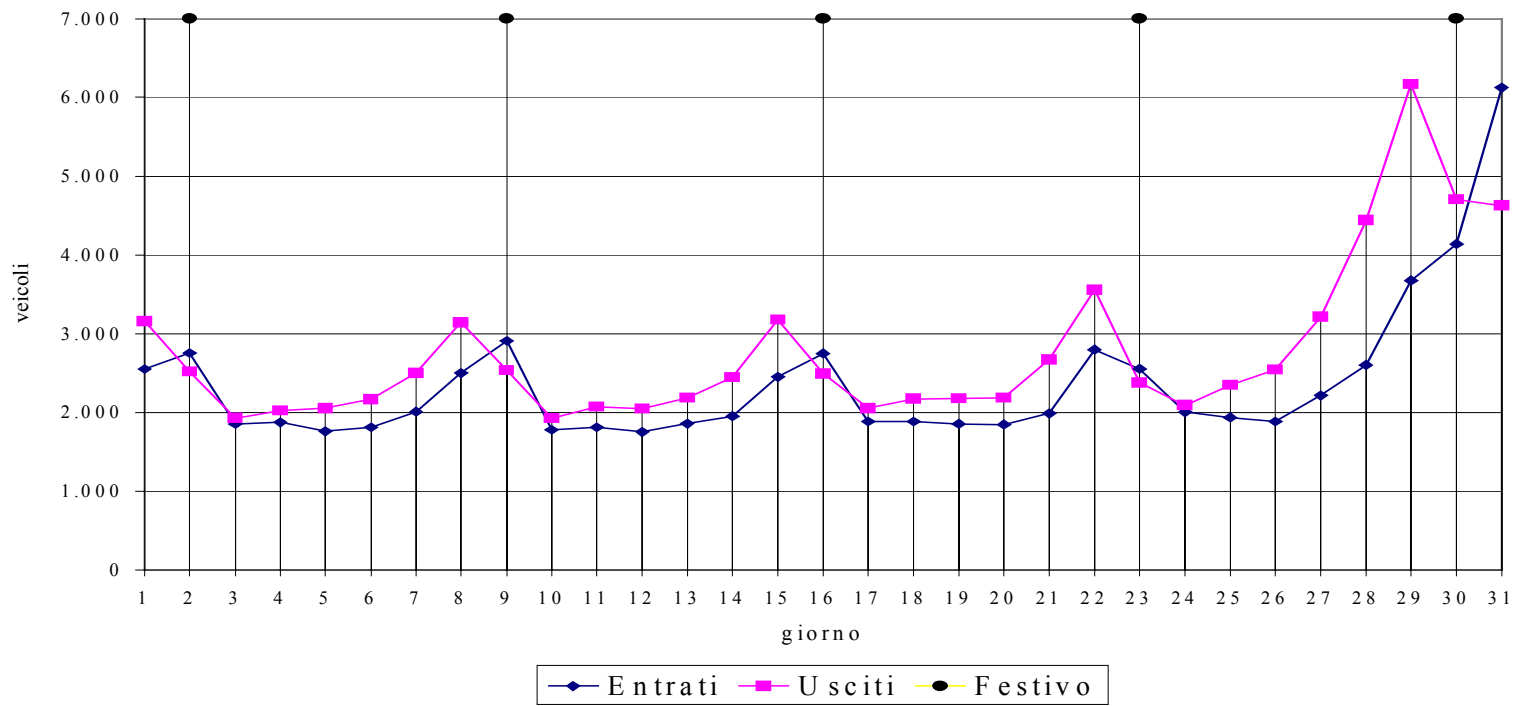
--- *Andamento giornaliero dei veicoli entrati ed usciti per casello nel mese di Marzo 1997: Casello di Imperia Ovest:*



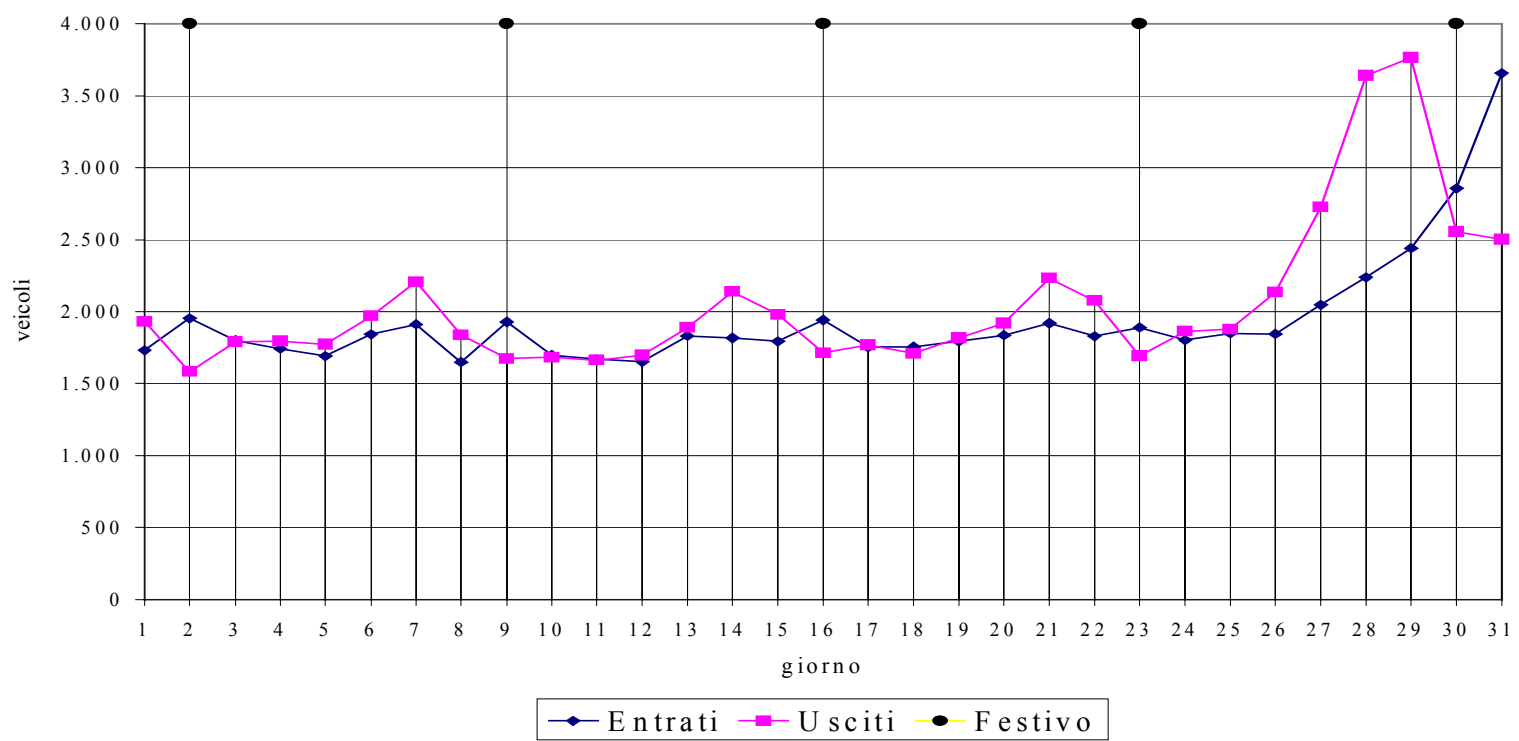
--- *Andamento giornaliero dei veicoli entrati ed usciti per casello nel mese di Marzo 1997: Casello di Arma di Taggia:*



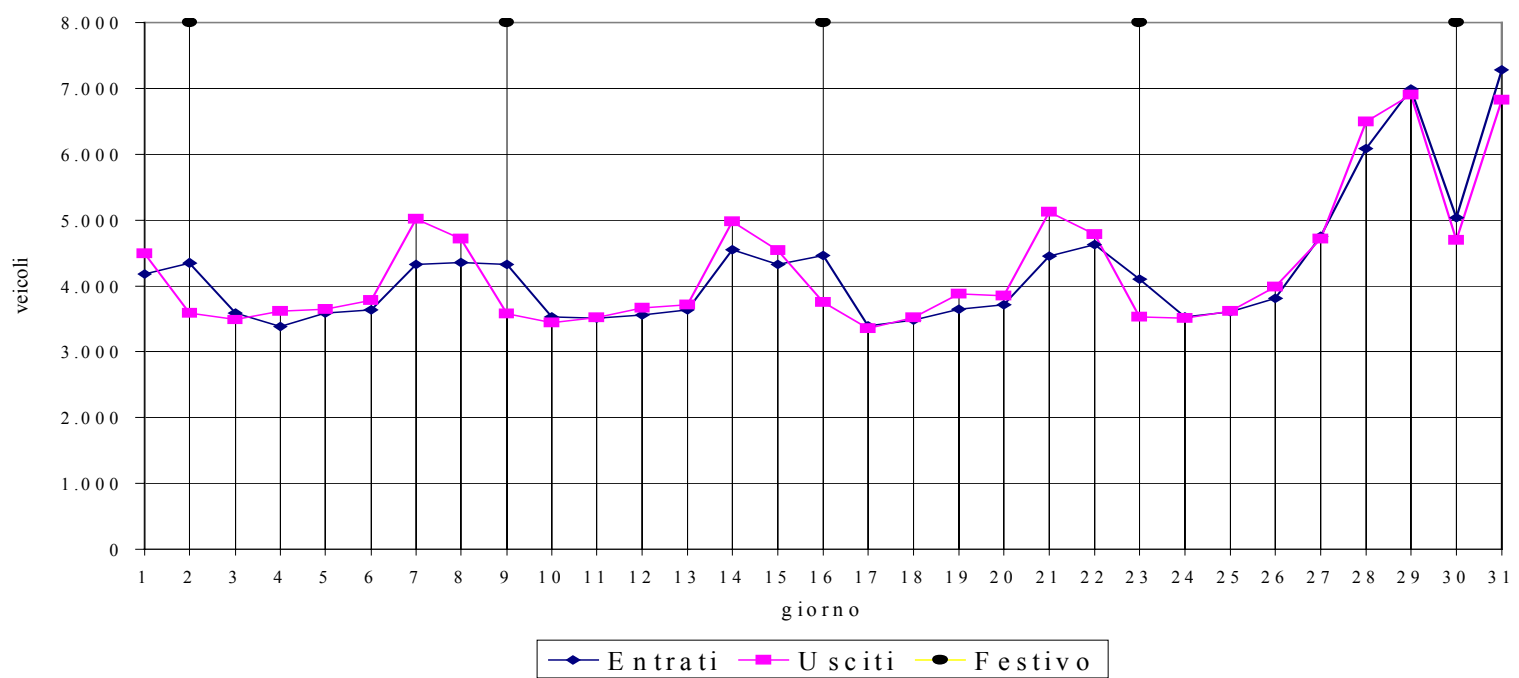
--- Andamento giornaliero dei veicoli entrati ed usciti per casello nel mese di Marzo 1997: Casello di Sanremo Ovest:



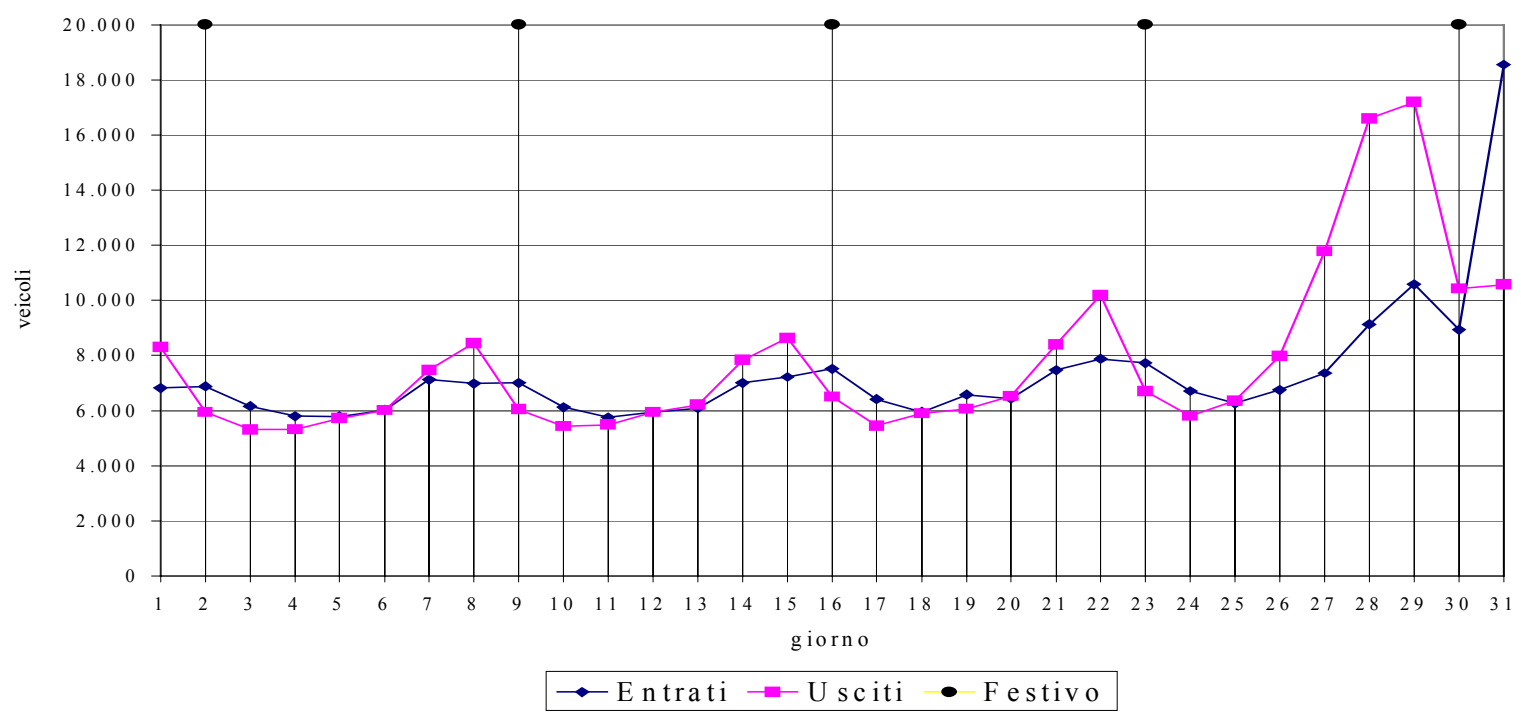
--- Andamento giornaliero dei veicoli entrati ed usciti per casello nel mese di Marzo 1997: Casello di Bordighera:



--- Andamento giornaliero dei veicoli entrati ed usciti per casello nel mese di Marzo 1997: Casello di Ventimiglia:



--- Andamento giornaliero dei veicoli entrati ed usciti per casello nel mese di Marzo 1997: Casello Barriera di Stato:



3. - LE STRADE STATALI: CARATTERISTICHE INFRASTRUTTURALI E TASSI DI UTILIZZAZIONE

3.1. - CARATTERISTICHE PRINCIPALI DELLA VIABILITA' STATALE

Nel capitolo è proposta una sintetica descrizione delle caratteristiche delle strade statali (rimaste in capo allo Stato successivamente ai trasferimenti ex D. Lgs 112/ 98) con riferimento sia alla situazione attuale che ai progetti in corso di realizzazione.

Gli assi verticali di penetrazione (Statale 20 e Statale 28), nel complesso presentano tracciati tali da non consentire velocità di percorrenza elevate; i collegamenti verso il nord sono pertanto scarsamente utilizzabili per tragitti a medio - lunga percorrenza. Lungo la direttrice orizzontale costiera le percorrenze medio - lunghe si appoggiano alla viabilità autostradale, mentre i problemi più locali di traffico si concentrano sull'Aurelia.

3.1.1. - Strada Statale n° 20 "di Valle Roya"

La S.S. n° 20 si stacca dalla Via Aurelia in comune di Ventimiglia e si sviluppa verticalmente per circa 18 km. fino al confine con la Francia attraversando i comuni di Airole e Olivetta San Michele. La strada prosegue in territorio francese come RN204 per poi rientrare in Italia (in provincia di Cuneo) attraverso il Traforo del Colle di Tenda ancora come S.S.20.

La più recente bretella di raccordo in sponda destra al casello Autofiori si sviluppa per circa 3 Km sino alla Località Bevera, dove attraversa il Fiume Roja ricongiungendosi in sinistra con il vecchio tracciato della S.S.

L'itinerario lungo la valle del Roja si inserisce in un sistema di collegamenti stradali transfrontalieri attraversanti il Sud delle Alpi che può essere così schematizzato:

- assi principali:
 - A43 (Lione - Chambery) - RN6 - Tunnel del Frejus - A32
 - A8 (Montpellier - Arles - Aix - Nizza) - A10 (Ventimiglia - Genova)
- assi secondari:
 - RN91 - Colle del Monginevro - S.S.24
 - RD - Colle di Larche - S.S.21
 - S.S.20 - RN204 - Traforo del Colle di Tenda - S.S.20

In tale contesto l'itinerario lungo la SS20 - RN204 costituisce attualmente la sola alternativa possibile per il traffico su gomma a corta e media distanza sull'asse Nizza - Cuneo.

La classificazione della SS. 20 in base al criterio del CNR è la seguente:

- dal km. 133+782 al km. 138+000 categoria VI
- dal km. 138+000 al km. 143+300 categoria V
- dal km. 143+300 al km. 148+000 categoria VI
- dal km. 148+000 al km. 148+000 categoria IV
- bretella in sponda destra categoria IV

Il tracciato presenta in alcuni tratti - soprattutto nella parte superiore dopo l'abitato di Airole - uno stato qualitativo nel complesso piuttosto mediocre. L'ultimo intervento di sistemazione eseguito, il tratto di variante tra i km 138+00 e 143+300 (prima dell'abitato di Airole), ha portato alla chiusura quasi completa del vecchio tracciato.

Attualmente l'ANAS non ha in realizzazione alcun intervento di ammodernamento, ma è in studio una variante in loc. Trucco (Ventimiglia).

3.1.2. - Strada Statale n° 28 "del Colle di Nava"

La S.S. n° 28 si stacca dalla Via Aurelia nell'abitato di Imperia e, attraversando i comuni di Pontedassio, Chiusavecchia, Chiusanico, Cesio, Pieve di Teco e Pornassio, prosegue in provincia di Cuneo.

La classificazione della strada in base al criterio del CNR è la seguente:

- dal km. 95+000 al km. 112+000 categoria VI
- dal km. 112+000 al km. 126+500 categoria V
- dal km. 126+500 al km. 130+500 categoria VI
- dal km. 130+500 al km. 134+800 categoria V
- dal km. 134+800 al km. 138+ 950 categoria VI

Il tracciato presenta dei tratti - soprattutto nella parte alta dopo l'abitato di Pieve di Teco - con andamento piuttosto tortuoso.

Gli ammodernamenti finora effettuati sono i seguenti:

- variante del Colle San Bartolomeo con declassificazione a provinciale - S.P. n° 95 - del vecchio tracciato;
- variante in loc. Gombi del Riccio - Km 131+00 e Km 132+ 700;
- by-pass di Pontedassio - Km 132+700 e 134+800.

Quest'ultima variante, percorribile dal luglio 2002, è realizzata con un tratto di strada di lunghezza pari a 2.491,42 m. così suddiviso:

- viadotto Impero L = 376,00 M
- galleria Bandia L = 499,00 M
- galleria artificiale Bestagno L = 42,00 M
- galleria Roggetta L = 513,00 M
- piazzole d'emergenza L = 50,00 M
- galleria Baraccone L = 675,00 M

più le varie rampe d'accesso. La sezione stradale è di categoria V.

L'ulteriore prosieguo dei lavori di ammodernamento sino al Km 138+950 (che consentirà il collegamento con l'asse orizzontale dell'Aurelia) è relazionato al progetto già predisposto a cura di questa Provincia e all'iter di approvazione tramite Conferenza dei Servizi.

A monte sono già previsti in realizzazione i lavori di ammodernamento relativi al by-pass di Chiusavecchia, con un tratto in galleria e alla variante di aggiramento di Pieve di Teco, mentre per quel che riguarda il tratto superiore della statale, (per cui è già stato realizzato il foro pilota di Cantarana) si è attualmente in fase di rielaborazione progettuale del nuovo tracciato.

3.1.3. - Aurelia e Aurelia bis

Residua all'Anas l'estremo tratto a Ponente della ex S.S.1- diramazione per i Balzi Rossi, dal bivio in loc. Latte al confine di Stato in loc. Ponte San Ludovico, per una lunghezza di circa 3 Km.

L'Aurelia bis realizza il collegamento tra i comuni di Taggia e Sanremo, consentendo il by-pass degli abitati; costituisce, inoltre, un asse di collegamento veloce tra il centro di Sanremo e il casello autostradale di Arma di Taggia.

Gli svincoli esistenti sono 4: svincolo Valle di Taggia, svincolo Valle Armea, svincolo San Martino, svincolo San Lazzaro.

Attualmente è in previsione il prolungamento dell'infrastruttura:

- lato ponente: fino al nuovo svincolo di Sanremo Centro con un tratto in galleria (a unica canna) per cui è già stato realizzato il foro pilota;
- lato levante: tra lo svincolo di Valle di Taggia e il nuovo tratto della S.S. n° 548 di Valle Argentina.

A riguardo del prolungamento lato levante nel "Protocollo d'Intesa per l'individuazione delle linee strategiche di pianificazione e riorganizzazione infrastrutturale della porzione territoriale antistante la nuova stazione ferroviaria" tra Regione Liguria, Comune di Taggia, Provincia di Imperia, Ferrovie dello Stato S.p.A. – ASA Rete ed ANAS – Compartimento per la viabilità della Liguria erano stati tra l'altro, definiti i termini con cui affrontare il progetto della realizzazione del collegamento tra l'Aurelia bis e la (ex) Statale n° 548¹⁰.

Ad oriente si deve segnalare il recentissimo l'inserimento, attraverso la cosiddetta "Legge obiettivo" della tratta di "Aurelia bis" corrente nei comuni di Imperia e Diano Marina, il cui progetto preliminare è stato predisposto a cura dell'ANAS.

3.2. - I TASSI DI UTILIZZAZIONE DELLE STRADE STATALI

Per ciò che attiene i tassi di utilizzazione delle arterie statali (considerate ancora tali anteriormente alla dismissione) alcune elaborazioni possono essere sviluppate sulla base dei rilievi di traffico effettuati dalla Regione Liguria – Dipartimento Opere Pubbliche e Trasporti – Settore Mobilità Trasporti e Infrastrutture, nell'ambito del "Progetto sperimentale di rilevamento dei flussi di traffico sulla rete ordinaria di grande comunicazione".

I rilievi dei flussi veicolari sulla **S.S. n° 1Aurelia**, per quel che riguarda l'imperiese, sono riferiti a 5 sezioni localizzate nel territorio dei comuni di:

- Ventimiglia, in prossimità dell'innesto sull'Aurelia della SP n° 64;
- Bordighera;
- Sanremo, in località Pian di Poma;
- Imperia, in prossimità della foce del Torrente Prino;
- Imperia, nel tratto tra Diano Marina e Imperia.

I rilievi sulle 5 sezioni sono bidirezionali, riferiti a vari periodi dell'anno (primavera, estate, autunno), distinti per giorno ferialo, sabato e festivi e per fascia diurna e notturna.

Nei due prospetti seguenti sono riportati i valori di TGM (traffico medio giornaliero) e di velocità media, distinti per periodo diurna e notturno, per i 3 periodi primavera, estate e autunno.

--- *Rilievi di traffico S.S. 1 Aurelia al 1998: TGM – Traffico Giornaliero Medio (veicoli /giorno)*

	Primavera			Estate			Autunno		
	Diurno	Notturmo	Totale	Diurno	Notturmo	Totale	Diurno	Notturmo	Totale
Ventimiglia, cavalcavia T. Nervia	20.531	6.984	27.515	21.682	10.902	32.584	8.933	2.631	11.564.
Bordighera – località Arziglia	10.364	5.245	15.609	10.808	6.943	17.751	5.113	1.758	6.871
Sanremo – località Pian di Poma	10.702	6.271	16.973	10.036	7.168	17.204	5.392	2.182	7.574
Imperia – Borgo Prino	13.554	6.309	19.863	13.841	7.881	21.722	6.770	1.974	8.744

¹⁰ Dal testo della bozza di Protocollo d'Intesa (22 dicembre 1997) si riportano i punti più significativi:

- ... è stata appurata la procedibilità a stralcio del progetto viario di connessione tra l'Aurelia bis e la nuova statale della valle Argentina, convenendosi sull'opportunità di procedere con la massima celerità all'approvazione dell'opera, ..., stante la necessità di realizzare la stessa in stretta relazione con il costruendo fabbricato viaggiatori della nuova linea ferroviaria;
- la realizzazione della viabilità Statale di collegamento tra il raccordo autostradale e la S.S. n° 548 "di Valle Argentina" denominata Aurelia bis, consentirà la più agevole connessione fra l'autostrada e la nuova stazione ferroviaria e, pertanto, andrà inserita nella programmazione finanziaria da attivare da parte dell'ANAS di concerto con la Regione Liguria, con una soluzione tecnica dimensionata sulla base degli standards delle norme UNI-CNR a livello IV° (due corsie di scorrimento + due banchine laterali per una larghezza complessiva di 10,50 m);
- l'ANAS - Compartimento per la viabilità della Liguria, si impegna a richiedere l'inserimento nel primo, ed eventualmente nei successivi piani finanziari ANAS, del progetto di nuova viabilità statale di collegamento tra il raccordo autostradale e la S.S. n° 548, tralasciando alle successive opere da realizzare nel comparto ed in particolare alla necessità di garantire una agevole connessione tra il suddetto fabbricato viaggiatori ed il relativo parcheggio da ubicare nell'area posta a sud della strada statale, opere da realizzarsi a cura e spese di altri Enti.

Imperia – Capo Berta tra Diano Marina e Imperia	8.876	4.281	13.157	9.037	4.883	13.920	4.508	1.450	5.958
---	-------	-------	--------	-------	-------	--------	-------	-------	-------

--- *Rilievi di traffico su S.S.1 Aurelia al 1998: Velocità media (Km/h) e Punte Orarie (n° veicoli/h)*

	Primavera			Estate				Autunno			
	Diurno	Notturmo	Totale	Diurno	Notturmo	Totale	Punte Or. feriale	Diurno	Notturmo	Totale	Punte Or. Feriale
Ventimiglia, cavalcavia T. Nervia	34	39	35	29	33	30	2048	29	33	30	1410
Bordighera – località Arziglia	51	54	52	45	46	53	1072	52	56	53	476
Sanremo – località Pian di Poma	54	56	55	50	50	52	1600	51	54	52	517
Imperia – Borgo Prino	48	53	50	41	45	47	1438	45	53	47	662
Imperia – Capo Berta tra Diano Marina e Imperia	49	50	49	47	47	50	984	50	49	50	467

Quanto già noto su base esperienziale viene confermato dai rilievi di traffico:

- l'incremento nel periodo primaverile ed estivo rispetto al periodo autunnale è decisamente apprezzabile, con incrementi quasi sempre superiori al 100%;
- il traffico nella sezione 1, in comune di Ventimiglia, è circa il doppio del traffico delle altre sezioni;
- le condizioni di utilizzo, misurabili in termini di livello di servizio, sono particolarmente critiche nel periodo primavera- estate, mentre risultano migliori nel periodo autunnale, in cui non sono presenti i flussi turistici;
- si conferma l'esigenza di prevedere interventi di potenziamento della rete nei 3 principali nodi urbani della provincia (Ventimiglia, Imperia e Sanremo).

Per quel che riguarda il livello di utilizzazione dell' "Aurelia Bis" si dispone di dati riferiti alla primavera e all'estate, per una sezione localizzata in prossimità del casello autostradale di Taggia. Si individua un livello di utilizzazione non elevato; l'asse stradale, in definitiva, ha una grande potenzialità ma risulta, nel complesso sotto utilizzato.

--- *Rilievi di traffico su Aurelia bis al 1998: TGM – Traffico Giornaliero Medio (veicoli/giorno)*

	Primavera			Estate		
	Diurno	Notturmo	Totale	Diurno	Notturmo	Totale
Ingresso Taggia	8.771	2.663	11.434	7.840	3.141	10.981

--- *Rilievi di traffico su Aurelia bis al 1998: Velocità media (Km/h) e Punte Orarie (n° veicoli/h)*

	Primavera o Estate				Estate o Autunno			
	Diurno	Notturmo	Totale	Punta Or. Feriale Estate	Diurno	Notturmo	Totale	Punta Or. Feriale Autunno
Ingresso Taggia	36	38	37		37	38	37	

E' molto importante osservare che tali condizioni di sottoutilizzo dipendono fortemente dalla forma incompiuta dell'asse viabilistico, che non si configura ancora come by-pass vero e proprio, trovando nelle attuali sezioni terminali (ci si riferisce in particolare allo svincolo di San Lazzaro) dei colli di bottiglia.

Per quello che riguarda la **S.S. n° 20 di Valle Roja** si osservano i dati proposti nel prospetto seguente, riferiti ad una sezione localizzata poco fuori l'abitato di Ventimiglia:

--- *Rilievi di traffico su S.S. 20 al 1998: TGM – Traffico Giornaliero Medio (veicoli/giorno)*

	Primavera			Estate			Autunno		
	Diurno	Notturmo	Totale	Diurno	Notturmo	Totale	Diurno	Notturmo	Totale
A monte di Fogliarè - Ventimiglia	4.617	1.473	6.090	5.020	1.955	6.975	2.385	456	2.841

--- *Rilievi di traffico su S.S. 20 al 1998: Velocità media (Km/h) e Punte Orarie (n° veicoli/h)*

	Primavera			Estate				Autunno			
	Diurno	Notturmo	Totale	Diurno	Notturmo	Totale	Punta Or. Feriale	Punta Or. Feriale	Diurno	Notturmo	Totale
A monte di Fogliarè - Ventimiglia	57	60	58	60	62	61	501	319	58	63	59

Il livello di utilizzazione della **SS n° 548** è desumibile dal prospetto seguente (i dati sono riferiti al periodo estate ed autunno, per una sezione localizzata al confine del nucleo di Taggia):

--- Rilievi di traffico su S.S. 548 al 1998: TGM – Traffico Giornaliero Medio (veicoli/giorno)

	Estate			Autunno		
	Diurno	Notturmo	Totale	Diurno	Notturmo	Totale
A monte di Taggia	2.586	891	3.477	1.385	334	1.719

--- Rilievi di traffico su S.S. 548 al 1998: Velocità media (Km/h) e Punte Orarie (n° veicoli/h)

	Estate				Autunno			
	Diurno	Notturmo	Totale	Punta Or. Feriale	Diurno	Notturmo	Totale	Punta Or. Feriale
A monte di Taggia	53	56	54	264	48	53	49	159

Per la **S.S. n° 28 del Colle di Nava** i dati sono riferiti a due sezioni (sezione 9 e sezione 10) localizzate, rispettivamente, presso l'abitato di Pontedassio e poco dopo l'abitato di Pieve di Teco.

La non elevata utilizzazione è fortemente condizionata dalle caratteristiche del tracciato che, soprattutto nella parte alte dopo l'abitato di Pieve di Teco, presenta dei tratti con andamento piuttosto tortuoso.

--- Rilievi di traffico su S.S. 28 al 1998: TGM – Traffico Giornaliero Medio (veicoli/giorno)

	Primavera			Estate			Autunno		
	Diurno	Notturmo	Totale	Diurno	Notturmo	Totale	Diurno	Notturmo	Totale
Innesto variante sopra Pontedassio	5.678	1.981	7.659	6.248	2.423	8.671	2.768	699	3.467
Tra Pieve di Teco ed Acquetico	2.570	752	3.322	3.561	1.336	4.897	984	243	1.227

--- Rilievi di traffico su S.S. 28 al 1998: Velocità media (Km/h) e Punte Orarie (n° veicoli/h)

	Primavera			Estate				Autunno			
	Diurno	Notturmo	Totale	Diurno	Notturmo	Totale	Punta Or. Feriale	Punta Or. Feriale	Diurno	Notturmo	Totale
Innesto variante sopra Pontedassio	44	46	45	42	43	42	700	286	39	42	40
Tra Pieve di Teco ed Acquetico	45	50	46	53	54	53	333	120	50	50	51

Per la **S.S. 453** si è registrato un basso impegno veicolare a cui corrispondono delle velocità medie piuttosto elevate.

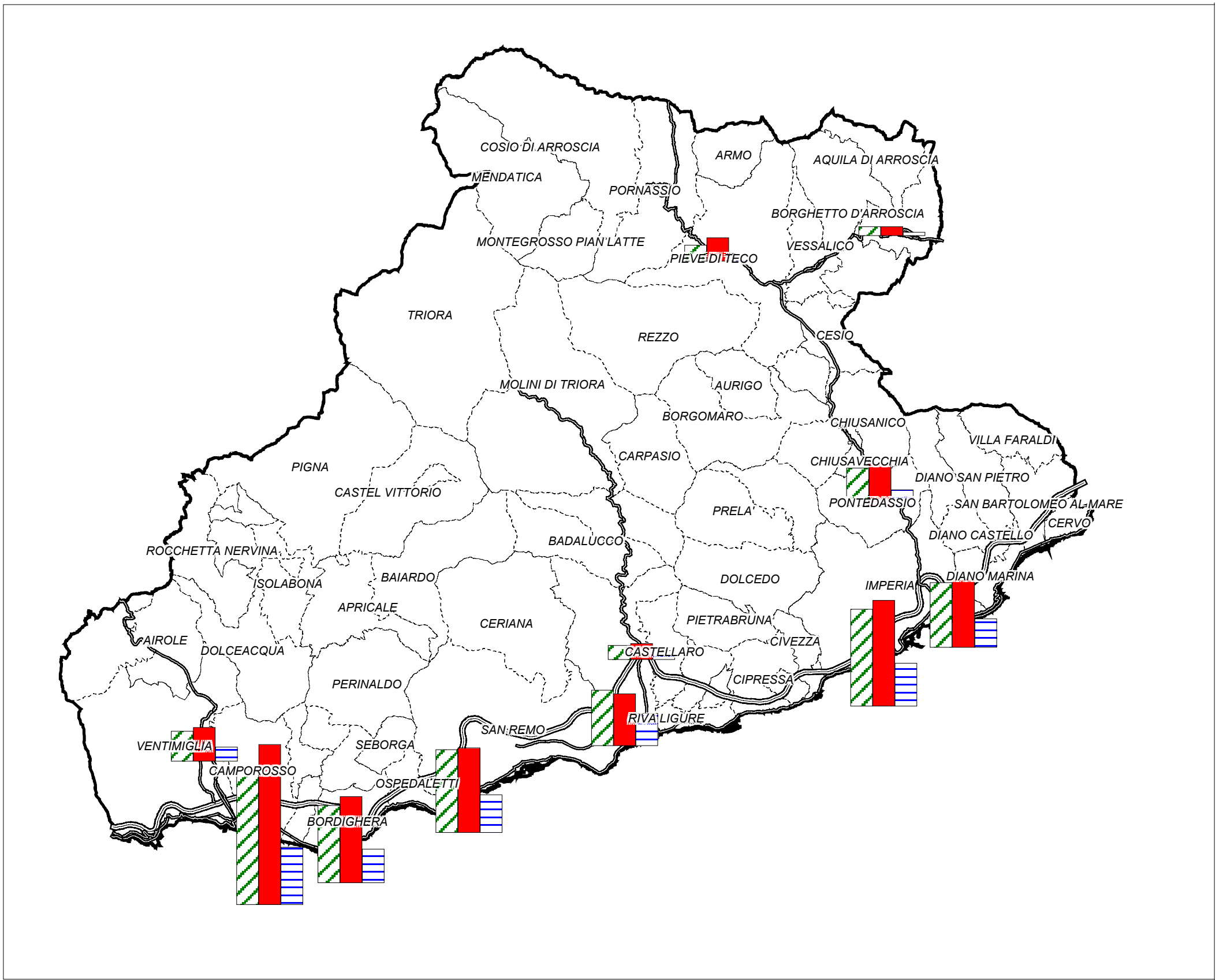
--- Rilievi di traffico su S.S. 453 al 1998: TGM – Traffico Giornaliero Medio (veicoli/giorno)

	Primavera			Estate			Autunno		
	Diurno	Notturmo	Totale	Diurno	Notturmo	Totale	Diurno	Notturmo	Totale
Tra Borghetto e Ranzo	1.326	441	1.767	1.461	563	1.979	641	175	846

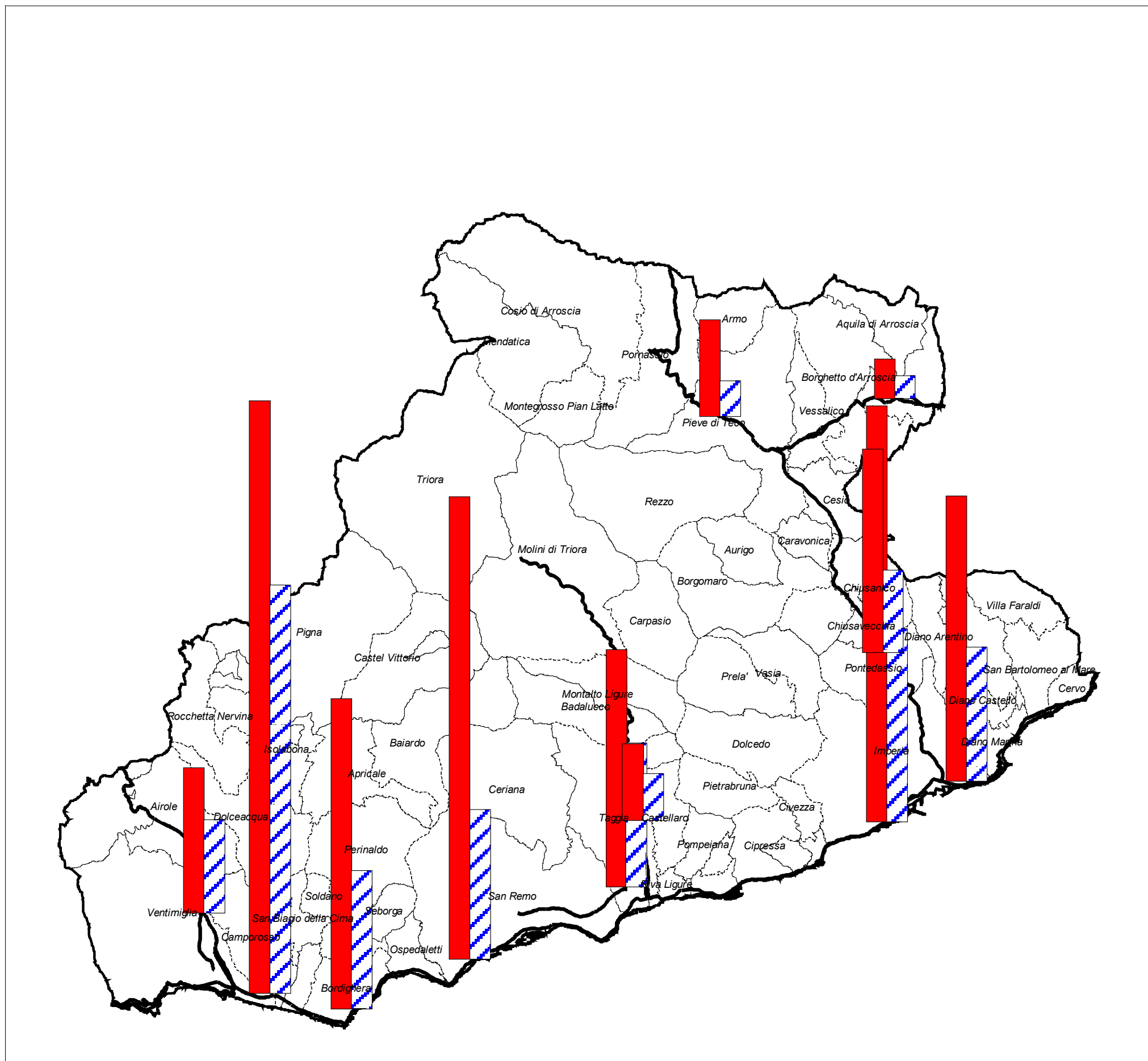
--- Rilievi di traffico su S.S. 28 al 1998: Velocità media (Km/h) e Punte Orarie (n° veicoli/h)

	Primavera			Estate				Autunno			
	Diurno	Notturmo	Totale	Diurno	Notturmo	Totale	Punta Or. Feriale	Punta Or. Feriale	Diurno	Notturmo	Totale
Tra Borghetto e Ranzo	72	77	74	49	54	50	134	75	66	71	67

--- Rilievi del traffico su strade statali al 1998 (Regione Liguria): T.G.M primavera (a sx), estate (centro), autunno (a dx).



--- Rilievi di traffico su strade statali al 1998: punte orarie (giorno feriale estivo a sx; giorno feriale autunnale a dx)



4. - LE STRADE PROVINCIALI: CARATTERISTICHE INFRASTRUTTURALI E TASSI DI UTILIZZAZIONE

Nel capitolo è proposto un quadro descrittivo della rete delle strade provinciali, in essa comprese quelle ricevute per trasferimento ex D. Lgs. 31.03.1998 n° 112. Esso è soprattutto finalizzato alla qualificazione delle caratteristiche tipologiche e dello stato di conservazione della viabilità ed è prevalentemente basato sulle informazioni fornite dal Settore Viabilità e Trasporti della Provincia di Imperia.

La descrizione fa riferimento ad una Tavola cartografica fuori testo dove le strade provinciali (più precisamente: i singoli tratti omogenei, di lunghezza significativa, di ogni strada provinciale) sono “tematizzate” in funzione di:

- larghezza della carreggiata,
- caratteristiche qualitative della strada (essenzialmente tipo e condizioni del fondo stradale),
- esistenza di limitazioni al transito veicolare.

Sono inoltre in esse qualificati i flussi di traffico in base ai rilievi forniti dal “Censimento della Circolazione 1990 - 1991”¹¹.

4.1. - QUADRO DI SINTESI DELLE CARATTERISTICHE DELLE STRADE PROVINCIALI

I dati di carico sulle tratte casello-casello in serie storica 1992-97 mostrano che la crescita media della domanda di mobilità registrata sull'intero sistema autostradale è frutto di andamenti diversi per tratte, che presentano due casi limite nei segmenti Ventimiglia - Confine di Stato e Arma di Taggia - Sanremo Ovest:

La rete provinciale presenta caratteri di estesa capillarità e presenta in oggi con uno *sviluppo globale di 837,93 Km*, di cui 759,176 km. rappresentati dalla rete “storica” e i restanti acquisiti recentemente a seguito della declassificazione e trasferimento di ex strade statali.

Copre un territorio interno esteso, caratterizzato da un basso carico antropico e da un'orografia a prevalente carattere montano. Essa (non considerando le ex statali di recentissima acquisizione) ha da sempre svolto in primo luogo la funzione di consentire l'accessibilità ai centri e nuclei abitati minori e più in generale al territorio interno. Si rileva, in particolare, che, considerando i soli centri e nuclei abitati¹² esclusivamente serviti da viabilità provinciale, la popolazione residente al 1991 servita esclusivamente da viabilità provinciale era stimata pari a circa 29.000 unità. Il basso rapporto tra tale valore di popolazione e sviluppo della rete (pari a 38,2 residenti/km. di strada), giustifica i bassi tassi di utilizzazione evidenziati dai rilievi del Censimento della Circolazione 1990-1991.

Il tasso di utilizzazione delle strade risultava infatti mediamente basso, particolarmente nelle aree interne; per alti tassi di utilizzazione si segnalavano essenzialmente solo le seguenti strade:

-- la S.P. 07, in comune di Pieve di Teco, che consiste in un breve tratto di strada che raccorda l'ex S.S. n° 453 con la S.S. n° 28 e che raccoglie, quindi, il traffico di scambio delle due statali;

-- la S.P. 64, strada di fondo valle che attraversa i comuni di Dolceacqua e Camporosso fino a raccordarsi con la S.S. n° 1 in comune di Ventimiglia, che risulta essere la strada provinciale più trafficata.

Ancor oggi buona parte della rete interna necessiterebbe di interventi manutentivi; in particolare:

- ha il fondo sterrato il 7,4 %;
- ha il fondo, asfaltato, ma in cattiva condizione per il 16,1 %;
- il 62,2 % ha il fondo stradale asfaltato in media condizione;
- solo il 12,1 % ha il fondo in buona - ottima condizione.

Più in generale, il sistema è il risultato di un processo di evoluzione su cui pesa in maniera determinante la peculiare orografia del territorio; all'epoca della realizzazione della maggior parte delle strade provinciali gli standards progettuali erano ben inferiori a quelli attuali, per cui il naturale sviluppo sul territorio, con andamento planimetrico ed altimetrico impegnativi, non costituiva un elemento fortemente negativo.

La rete è, pertanto, prevalentemente caratterizzata da elementi tipologici che oggi risultano penalizzanti come muri di sostegno a secco, minimi raggi di curvatura, sezioni di dimensioni ridotte, forti pendenze, fondo inadeguato. Nell'opera di difesa e di mantenimento dell'infrastruttura, inoltre, il

¹¹ Il “Censimento della Circolazione 1990-1991” fornisce i dati prodotti da rilevamenti del traffico effettuati il 22-23 giugno, il 19-20-21 settembre e il 20-21 ottobre 1991. Le strade provinciali per cui è stato eseguito il rilievo sono 40: per alcune il rilievo è disponibile solo per il giorno feriale invernale. I rilevamenti sono stati condotti secondo il metodo diretto dell'osservatore, con un dettaglio per intervalli di tempo di 6 ore e per le nove categorie standard di veicoli. Il rilievo è esteso alle 24 ore per giorno feriale estivo, giorno feriale invernale e giorno festivo invernale.

I veicoli rilevati vengono distinti in:

1. ciclomotori - motoveicoli,
2. autovetture anche con rimorchio fino a 9 posti,
3. camioncini - furgoni - motocarri fino a 30 q.li,
4. autocarri oltre 30 q.li - trattori stradali,
5. autocarri con rimorchio,
6. trattori con semirimorchio,
7. autobus,
8. trasporti eccezionali - veicoli speciali,
9. veicoli agricoli.

Nelle elaborazioni effettuate:

- i veicoli delle categorie 3, 4, 5, 6 e 8 sono accorpati in un'unica categoria (veicoli merci); le 5 risultanti categorie (ciclomotori, autovetture, autobus, veicoli merci, veicoli agricoli) risultano rappresentative delle componenti di traffico privato, pubblico, merci ed agricolo;
- il valore di carico orario è ottenuto come media giornaliera delle rilevazioni diurne mentre la punta oraria è il valore massimo verificatosi negli intervalli del rilievo.

¹² Si fa riferimento all'articolazione territoriale ed alla nomenclatura adottata dall'ISTAT nel Censimento 1991.

territorio si rivela, ancora una volta, nemico, cosicché, ad esempio, frequenti sono i cedimenti della sede viaria, o la necessità di intervenire su scarpate troppo esposte.

Risulta pertanto:

- molto estesa,
- generalmente poco utilizzata (escluse evidentemente le ex statali n°1 e 453 ed in genere le tratte prossime alla fascia costiera) ,
- bisognosa di cospicui interventi manutentivi, per i quali non sembrano esistere adeguate risorse finanziarie.

Non si esclude che il complesso di tali condizioni determini l'esigenza di una progressiva dismissione (quantomeno di fatto) di parte delle rete, qualora le risorse finanziarie risultassero sufficienti soltanto a garantire la funzionalità delle arterie più importanti. Non è ovviamente questa una prospettiva auspicabile; ma non farla presente in questa sede costituirebbe comunque un errore.

Relativamente alle ex strade statali recentemente acquisite al patrimonio provinciale :

- **la S.S. 1** (ora S.P. 1 per il tracciato dismesso e acquisito al patrimonio provinciale) ha perso la sua originale connotazione di asse di scorrimento (in ciò sostituita dalla A10) e svolge prevalentemente la funzione di asse di collegamento in ambito locale costiero e di supporto alla fruizione turistica.

La classificazione della strada in base al criterio del CNR è (sul totale di 60 Km in territorio imperiese) la seguente:

- dal km. 619+700 al km. 644+714 categoria V,
- dal km. 650+500 al km. 697+330 categoria V;

- il tracciato della **ex S.S. 548** di Valle Argentina (ora S.P. 548), di lunghezza complessiva pari a 23,64 km presenta, con l'esclusione del nuovo tratto realizzato nell'abitato di Taggia, un andamento piuttosto tortuoso e una insufficiente larghezza della carreggiata. La classificazione della strada in base al criterio del CNR è la seguente:

- dal km. 0+000 al km. 20+700 categoria VI,
- dal km. 20+700 al km. 23+640 categoria IV;

- sulla **ex S.S. n° 453** (ora S.P. 453) grava gran parte del traffico indotto dalle attività agricole localizzate nella piana di Albenga e diretto verso il Piemonte. Ai primi interventi di ammodernamento del tracciato (varianti agli abitati di Ranzo e di Vessalico) sono seguiti i lavori di costruzione, tra i km 4+300 e 6+600 dell'aggiramento del centro di Borghetto d'Arroscia, che vengono a completare l'ammodernamento di un tratto di complessivi 9,5 km, talché l'attuale classificazione della strada in base al criterio del CNR è attualmente la seguente:

- dal km. 0+000 al km. 2+310 categoria VI
- dal km. 2+310 al km. 4+300 categoria V
- dal km. 4+300 al km. 8+000 categoria VI
- dal km. 8+000 al km. 9+700 categoria V
- dal km. 9+700 al km. 22+970 categoria VI

--- Tabella di sintesi delle caratteristiche delle strade provinciali

SP. N°	DENOMINAZIONE	DESCRIZIONE TRACCIATO	Lungh. tot. l.m.	Largh. media (m)	Indice tortuosità	Qualità fondo	Asfaltato	LIMITI DI TRASCORRIMENTO	NOTE
1	Aurilia	ex SS 1 da km 634,375 a km 644,714 e da km 650,5 a km 659,322 e da km 675,16 a 681,4 e da km 685,125 a km 686,617 e da km 689,6 a km 697,33	44,6					NESSUN LIMITE	cat. "F" ex D. Lgs 285/92 (DG 425 del 3.07.2002)
453	di Valle Arroscia	ex SS 453 da km 0 a km 10,51	10,51					NESSUN LIMITE	D. Lgs 285/92 (DG 425 del 3.07.2002)
548	di Valle Argentina	ex SS 548 da 0 a km 23,64	23,64					20 t dal km 0 a km 23,6	D. Lgs 285/92 (DG 425 del 3.07.2002)
100	Monesi	Da SS 28 in abitato Case di Nava a S. Bernardo di Mendatica (Km. 9,5); da S. Bernardo di Mendatica al confine con la provincia di Cuneo	17,860	6-4	1,53	Medio-bassa	si - no	NESSUN LIMITE CHIUSA da km 14,6 a km 17,86 dal 1° Dicembre al 30 Aprile	
2	S. Bernardo di Mendatica - Colle del Garezzo	Da abitato di S. Bernardo di Mendatica alla Galleria del Colle del Garezzo	7	5	1,76	Medio-bassa	si - no	NESSUN LIMITE CHIUSA da km 0 a km 7 da 1° Dicembre al 30 Aprile	
3	Cosio d'Arroscia - Mendatica - Acquetico	Da SS 28 (Km. 101,2) all'abitato di Cosio d'Arroscia; dall'abitato di Cosio d'Arroscia all'abitato di Mendatica; dall'abitato di Mendatica alla SS 28 (Km. 107,12) abitato di Acquetico	18,545	5,20	1,46	Medio-bassa	si	20 t da km 2,9 a km 7,8	
4	Montegrosso Pian Latte	Dalla SP 3 all'abitato di Montegrosso Pian Latte	1,740	4	2,17	Buona	si	NESSUN LIMITE	
5	Pornassio	Dalla SS 28 (Km 103,7) abitato frazione S. Luigi, alla SP 3 (fraz. Ponti)	3,585	4,5	1,89	Buona	si	3,5 t da km 0 a km 0,5	
6	Armo	Dall'abitato di Pieve di Teco sulla SS 28 (km 109,7) attraverso l'abitato di Moano sino ad Armo (Fraz. Grenzolini)	8,265	5,20	1,14	Media	si	NESSUN LIMITE	
7	Pieve di Teco - Muzio	Tra SS 28 di Pieve di Teco e la SP 453 di Valle Arroscia - Km. 0	1,455	7	0,80	Buona	si	NESSUN LIMITE	
8	Pieve di Teco -	Dalla SP 6 di Armo (in Pieve di Teco) all'abitato di	6,4	4,5	2,13	Media	si	NESSUN LIMITE	

SP. N°	DENOMINAZIONE	DESCRIZIONE TRACCIATO	Lunghezza tot. l.m.	Larghezza media (m)	Indice tortuosità	Qualità fondo	Asfaltato	LIMITI TRANSITO	DI	NOTIZIE
	Lovegno	Lovegno								
9	Vessalico - Siglioli	Da SP 453 di Valle Arroscia a monte di Vessalico all'abitato di Siglioli	4,785	4,4	1,77	Media	si	NESSUN LIMITE		
10	Vessalico - Lenzari	Da SP 453 di Valle Arroscia a Lenzari (Madonna della Visitazione)	5,020	4,10	1,33	Media	si	7,5 t su intero tracciato		
11	Borghetto d'Arroscia - Ubaghetta	Da SS 453 di Valle Arroscia all'abitato di Ubaghetta	4,530	4	1,27	Media	si	9 t su intero tracciato		
12	Borghetto d'Arroscia - Gazzo	Da Borghetto d'Arroscia fino alla Chiesa Parrocchiale di Gazzo	6,935	4,20	1,69	Media	si	NESSUN LIMITE		
13	Borghetto d'Arroscia - Gavenola	Da SP 453 di Valle Arroscia (fraz. Calabria) attraverso l'abitato di Gavenola fino al termine della SP 12 di Gazzo	7,340	4,20	2,34	media	si	5 t / 7 t fra Gavenola e Gazzo		
14	Aquila d'Arroscia	Da SP 453 di Valle Arroscia (Km. 7,900) attraverso l'abitato di Aquila d'Arroscia fino alla SP 78 di Mezza Costa	7,715	4,50	2,25	media	si	9 t da km 0 a km 6,4		
15	Aquila d'Arroscia - Leverone	Da SP 14 all'abitato di Leverone	3,730	4,20	2,13	bassa	si	9 t su intero tracciato		
16	Costa Bacelega	Da SP 453 di Valle Arroscia alla Strada di Mezza Costa a Costa Bacelega	4,860	4,40	3,23	media	si	9 t da km 0,3 al km 4,86		
17	Rezzo - Molini di Triora	Da SS 28 (Km 111,05) attraverso gli abitati di Rezzo, Andagna, Molini di Triora	32,105	5	2,81	medio bassa	si	9,5 t e limite lunghezza 10 ml. da km 32,105 a km 21,1; 9 t da km 17,1 a km 21,1; 9 t. da km 11,1 a km 11,12; 20 t. km. 6,500		
18	Rezzo - Cenova	Da SP 17 (Km 6) all'abitato di Cenova	1,590	4	1,59	media	si	NESSUN LIMITE		
19	Case Castellaro - San Bernardo di Conio	Dall'abitato di Case Castellaro a S. Bernardo di Conio	2,840	6	2,19	media	si	NESSUN LIMITE		
20	Calderara	Da SP 95 a Calderara	0,885	3,50	2,76	media	si	3,5 t		
21	Colle S. Bartolomeo - Colle d'Oggia - Carpasio - S.S. 548	Da SP 548 di Valle Argentina (Km. 13,400) all'abitato di Carpasio attraverso Montalto Ligure; da Carpasio a Colle d'Oggia attraverso Prati Piani; da Colle d'Oggia al Colle S. Bartolomeo attraverso S. Bernardo di Conio	25,430	6	2,45	media	si	NESSUN LIMITE		
21 bis	Carpenosa	Da SP 548 (Agaggio Inferiore) alla prog.va Km. 4,440 (Confine con comunale)	4,440	5,85	2,01	media	si	3,5 t. da km 1,2 alla fine		
22	Colle S. Bartolomeo - Cartari	Dalla SP 95 all'abitato di Cartari	2,748	3,80	1,96	media	si	NESSUN LIMITE		
23	Cesio - P.sso del Ginestro	Dalla SP 95 al confine con la provincia di Savona	2,008	5,5	1,6	medio bassa	si	NESSUN LIMITE		
24	S.S. 28 - Borgomaro - Colle d'Oggia	Dalla SS 28 (Km. 128,198) a Borgomaro; da Borgomaro a Ville San Pietro attraverso Ville San Sebastiano; dal bivio prima dell'abitato di Ville San Pietro a Passo di Colle d'Oggia	20,269	5,80 - 4,5	1,65	medio buona	si	NESSUN LIMITE		
25	Ville S. Pietro - Conio	Dalla SP 24 in abitato di Ville San Pietro a Conio	4,3	4,5	3,69	buono	si	NESSUN LIMITE		
26	Borgomaro - Aurigo - Poggialto	Dalla SP 24 (Km. 3) a Aurigo; da Aurigo a Poggialto	6,735	6,4 - 4,8	1,38	media	si	12 t da km 0,428 a km 6,735		il limite verrà eliminato
27	Candiasco	Dal bivio di Candiasco SP 26 a Candiasco	0,576	4,40	2,09	buona	si	NESSUN LIMITE		
28	Caravonica	Dalla SP 24 al Colle San Bartolomeo attraverso San Lazzaro e Caravonica	7,333	5,30	1,64	media	si	9 t da km 0 al km 2,8		il limite verrà eliminato
29	Chiusanico	Dalla SP 28 all'incrocio con la SP 95 del Colle di San Bartolomeo attraverso Gazzelli, Chiusanico, Torria	10,250	5	1,73	media	si	15 t da km 0,3 a km 10,25		
30	Lucinasco	Dalla SP 28 (Km. 129,010) a Lucinasco	6,85	5	4,78	bassa	si	12 t da km 0,75 a km 6,85		il limite verrà eliminato
31	Sarola - Olivastri	Dalla SP 28 a Olivastri attraverso Sarola	2,810	4,60	1,85	media	si	NESSUN LIMITE		
32	Villa Viani	Dalla SS 28 (Km. 133,500) a Villa Viani attraverso Pontedassio	3,708	5	2,35	media	si	12 t da km 0 a km 2,8 e da km 3 a km 3,708; 5 t da km 2,8 a km 3		
33	Bestagno	Dalla SP 32 (Km. 1,100) a Bestagno	3,589	4,70	5,07	media	si	12 t su intero tracciato		
34	Villa Faraldi - Tovo	Dalla SS 1 (Km. 637,820) attraverso San Bartolomeo al Mare fino a Villa Faraldi Da Villa Faraldi a Tovo	8,8	6 - 5 - 4	1,44	medio bassa	si	12 t da Villa Faraldi a Tovo; 5 t da km 7,942 a km 8,8; altezza 3,90 ml. da cavalcavia ferroviario sino a km 0,4		
35	Villa Faraldi - Deglio	Dal Bivio della SP 34 a Deglio	2,94	3,60	1,48	bassa	si	Chiusura totale da km 0,7 a km 2,65; 3 t da km 0,8 a km 2,94		
36	Diano Marina - Diano S. Pietro - Diano Roncagli	Dalla SP 37 (Km. 0,300) a Diano San Pietro; da Diano San Pietro a Diano Borganzo e Roncagli	5,990	5,5 - 4,5	0,76	media	si	12 t da km 2,3 a km 5,99		

SP. N°	DENOMINAZIONE	DESCRIZIONE TRACCIATO	Lung. tot. l.m.	Largh. media (m)	Indice tortuosità	Qualità fondo	Asfaltato	LIMITI DI TRANSITO	NOTE
37	Diano Arentino	Da Diano Marina sulla SS1 attraverso Diano Castello sino a Diano Arentino	6,862	6,20 - 5	1,32	media	si	2 t da km 1,79 a km 2,3	
38	Diano Borello	Dalla SP 37 a Diano Borello compreso	1,250	5,80	2,09	media	si	3,5 t km 1,25	
39	Prelà	Dal ponte sul Torrente Caramagna a Molini di Prelà, Villa Talla con diramazione a Valloria attraverso Dolcedo, Molini di Prelà, Tavole, Villa Talla	15,764	6 - 5	1,17	medio bassa	si	NESSUN LIMITE	
40	Vasia	Dalla SP 39 (Km. 3,9) al Km. 9,534 attraverso Vasia, Torretta, Pianavia, Pantasina con termine a Molini di Prelà; dal primo tratto sopra a Molini di Prelà fino a Canneto, Praelo, Case Carli (rispettivamente Km. 0,825 - Km. 0,220 - Km. 0,165)	16,310	5,5 - 5 - 4,5	1,37	medio bassa	si	9 t da km 0 a km 6,52; 5 t da km 6,52 a km 16,31; 2 t traversa Canneto per ml 825	
41	Imperia - Piani - Dolcedo	Da Km. 3,540 a Dolcedo	3,160	5,20 - 6,5	0,97	medio buona	si	3,5 t da Km 2,60 a Km 2,70	
42	Dolcedo - Lecchiore	Da SP 41 a Bellissimi e Lecchiore	4,990	4,20	2,70	media	si	12 t da km 0 a km 4; 5 t da km 4 a km 4,990	
43	Bellissimi - Trincerchi - Santa Brigida	Da SP 42 (Bellissimi) a Trincerchi; da Trincerchi al Bivio per Santa Brigida	2,550	4,20	1,58	bassa	si	2 t dal Km 0,00 al Km 0,30	
44	Civezza	Da SP 1 (Km. 653,750) a Civezza	3,950	5,30	2,08	media	si	NESSUN LIMITE	
45	Pietrabruna	Da SP 1 (Km. 654,205) a Pietrabruna con diramazione per Torre Papone	10,345	5	1,99	medio bassa	si	3,5 t da km 0 a km 0,500; 5 t dal Km 5,00 al Km 5,750	
46	Boscomare	Da SP 45 a Boscomare	3,930	4,50	3,52	bassa	si	12 t su intero tracciato	
47	Cipressa	Da SP 1 (Km. 654,600 - in San Lorenzo) a Cipressa attraverso Costarainera	5,836	6	2,94	media	si	NESSUN LIMITE	
48	Lingueglietta	Da SP 47 a Lingueglietta	2,450	6	1,75	buona	si	NESSUN LIMITE	
49	Terzorio	Da SP 1 (Km. 660,550) a Terzorio	3	5,10	2,06	media	si	NESSUN LIMITE	
50	Pompeiana	Da SP 1 (Km. 661,850) a Pompeiana	3,050	5,40	2,38	media	si	NESSUN LIMITE	
51	Castellaro	Da SP 1 (Km. 663,070) a Castellaro	5,090	5,70	1,05	media	si	NESSUN LIMITE	
52	Molini di Triora - Triora - Cetta	Da Molini di Triora a Triora; da Triora a Loreto e Cetta	9,765	5,40	1,58	media	si	30 t Ponte di Loreto	
53	Valle Argentina - Corte	Da SP 52 (Km. 1,500) a Corte	1,847	5 - 4	2,90	medio bassa	si	5 t su intero tratto.	
54	Valle Oxentina	Da SP 548 Valle Argentina (Km. 10,050) al bivio con SP 55 (Passo Ghimbegna) attraverso Ciabauda, Argallo e Vignai	21,5	4,30	5,16	media	si	20 t da km 0 a km 17,3; lungh. ml. 10 da km 0 a km 21,5	
55	Poggio - Baiardo	Da Poggio di Sanremo a Baiardo attraverso Ceriana	17,693	6 - 4	1,59	medio buona	si	NESSUN LIMITE	
56	S. Romolo - Baiardo	Da San Romolo al bivio sulla SP 55 (Km. 17,300 - Passo Ghimbegna)	11,2	5,50	2,12	media	si	NESSUN LIMITE	
57	Bordighera - Seborga - Negi	Da Viale dei Colli (in Bordighera) a Seborga attraverso Sasso di Bordighera; da Seborga a Negi Tegui	12,385	5,80 - 4	1,53	media	si	7 t sull'intero tracciato	Da km 0 a km 3 + da km 3,165 a km 3,300 tratti passati al Comune di Bordighera
58	Vallebona	Da SP 1 (Km. 684,510) a Vallebona attraverso Borghetto San Nicolò	3,970	5,8	1,10	media	si	NESSUN LIMITE	Da km 0 al km 3,160 tratto passato al Comune di Bordighera
59	Perinaldo	Da SS 1 (Km. 685,740) a Perinaldo attraverso Vallecrosia e Soldano	14,645	5,50	1,43	buona	si	NESSUN LIMITE	
60	S. Biagio della Cima	Da bivio su SP 59 a San Biagio della Cima	0,6	4	1,61	buona	si	NESSUN LIMITE	
61	Perinaldo - S. Romolo	Da Perinaldo a San Romolo	8,8	5,4	1,86	media	si	NESSUN LIMITE	
62	Perinaldo - Apricale	Da Perinaldo al bivio SP 63 fino ad Apricale	6,9	3,6	2,92	bassa	si	2 t da km 0,5 a km 6,9	
63	Isolabona - Apricale - Baiardo	Da SP 64 (km 11,3) ad Apricale; da Apricale a Baiardo	13,8	5	3,06	media	si	NESSUN LIMITE	
64	Valle Nervia	Da SP 1 (Km. 686,75 in Ventimiglia) a Castelvittorio attraverso Camporosso, Dolceacqua, Isolabona, Pigna	22,580	6 - 5	0,70	buona	si	NESSUN LIMITE	Da km 0,0 al km 0,20 passata al Comune di Ventimiglia
65	Pigna-Molini di Triora	Dal bivio SP 64 (Km. 20,1) a Molini di Triora incrocio SP 548 - SP 17 attraverso Passo Langan	24,530	6 - 4,5	2,22	media	si	9 t da bivio per Buggio a Langan; divieto di transito autoarticolati ed autosnodati da km 0 a km 12,2	
66	Buggio	Da SP 65 (Km. 0,7) a Piazza Cassini (Buggio)	3,379	5	1,71	media	si	NESSUN LIMITE	

SP. N°	DENOMINAZIONE	DESCRIZIONE TRACCIATO	Lungh. tot. l.m.	Largh. media (m)	Indice tortuosità	Qualità fondo	Asfaltato si/ no	LIMITI DI TRANSITO	NOTE
67	Carmo Langan - Colle Melosa	Da SP 65 (Passo Langan) a Colle Melosa	6,300	5	2,74	bassa	si	NESSUN LIMITE	
68	Rocchetta Nervina	Da SP 64 (Km. 8,3 vicino Dolceacqua) a Rocchetta Nervina	4,125	5	2,45	buona	si	NESSUN LIMITE	
69	Pigna - Gouta - La Colla	Da SP 64 (Km. 16,9 vicino Pigna) alla stessa strada a valle di Camporosso (Km. 2,3) attraverso Monte Gouta e La Colla	48,066	4	4,21	medio - bassa	si - no	2 t da Km. 14 a km 34; 5 t da km 34,900 a km 45,900; Chiusa al transito da km 24, 31 Lungh. 10 ml.	
70	Ponte Raggio - La Colla	Da SP 68 (Km. 2,3) a SP 69 loc. La Colla	4,4	5,5	2,12	media	si		
71	Ciaixe	Da SS 20 a SP 69 in Ciaixe	3,360	3,40	3,44	buona	si	2 t su intero tratto	
72	Collabassa	Da SS 20 (presso Airole) a Collabassa	3,3	4,5	-	media	si	NESSUN LIMITE	
73	Olivetta S. M.	Da SS 20 al confine di stato attraverso Olivetta San Michele	3,5	6	2,64	media	si	NESSUN LIMITE	
74	Mendatica - S. Bernardo di Mendatica	Da Mendatica a San Bernardo di Mendatica	6,4	5,7	3,86	media	si	NESSUN LIMITE	
75	Fascia d'Ubaga - Monte Ceppo	Da SP 54 (Km. 17,3 - Ghimbegna) a SP 65	13,8	5,5 - 4,5	1,98	media	si	3,5 t su intero tratto	
76	Colle Melosa - Garezzo	Da Colle della Melosa alla Galleria del Garezzo	23,5	4	3,88	bassa	no	NESSUN LIMITE strada CHIUSA dal 01 Dic. al 30 Aprile	
77	Aregai - Cipressa	Da SP 1 (loc. Aregai) a Cipressa	3,260	5,6	2,54	media	si	NESSUN LIMITE	
78	Mezza Costa	Da confine con provincia di Savona a SP 13 di Gavenola attraverso Costa Bacelega, Aquila d'Arroscia	11,930	6,5	1,84	media	si	NESSUN LIMITE	
79	Civezza - S. Brigida	Congiunge il termine SP 44 con la fine SP 43	4,263	4,5	1,68	bassa	si - no	2 t da km 0 a km 0,900	
80	Ospedaletti - Coldirodi	Da Corso Garibaldi (Ospedaletti) a Via Padre Semeria (Sanremo - Coldirodi)	3,320	5	2,19	media	si	Divieto di transito autosnodati autoarticolati	
81	Loreto - Verdeggia - Realdo	Da SP 52 (Ponte di Loreto) a Verdeggia; da km 9,5 SP 81 a Realdo	11,8	5,20	2,6	media	si	Altezza 3,5 ml. da km 7 a km 7,1	
82	Pontedassio - Diano Arentino	Da SP 28 (Pontedassio) a Diano Arentino (termine SP 37)	9,2	5	1,92	media	si	2 t da km 0 a km 0,1; 9 t da km 5 a km 9,2; 15 t da km 0 a km 5	il primo verrà eliminato
83	Borghetto d'Arroscia - Ubaga - Montecalvo	Da SP 453 (a monte Borghetto Arroscia) a Montecalvo; da Km. 3,78 SP 83 a Ubaga	5,440	4,10	2,53	media	si	9 t su intero tratto	
84	Nirasca	Da SP 6 (Km. 0,5) a Nirasca	4,450	4,20	1,70	media	si	7 t su intero tratto	
85	Trovasta	Da SP 6 (Km. 3,25) a Trovasta	3,8	4,5	3,39	media	si	7 t su intero tratto	
86	Ottano	Da SS 28 (Km. 102,4) a monte di San Luigi, a Ottano	0,820	3,20	2,83	buona	si	5 t su intero tratto	
87	Baiardo - Berzi	Da SP 63 a Berzi	2,9	4	2,13	bassa	si	3,5 t su intero tratto	
88	Monesi - Rio Bavera	Da SP 1 (Km. 14,4 - Piazzale Monesi) a confine provincia di Cuneo (Rio Bavera)	0,540	6	1,57	media	si	3,5 t Ponte su Rio Bavera	
89	Triora - Passo Guardia	Da Triora, bivio Cimitero a Km. 20 SP 76	8,040	5,5 - 4,5	1,39	media	si - no	NESSUN LIMITE Chiusa dal 1 Dic. al 30 Aprile	
90	Diano Borello - Diano Roncagli	Da strada comunale di Evigno dopo Diano Borello a Diano Roncagli	0,703	6	2,84	media	si	NESSUN LIMITE	
92	Verrandi	Da SS 20 a SP 69 loc. La Colla attraversando Verrandi	5	4,5	4,22	buona	si	2 t su intero tratto	
93	Pantasina - Colle d'Oggia	Da SP 40 a tornante SP 24	5,995	4,5	2,52	media	si	NESSUN LIMITE	
94	Suseneo - S. Martino	Da SP 59 alle frazioni Suseneo e San Martino	3,840	3,6	2,93	bassa	si	3,5 t su intero tratto	
95	Colle S. Bartolomeo	Da Km. 13,1 a Km. 129,15 ex. statale dismessa per variante al Colle San Bartolomeo	12,050	7	3,5	media	si	NESSUN LIMITE	
96	Poggi - Civezza	Da termine Poggi Superiore (Madonna della Neve) a SP 79 (Cappella N.S. delle Grazie)	2,650	5,30	2,20	media	si	NESSUN LIMITE	
97	delle Salse	Da confine provincia di Cuneo (Costa Ventosa - Piaggia) a Passo della Colletta (confine provincia di Cuneo) attraverso Secae, Valcona Sottana, Salse	8,525	4,10	3,23	media	si	NESSUN LIMITE	

4.2. - I TASSI DI UTILIZZAZIONE DELLA VIABILITA' PROVINCIALE E I COSTI DI GESTIONE

--- Tabella dei rilievi di traffico ex "Censimento della Circolazione 1990-91", riferito alle strade provinciali della Provincia di Imperia (valori medi orari feriale estivo, feriale invernale, festivo invernale):

STRADA	RILEVAMENTO FERIALE ESTIVO [veicoli/h]						RILEVAMENTO FERIALE INVERNALE [veicoli/h]						RILEVAMENTO FESTIVO INVERNALE [veicoli/h]					
	ciclo-motori	auto-vetture	autobus	merci	agricoli	punta oraria	ciclo-motori	auto-vetture	autobus	merci	agricoli	punta oraria	ciclo-motori	auto-vetture	autobus	merci	agricoli	punta oraria
SP01	3	14	-	2	-	22	1	11	-	2	-	15	1	42	-	1	-	53
SP03	7	32	-	5	1	48	4	35	-	6	1	53	5	75	-	2	1	98
SP05	3	8	-	2	1	17	2	9	-	2	1	15	3	10	-	1	1	14
SP06							2	20	-	6	-	30						
SP07	9	96	1	10	-	119	9	106	1	30	1	150	4	142	1	5	1	187
SP12							1	8	-	1	-	10						
SP14	4	25	-	5	1	36	2	30	1	11	1	49	1	27	-	3	-	32
SP17	3	31	-	3	-	37	7	37	1	6	-	54	6	71	-	-	1	100
SP21	2	18	-	8	1	37	3	10	-	3	-	23	3	46	-	1	1	80
SP21 bis	5	49	-	7	1	63	4	28	-	13	-	48	6	66	-	3	-	86
SP23							-	2	-	1	-	6						
SP24	5	31	1	2	-	43	6	31	1	3	1	46	3	75	1	-	-	99
SP26							5	24	1	2	1	34						
SP28	5	26	-	1	-	33	4	26	1	2	-	34	3	38	-	1	-	51
SP29	3	29	-	3	-	36	3	25	1	1	1	31	2	30	1	1	-	42
SP30							6	33	1	4	1	53						
SP34							19	114	1	19	-	188						
SP36	27	80	1	12	1	124	30	76	1	9	-	117	9	61	-	3	-	89
SP37	14	74	1	6	1	107	11	50	1	5	-	73	6	51	-	1	-	67
SP39	20	165	1	11	1	200	21	104	1	18	-	152	10	109	1	3	-	144
SP40	9	43	1	7	1	63	12	48	1	7	-	69	4	31	-	1	-	45
SP44	7	40	1	4	1	55	6	36	1	1	-	46	4	34	-	1	-	43
SP45	4	38	1	1	-	44	3	34	1	7	-	46	1	30	-	1	-	40
SP47	9	78	1	5	-	99	8	72	1	7	-	89	4	51	-	5	-	78
SP49	4	27	-	7	-	47	6	27	-	8	1	50	3	25	-	3	-	37
SP50	15	84	1	12	-	115	16	75	1	6	1	101	9	68	1	9	-	91
SP51	15	86	1	7	1	110	18	86	1	11	1	117	8	70	1	5	-	93
SP52							5	42	1	14	1	66						
SP55	21	77	2	3	-	110	9	66	1	15	-	94	6	118	1	13	-	166
SP57	7	29	1	1	-	38	6	33	1	5	-	48	5	31	1	1	-	44
SP58	29	136	1	13	-	183	27	136	1	21	-	193	13	124	1	4	-	165
SP59							4	41	1	14	-	62						
SP63							6	41	1	5	-	54						
SP64	25	252	3	12	-	302	19	222	3	24	-	294	13	527	3	8	-	748
SP65							4	13	-	3	-	23						
SP68							4	43	2	8	1	60						
SP73	3	22	1	1	-	31	4	21	1	1	-	28	3	28	1	1	-	37
SP78							1	8	-	2	1	12						
SP80	9	78	-	8	1	107	9	54	-	11	1	81	10	72	-	1	-	84
SP95	5	15	1	2	-	24	3	12	1	2	-	21	3	58	1	1	-	83

Al fine di completare lo scenario di base è stata effettuata una breve ricerca finalizzata alla quantificazione del costo medio che l'Ente Provincia sostiene, sulla base delle disponibilità, per "mantenere" la propria rete viabilistica. La tabella che segue sintetizza le risultanze della serie temporale 1998-2001 espressa in termini di grandi categorie di costi (manutenzioni ordinarie, manutenzioni straordinarie o nuovi interventi, spese per il personale) e con sommatoria delle spese liquidate per singolo anno (di competenza + residui). Le variazioni emergenti rispetto al normale trend registrato dipendono da un lato dal decrescere sostanziale, nell'arco temporale d'osservazione, degli importi mutuabili, dall'altro, è il caso delle spese straordinarie 2000-2001, sono conseguenza dei proventi eccezionali erogati a sostegno degli interventi urgenti conseguenti a calamità naturale (eventi alluvionali):

--- *Consuntivi spese sostenute per gestione patrimonio stradale della Provincia di Imperia (1998-2001)*

	Totale speso nel 1998	Totale speso nel 1999	Totale speso nel 2000	Totale speso nel 2001
SPESE ORDINARIE	Lire 4.233.997.582	Lire 4.866.969.242	Lire 4.991.003.247	Lire 4.206.525.003
SPESE PERSONALE	Lire 2.196.699.488	Lire 2.152.618.098	Lire 2.016.043.939	Lire 2.213.622.804

	Totale speso nel 1998	Totale speso nel 1999	Totale speso nel 2000	Totale speso nel 2001
SPESE STRAORDINARIE	Lire 8.410.924.873	Lire 2.598.148.899	Lire 7.007.047.186	Lire 24.427.998.723 ¹³
TOTALE	Lire 14.841.621.943	Lire 9.977.736.239	Lire 9.253.186.890	Lire 30.848.146.530

Per l'insieme delle strade in carico all'Ente, agli effetti degli oneri di gestione e delle necessità di interventi di miglioramento qualitativo della rete (il cui livello prestazionale è generalmente modesto) sussistono previsioni di costi elevati, per i quali non sembrano esistere risorse finanziarie sufficienti. Pur traguardando all'obiettivo di garantire condizioni accettabili di accessibilità ai capoluoghi comunali, tuttavia si rende necessaria da un lato l'applicazione di criteri selettivi relazionati ad una gerarchia di importanza funzionale delle strade dall'altro la definizione di un "Programma Pluriennale di interventi manutentivi e di adeguamento delle strade provinciali" al fine di ottimizzare l'utilizzo delle risorse dirette ed altresì acquisire importanti risorse integrative di finanziamento sui possibili canali esistenti.

¹³ L'importo è collegato con i finanziamenti straordinari conseguenti ai disastrosi eventi alluvionali occorsi

5. - LA NUOVA LINEA FERROVIARIA GENOVA - VENTIMIGLIA

Il completamento del raddoppio della linea Genova - Ventimiglia tra Finale Ligure ed Ospedaletti è realizzato mediante un nuovo tracciato posto a monte dell'attuale, costruito in due Fasi:

1. tratto compreso tra Ospedaletti e San Lorenzo al Mare, già completata (in esercizio dal settembre 2001);
2. tratto compreso tra Finale Ligure e San Lorenzo al Mare, per il quale si è conclusa nel gennaio 1998 la procedura dell'Accordo di Programma¹⁴; non sono comunque al momento prevedibili i tempi di messa in esercizio del tratto¹⁵.

La tratta ferroviaria in prosecuzione ad Ovest di Ospedaletti e sino al confine di Stato non è stata oggetto di varianti o progetti di ammodernamento.

Il tracciato del 1° tratto di raddoppio (riferimento Tavola fuori testo) si sviluppa a monte dell'antica sede su una lunghezza di 23,9 Km., dei quali circa 21 in galleria e si allaccia alla linea già esistente da un lato con un semplice raccordo al doppio binario (lato Bordighera) e dall'altro mediante un binario di raccordo che verrà dismesso quando entrerà in esercizio il tratto successivo tra Finale Ligure e San Lorenzo al Mare.

Le 5 stazioni in esercizio sulla vecchia linea (Ospedaletti, Sanremo, Taggia - Arma, Santo Stefano al Mare - Riva Ligure e San Lorenzo al Mare) sono state sostituite dai nuovi impianti di Sanremo e Taggia, che hanno, rispettivamente, le caratteristiche di fermata e di stazione.

Anche il tracciato del 2° tratto si sviluppa a monte dell'antica sede su una lunghezza di 50,2 km. (di cui circa 18 km. in provincia di Imperia); circa 40 km. sono in galleria (14,2 in provincia di Imperia) e 2,6 km. su viadotti / ponti (1,3 in provincia di Imperia).

Le 13 stazioni oggi in esercizio (Borgio Verezzi, Pietra Ligure, Loano, Borghetto Santo Spirito, Ceriale, Albenga, Alassio, Laigueglia, Andora, Cervo - San Bartolomeo al Mare, Diano Marina, Imperia Oneglia ed Imperia Porto Maurizio) saranno sostituite da 7 nuovi impianti (stazioni di Borghetto Santo Spirito, Albenga, Andora, Imperia e fermate di Pietra Ligure, Alassio, Diano).

Le caratteristiche tecniche del tracciato (raggi minimi di curvatura di 2.190 metri, pendenza massima del 3 ‰ nel 1° tratto e del 7,2 ‰ nel 2° tratto, sopraelevazione massima di 12,5 cm.), la presenza di un minor numero di stazioni, l'assoluta mancanza di passaggi a livello consentiranno velocità elevate dell'ordine dei 200 km/h (escluso il tratto Diano Marina - San Lorenzo al Mare con $v_{max} = 190$ km/h).

Di ciò trarranno beneficio sia i traffici di merci (oggi di modesta rilevanza) che, soprattutto, la mobilità di passeggeri a media-lunga percorrenza che, è penalizzata da basse velocità commerciali).

Si rileva peraltro che il diradamento delle stazioni-fermate e la loro più decentrata posizione rispetto ai centri urbani potrebbe determinare un'ulteriore contrazione del trasporto pubblico locale su ferro. E' questo un aspetto di notevole importanza, che dovrà essere tenuto in alta considerazione in sede di riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma, agendo sia sul fronte della struttura delle linee che su quello della composizione degli orari.

In altri termini, sembra opportuno :

- attivare specifiche linee di navettamento tra le stazioni-fermate ed i centri abitati (e le paline di interscambio con i servizi su gomma di costa e di penetrazione verso l'interno),
- coordinare gli orari del ferro e della gomma, con adattamento di questi a quelli, essendo minori i termini di flessibilità nella formazione dell'orario dei treni.

E' opportuno infine evidenziare come la dismissione del vecchio tracciato ferroviario e dei relativi impianti (conseguente alla realizzazione del nuovo) determini la disponibilità di aree e percorsi di grande interesse. In particolare, per quanto attiene il comparto dei trasporti, è da valutare se il vecchio tracciato possa essere utilizzato anche per servizi di TPL, senza che ciò sia necessariamente in contrasto con altre modalità di fruizione.

5.1. - NUOVA LINEA TRA SAN LORENZO AL MARE ED OSPEDALETTI

▪ IL TRACCIATO

Il raddoppio della linea Genova - Ventimiglia nel tratto compreso tra San Lorenzo al Mare ed Ospedaletti inizia poco oltre la stazione di Imperia-Porto Maurizio e si raccorda al tracciato preesistente con un tratto a semplice binario che, al completamento dei lavori del previsto raddoppio del tratto San Lorenzo al Mare - Finale Ligure, verrà dismesso. Questo si sviluppa in un viadotto (130 metri a 6 campate) che sovrappassa l'Aurelia ed in galleria (galleria Terra Bianca di 1050 m); l'innesto in un camerone segna l'inizio del tracciato dell'effettivo raddoppio.

Il camerone consentirà l'affiancamento della futura galleria prevista nel progetto di raddoppio tra San Lorenzo al Mare e Finale Ligure.

¹⁴ Il progetto del raddoppio del tratto della linea Genova - Ventimiglia compreso tra Finale Ligure e San Lorenzo al Mare, ha subito un iter alquanto lungo. Si sintetizzano i passi principali. Il progetto base è stato trasmesso ai Comuni interessati, alla Regione Liguria ed ai Ministeri competenti nel marzo del 1992. Tale progetto venne contestato da parte dei rappresentanti dei Comuni di Diano Marina, Albenga e Ceriale. In particolare, per quel che riguarda la provincia di Imperia, il progetto originario prevedeva la realizzazione della nuova fermata di Diano Marina in una posizione limitrofa al centro urbano, soluzione alla quale si oppose il Sindaco del Comune di Diano, chiedendo che la fermata fosse spostata verso monte. Nel giugno del 1995 le FS hanno inoltrato al Ministero dell'Ambiente, al Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali ed alla Regione Liguria tre ipotesi alternative per la tratta di Albenga ed alcune varianti nelle zone di Diano, Imperia ed in corrispondenza degli attraversamenti dei torrenti Caramagna e Prino, con il fine di chiudere la procedura VIA, aperta nel marzo del 1992. Con Decreto Interministeriale DEC/VIA/2535 del 29 luglio 1996, il Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro per i Beni Culturali ed Ambientali ha espresso il giudizio positivo circa la compatibilità ambientale. Per quel che riguarda la verifica di conformità urbanistica, si è fatto ricorso alle procedure di Accordo di Programma promosso (ai sensi dell'art.23 legge 210/8) dal Ministro dei Trasporti.

¹⁵ Essi saranno verosimilmente molto lunghi. Si consideri che per la realizzazione del 1° tratto, di lunghezza pari a circa il 40% del 2° tratto, sono stati necessari circa 20 anni (i lavori sono stati iniziati nel 1980).

Dopo un tratto in cui due viadotti sono intervallati da una breve galleria, il tracciato imbocca la galleria Santo Stefano, avente una lunghezza di 7.853 m. Al suo sbocco un ponte a 5 campate, lungo 116 metri, sovrappassa il torrente Argentina e termina sul piazzale della nuova stazione di Taggia, distribuito su un'area di circa 75.000 mq. Il tracciato, quindi, rientra in galleria per 13.135 metri e, dopo un breve tratto alla scoperto si raccorda alla linea esistente - lato Ospedaletti.

Nei 13 km. in galleria è localizzato il camerone della nuova fermata di Sanremo, realizzata interamente in sotterraneo. Lungo il tracciato sono presenti tre finestre (Terzorio, Valle Armea e Ospedaletti), collegate alla viabilità esterna, che consentono l'accesso alle gallerie correnti sia per esigenze connesse alla manutenzione, sia per motivi di pronto intervento in caso di inconvenienti di esercizio.

▪ LE STAZIONI E LE FERMATE ¹⁶

Fermata sotterranea di Sanremo

Il nuovo impianto di Sanremo è costituito da una fermata, realizzata interamente in sotterraneo, adibita al solo servizio viaggiatori. La fermata è costituita da un camerone di 550 metri di lunghezza, il quale ospita i due binari di corsa e i due marciapiedi di 3,5 metri di larghezza. I marciapiedi sono stati dimensionati per un massimo di 2.200 persone. Nel complesso sotterraneo trovano collocazione sei vani di cui quattro saranno destinati a sala d'attesa per i viaggiatori, WC e servizi tecnici e due per l'inversione di marcia dei mezzi di soccorso su gomma.

Al fine garantire la sicurezza dell'impianto sono state previste le seguenti opere civili:

- un doppio sistema di gallerie di sicurezza parallele al camerone;
- una galleria di sicurezza (via di fuga) che porta all'esterno;
- otto manicotti di innesto nelle gallerie parallele;
- due pozzi di ventilazione per il ricambio d'aria;
- due pozzi di decompressione per la dissipazione delle sovrappressioni dovute ai treni.

Le gallerie di sicurezza parallele si sviluppano su una lunghezza totale di 800 metri circa ed hanno una larghezza di 3,5 m.

La fermata sotterranea è collegata con il fabbricato viaggiatori per mezzo di una galleria pedonale, lunga 398 m. e larga 7 m., attrezzata con due tappeti mobili (disposti lateralmente) per il trasporto dei viaggiatori da e verso i treni e con un percorso centrale pavimentato ad uso pedonale che, in caso di necessità, può essere utilizzato dai mezzi di soccorso.

Il nuovo fabbricato viaggiatori di Sanremo si sviluppa su cinque livelli, mantenendo la quota d'imposta a livello di corso Cavallotti attraverso il quale si apre l'accesso principale sia veicolare che pedonale. La superficie totale coperta del fabbricato è di circa 7.000 mq. per un volume totale costruito di circa 30.000 mc.; la distribuzione delle superfici è riassunta nel seguente prospetto.

Piano terra a Qt. 12,45	Locale trasformatori e gruppi elettrogeni	484 mq
	Atrio fermata viaggiatori (compresi servizi di biglietteria, deposito bagagli, sale di attesa, informazioni, servizi vari)	1.121 mq
Piano 1 ammezzato a Qt. 16,55	Parcheggio privato FS	810 mq
	Locali a disposizione FS	996 mq
Piano 2 ammezzato a Qt. 19,50–20,30	Locale ventilazione galleria	890 mq
	Locali a disposizione FS	1.007 mq
Piano Primo a Qt. 24,10 – 24,30	Locale impianti C.D.Z.	236 mq
	Locali a disposizione FS	932 mq
Piano Secondo a Qt. 27,80	Locali a disposizione FS	452 mq

Nel piazzale antistante il fabbricato viaggiatori, a cui si accede da Corso F. Cavallotti, è posto l'accesso all'autosilo interrato; l'autosilo si sviluppa su tre livelli, ciascuno dei quali ha superficie lorda di circa 5.772 mq, ed ha una capienza complessiva stimata in circa 480 posti auto.

Nuova stazione di Taggia – Arma

La nuova stazione di Taggia - Arma è stata pensata in funzione del ruolo strategico di polo d'interscambio viaggiatori e merci che dovrebbe assumere. Nel nuovo contesto che si prefigura per la linea Genova – Ventimiglia, ovvero quello di una linea che abbandona il concetto di servizio diffuso in nome di una logica di collegamento veloce, l'impianto di Taggia - Arma ha un'importanza rilevante.

Il nuovo impianto ferroviario si sviluppa nel tratto di linea allo scoperto per un'estesa di 810 metri lineari, compresa fra gli imbocchi della galleria Santo Stefano e della galleria Capo Verde.

L'impianto attraversa la Valle Argentina con un viadotto di 140 m., un rilevato di 570 m., ed una trincea di 100 m.

Il fabbricato viaggiatori si sviluppa parallelamente ai binari ed è composto da un corpo centrale posto in posizione avanzata rispetto al fronte lato città, contenente l'atrio ed i sistemi di collegamento verticale. Altri due corpi indipendenti posti agli estremi sono destinati alle Poste e Telecomunicazioni ed ai servizi accessori. L'edificio si sviluppa essenzialmente su tre livelli.

¹⁶ La differenza tra fermata e stazione, secondo la consuetudine delle tecnica ferroviaria, consiste nel fatto che la prima, di norma, non ha alcun ruolo nel distanziamento dei treni e non è dotata di binari di precedenza e di incrocio; di conseguenza non sono presenti gli impianti che, invece, si rendono necessari nelle stazioni (fra tali impianti i più importanti sono gli apparati centrali di stazione a pulsanti di itinerario – ACEI).

La superficie totale coperta degli edifici è di circa 4.500 mq. per un volume totale costruito di circa 16.300 mc.; la distribuzione delle superfici è riassunta nel seguente prospetto.

Piano Terreno a Qt. 14,25	Locali a disposizione FS	960 mq
	Locali per altri usi	290 mq
	Fabbricato Poste	180 mq
Piano Primo a Qt. 18,45	Locali a disposizione FS	1.130 mq
	Locali per altri usi	290 mq
	Fabbricato Poste	225 mq
Piano Secondo a Qt. 22,85	Locali a disposizione FS	390 mq
	Locali per altri usi	860 mq
	Fabbricato Poste	180 mq

Relativamente all'ambito circostante la stazione era stato redatto dal Comune di Taggia il "Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica per la sistemazione urbanistico – architettonica". Il Piano prevede l'insediamento di un centro direzionale integrato avente caratteristiche essenzialmente terziarie di tipo avanzato (direzionale privato, pubblico e di interesse pubblico, commerciale, alberghiero, residenza alberghiera, congressuale, esercizi pubblici, residenza) ed è stato oggetto di esame in sede di Conferenza dei Servizi- luglio 1997 e di espressione nel "Protocollo d'Intesa per l'individuazione delle linee strategiche di pianificazione e riorganizzazione infrastrutturale della porzione territoriale antistante la nuova stazione ferroviaria" tra Regione Liguria, Comune di Taggia, Provincia di Imperia, Ferrovie dello Stato S.p.A. – ASA Rete ed ANAS – Compartimento per la viabilità della Liguria¹⁷.

5.2. - NUOVA LINEA TRA FINALE LIGURE E SAN LORENZO AL MARE

▪ IL TRACCIATO

Tratto Finale Ligure – Nuova Fermata di Pietra Ligure (L = 5.418 m.)

Il tracciato si distacca da quello attuale appena fuori dalla stazione di Finale Ligure, entrando alla progressiva chilometrica 0+342 nella nuova galleria Caprazoppa, della lunghezza di 3.300 m. Dopo un breve tratto allo scoperto il tracciato riprende in galleria Monte Grosso per 1.499 m. e fuoriesce allo scoperto in prossimità della nuova fermata di Pietra Ligure.

Considerata l'importanza che assumerà la stazione di Finale Ligure, l'Amministrazione Comunale ha avanzato richiesta di prevedere una modifica allo snodo viario gravitante attorno alla stazione ed un adeguamento estetico e funzionale del fabbricato di stazione.

Tratto Nuova Fermata di Pietra Ligure – Nuova Stazione di Borghetto – Loano - Ceriale (L = 6.062 m.)

Dopo il tratto allo scoperto in cui è localizzata la fermata di Pietra Ligure, il tracciato riprende in galleria Musazzi per 1.025 m., con un andamento planimetrico circa parallelo alla linea della costa, con una distanza minima dell'ordine degli 800 metri. L'alternarsi di brevi tratti allo scoperto con sezioni in galleria conduce fino all'ultima galleria (galleria Castellaro 2), in buona parte realizzata in artificiale (circa 335 m.), al termine della quale è localizzata la nuova stazione di Borghetto – Loano - Ceriale.

Tratto Nuova Stazione di Borghetto – Loano - Ceriale – Nuova Stazione di Albenga (L = 8.910 m.)

Il tracciato della variante di Albenga riprende in galleria Croce, avente una lunghezza di 4.415 m., appena fuori la nuova stazione di Borghetto Santo Spirito. Il tracciato, in questo tratto, attraversa due volte l'autostrada A10, una prima volta in galleria artificiale ed una seconda con un franco tra piano autostradale e piano del ferro di circa 20 m. Allo sbocco della galleria, tra il km 16+400 ed il km 20+100, la sede ferroviaria segue quasi parallelamente il tracciato autostradale (ad una distanza di circa 60 m.); tale tratto si sviluppa prevalentemente allo scoperto, con viadotti e sezioni in

¹⁷ Dal testo della bozza di Protocollo d'Intesa (22 dicembre 1997) si riportano i punti più significativi:

- l'ipotesi di riassetto - basata sulle intenzioni di realizzare per il nuovo insediamento un livello artificiale di campagna, raccordante la quota dei binari ferroviari, la viabilità d'argine del torrente Argentina e gli insediamenti esistenti a sud ed a ovest dell'area in questione – consentiva e continua a consentire di colmare la depressione del terreno su cui si deve intervenire e nel contempo di impostare la nuova edificazione ad una quota più idonea sotto il profilo idraulico;
- il progetto del fabbricato viaggiatori, così come approvato, presuppone la successiva definizione e realizzazione: 1) di un parcheggio pubblico avente capacità di parcheggio di almeno 1.000 posti auto a servizio della stazione ferroviaria comprensoriale di Taggia e del futuro insediamento; 2) di un piano artificiale di connessione tra le quote del piano del ferro, della nuova stazione, della viabilità d'argine dell'Argentina e dell'originario tracciato della strada esistente; 3) di un nuovo insediamento antistante detta stazione; 4) di un collegamento stradale diretto tra la nuova stazione ferroviaria e l'Aurelia bis già in corso di approvazione;
- ... è stata appurata la procedibilità a stralcio del progetto viario di connessione tra l'Aurelia bis e la nuova statale della valle Argentina, convenendosi sull'opportunità di procedere con la massima celerità all'approvazione dell'opera, ..., stante la necessità di realizzare la stessa in stretta relazione con il costruendo fabbricato viaggiatori della nuova linea ferroviaria;
- nel merito del Progetto di Piano Particolareggiato presentato nella sopracitata Conferenza del 18/7/97, l'Amministrazione Regionale ritiene non condivisibile la proposta progettuale come sopra presentata dal Comune, in quanto: 1) il dimensionamento ipotizzato appare eccessivo rispetto alle reali potenzialità dell'ambito di che trattasi; 2) il complesso delle destinazioni da insediare necessita di essere maggiormente caratterizzato sul piano della ricettività turistica e delle attività per il tempo libero e ridefinito nel contesto della variante integrale al vigente PRG, che, in quanto approvato in data 17/5/95, il Comune è impegnato ad adottare in tempi brevi;
- sentite al riguardo la Amministrazioni Comunali e Provinciale ... la Regione Liguria si impegna ad approfondire le problematiche di riorganizzazione infrastrutturale, insediativa e paesistica connesse al riassetto del contesto antistante la nuova stazione ferroviaria, promuovendo le necessarie iniziative di coordinamento delle Amministrazioni Locali e degli Enti a vari titolo interessati

trincea e rilevato, e presenta un punto critico in prossimità del viadotto Neva, nell'attraversamento delle rampe di accesso al casello autostradale di Albenga: poiché la quota del viadotto Neva non consente un franco sufficiente alle rampe autostradali esistenti, si rende necessario un rifacimento delle rampe di parte dello svincolo. Gli interventi alle rampe dell'autostrada prevedono il mantenimento della transitabilità veicolare in tutte le fasi della realizzazione.

Poco prima della nuova stazione di Albenga (posizionata interamente su un rilevato di 8-9 m), il tracciato sovrappassa la Strada Statale 453 di Valle Arroscia.

Tratto Nuova Stazione di Albenga – Nuova Fermata di Alassio (L = 5.750 m.)

Oltrepassata la piana alluvionale di Albenga, il tracciato riprende in galleria per 4.862 m. (galleria Cuni) e si riavvicina alla costa, fino a raggiungere la nuova Fermata di Alassio ad una distanza di circa 300 m. dal tracciato ferroviario attuale.

Tratto Nuova Fermata di Alassio – Nuova Stazione di Andora (L = 5.433 m.)

Il tratto tra la fermata di Alassio e la stazione di Andora si sviluppa in larga prevalenza in galleria (galleria Cantalupo di 4.900 m.) e presenta un andamento planimetrico quasi parallelo al tracciato attuale. La tratta presenta problemi di inserimento plano-altimetrici in due punti, per cui è necessario prevedere l'innalzamento di una strada locale e la stabilizzazione dell'alveo di un fosso.

Il tracciato, poco prima del nuovo impianto di stazione, sottopassa il Castello di Andora.

Tratto Nuova Stazione di Andora - Nuova Fermata di Diano (L = 6.711 m.)

Dopo aver superato l'impianto di Andora, la sede ferroviaria ritorna ad essere in posizione decisamente più a monte rispetto all'attuale.

Il tracciato attraversa in galleria (galleria Collecervo di 3.145 m.) l'autostrada A10 con un franco superiore a 70 m. ad una distanza di circa 2 km. dalla costa. Il successivo attraversamento del Rio Chiappa comporta una sistemazione dell'alveo con conseguente abbassamento della quota del corso d'acqua.

Dopo la breve galleria San Simone (L = 280 m.), la galleria Caighei (L = 2.665 m.) conduce alla nuova Fermata di Diano.

Tratto Nuova Fermata di Diano - Nuova Stazione di Imperia (L = 4.878 m.)

Il tratto tra l'impianto di Diano e l'impianto di Imperia corre, ancora, quasi totalmente in galleria. In corrispondenza della fermata di Diano, allo scopo di realizzare l'attraversamento del torrente Evigno, viene realizzato un viadotto a due campate. La viabilità circostante, inoltre, subisce delle variazioni che saranno descritte quando si analizzerà la fermata di Diano.

Dopo la galleria Castello (L = 613 m.) il tracciato attraversa la valle del rio Varcavello, con un viadotto composto da tre campate da 15 m. per cui sono previste due soluzioni:

- prolungamento della galleria Castello di circa 100 m. (rivestita sul lato nord da appositi manufatti aventi la funzione di supporto di arbusti e sul lato sud da un rilevato che segue l'andamento del terreno circostante) ed attraversamento del rio Varcavello allo scoperto;
- chiusura completa dell'attraversamento del corso d'acqua (per il primo tratto resta valida la soluzione precedente).

La successiva galleria Gorleri (L = 3.255 m.), con riferimento alle due soluzioni precedenti, si presenta come galleria singola o viene saldata senza soluzione di continuità alla galleria Castello. Allo sbocco della galleria Gorleri si trova il viadotto Impero, in prossimità del quale è posizionata la nuova stazione di Imperia. In questo tratto e nel successivo, i raggi delle curve imposte dalla posizione della fermata di Diano e della stazione di Imperia, comportano una riduzione della velocità di progetto a 190 Km. /h.

Tratto Nuova Stazione di Imperia - Allaccio nuova tratta in fase di ultimazione nel comune di San Lorenzo al Mare (L = 7.035 m.)

Oltrepassato il viadotto della stazione di Imperia il tracciato prosegue in galleria per 3.038 m. (galleria Bardellini) e dopo il viadotto Caramagna (che supera agevolmente la strada attraversata con un'altezza media sul p.c. di 10 m.), nel breve tratto in galleria (galleria Caramagnetta di 270 m.), sottopassa la rampa indiretta dello svincolo di Imperia Ovest dell'autostrada A10.

Nel successivo tratto allo scoperto, mediante un viadotto a 13 campate, il tracciato attraversa il torrente Prino e le strade esistenti (tra cui la S.P. n° 41).

La galleria Poggi (L = 2.086 m.) e la galleria Terrabianca (L = 471,88 m.), separate dall'attraversamento del rio Inferno, conducono, infine, al riallaccio al tratto di linea già raddoppiato, ad una distanza di circa 700 m. dalla costa.

Si mette in evidenza che in corrispondenza della progressiva 43+627 - cioè 383 m dopo l'imbocco della galleria Bardellini - è prevista la possibilità di realizzare in futuro un raccordo ferroviario al porto di Imperia. Il raccordo, tramite la galleria denominata Fossato delle Valli (avente lunghezza pari a 1.885,00 m.), permette il collegamento con un'area già interessata dagli impianti ferroviari. L'ipotesi progettuale di tale collegamento prevede la realizzazione di una linea a semplice binario.

▪ **LE STAZIONI E LE FERMATE**

Gli impianti previsti lungo il tracciato sono:

- Stazioni: Borghetto Santo Spirito, Albenga, Andora, Imperia
- Fermate: Pietra Ligure, Alassio, Diano.

Il dimensionamento degli impianti, così come il dimensionamento delle opere connesse (parcheggi, aree terminal bus e taxi, viabilità di accesso) è stato effettuato sulla base di stime al 2.016, definite in base ai valori di traffico attuali incrementati al tasso del 3% annuo. Sono stati utilizzati i seguenti standards progettuali di base:

- modulo di stazione = 650 m,
- marciapiede di stazione = 400 m,
- marciapiede di fermata = 250-300 m.

Gli interventi sugli impianti prevedono, tra l'altro, la realizzazione delle sottostazioni elettriche di conversione¹⁸ di Spotorno, Pietra Ligure, Albenga ed Imperia e la dotazione delle stazioni con gli impianti ACEIS, impianti che saranno gestiti da apposita sezione del D.C.O. nel nodo di Genova nell'ottica del progetto "CTC Grande Rete" relativo.

Le apparecchiature tecnologiche per tutti i nuovi impianti (stazioni e fermate), infine, saranno localizzate nei rispettivi Fabbricati Viaggiatori, la cui progettazione avverrà in una fase successiva.

Fermata di Diano Marina

L'area interessata direttamente dagli impianti ferroviari si estende per circa 6.000 mq; la parte esterna agli impianti ferroviari ha una superficie di 5.800 mq, ripartita in parcheggi (2.500 mq, eventualmente incrementabili), strada di accesso ed aree attrezzate a verde.

La fermata di Diano sarà destinata al solo traffico passeggeri. I binari previsti sono 2, entrambi di corsa. Il fabbricato viaggiatori, di dimensioni molto contenute, è articolato in due corpi ad un unico piano posti sui due lati del rilevato ferroviario ed è collegato da un sottopasso.

La fermata, posta in posizione decentrata rispetto ai centri abitati serviti, è a questi collegata dalla strada d'argine del torrente Evigno, dalla S.P. n° 36 Diano Marina-Diano San Pietro - Diano Roncagli e dalla S.P. n° 37 di Diano Arentino.

Sono previsti i seguenti principali interventi sulla viabilità:

- l'andamento altimetrico di Corso S. Saguato sarà modificato allo scopo di sottopassare la linea ferroviaria; su questa strada si innesta il collegamento con i parcheggi e con il fabbricato viaggiatori;
- la S.P. n° 36 sarà leggermente rivista per consentire il sovrappasso della linea ferroviaria in corrispondenza del portale della galleria Castello;
- inoltre, poiché le due strade provinciali non sono direttamente collegate alla zona della fermata, si prevede un raccordo tra la strada d'argine alla S.P. n° 36, posizionato 300 m. circa a valle della fermata.

Stazione di Imperia

La stazione di Imperia è posizionata tra i km 42+498 e 43+324 del nuovo tracciato.

Il nuovo complesso è costituito da cinque distinte zone divise dal viadotto di stazione e dal torrente Impero:

- fascio di binari di stazione, di cui parte in viadotto e parte in galleria,
- piazza, area di parcheggio e corpo principale del fabbricato viaggiatori a nord del viadotto posto sull'argine sinistro del torrente Impero,
- area di parcheggio e corpo secondario del fabbricato viaggiatori posti sull'argine destro del torrente Impero,
- viabilità sottostante il viadotto,
- area per il terziario a Sud.

La tratta allo scoperto interessata dalla stazione è tutta in viadotto e consente un attraversamento del torrente Impero e della viabilità cittadina. Il piano di stazione prevede 4 binari, di cui 2 di corsa e 2 di precedenza; non sono previsti binari per il servizio delle merci.

Il nuovo impianto sostituirà le due attuali stazioni di Imperia Oneglia ed Imperia Porto Maurizio e sarà ospitato in un'area localizzata in posizione centrale rispetto alla città di Imperia Oneglia a circa 1 km. a monte dell'attuale tracciato.

L'accesso al complesso verrà garantito dalla due strade d'argine del torrente Impero; allo scopo di collegare le due distinte sezioni dei parcheggi e consentire l'interscambiabilità dell'utilizzo delle due strade d'argine; inoltre, il progetto prevede la realizzazione di una nuova strada sotto l'impalcato del viadotto Impero.

Il fabbricato di stazione si sviluppa parallelamente al viadotto ed è suddiviso in un corpo principale ed un corpo secondario distanziati di circa 200 m. e collegati da una passerella e dal sottopasso di accesso ai marciapiedi di stazione. Attorno al corpo principale, ubicato a nord del viadotto, è prevista la viabilità principale di accesso al piazzale di stazione. In vicinanza del fabbricato sono ubicati gli stalli per lo stazionamento degli autobus e dei taxi e i piazzali di parcheggio degli autoveicoli. Altri spazi di parcheggio sono previsti attorno al corpo secondario. Le superfici previste sono le seguenti:

- l'area interessata direttamente dagli impianti ferroviari si estende per circa 9.000 mq.;
- la parte esterna comporta un fabbisogno di circa 31.000 mq., articolata in parcheggi (10.400 mq.), area destinata a terziario (3.400 mq.), strada di accesso e aree a verde

¹⁸ Tutte in classe 132 kV ed equipaggiate con due gruppi di conversione da 5,4 MW

6. - ALTRE PRINCIPALI INFRASTRUTTURE NODALI PRESENTI NEL TERRITORIO PROVINCIALE

Nel capitolo sono proposte sintetiche note descrittive dei principali nodi logistici localizzati nel territorio provinciale:

1. il porto di Imperia,
2. lo scalo merci ferroviario del Roja in Ventimiglia.

Trattasi di due strutture nate a servizio esclusivo o prevalente (nel caso del porto) dei traffici di merci.

Per entrambe si pone oggi l'esigenza, pure in termini e misure diversi, di individuare nuove funzioni in esse allocabili, poiché le originarie funzioni sono investite da una crisi a carattere strutturale:

- lo scalo merci di fatto è infatti da sempre inutilizzato (o comunque ampiamente sotto utilizzato);
- il porto si confronta con una crisi dei traffici, cui non è attribuibile carattere transitorio.

Mentre per il porto lo sviluppo della funzione nautica - diportistica appare un'opzione credibile (o quantomeno caratterizzata da buone possibilità di successo), per lo scalo merci non si riesce, allo stato dei fatti, ad individuare alcuna concreta ipotesi di utilizzazione di valenza coerente con la dimensione dell'opera e tale da giustificare, anche solo in misura almeno non marginale, la dimensione dell'investimento realizzato e la compromissione ambientale determinata dalla realizzazione dell'infrastruttura.

6.1. - IL PORTO DI IMPERIA¹⁹

Il porto di Imperia si articola su due bacini distinti:

- il bacino di Oneglia, a levante della foce del torrente Impero, in posizione antistante l'area urbanizzata della città,
- il bacino di Porto Maurizio a ponente, a ridosso del promontorio omonimo,

tra di loro²⁰ divisi da un tratto di costa della lunghezza di circa 2 chilometri, in buona misura compromesso da rilevanti riempimenti a mare (realizzati nell'aspettativa di una espansione del bacino commerciale di Porto Maurizio), che necessitano di sostanziali interventi di risanamento.

Il bacino di Oneglia costituisce il principale terminale commerciale del porto di Imperia²¹. Sono in esso movimentati i traffici principali, ad eccezione di quello di oli vegetali, che utilizzano di preferenza Porto Maurizio. E' inoltre insediata una consistente flotta peschereccia²².

Ha conformazione trapezoidale, con imboccatura rivolta a ponente. Lo specchio acqueo è delimitato:

- a ovest, dalla banchina di ponente, che si sviluppa per circa 220 m. e in un suo prolungamento dal molo di sottoflutto (Molo Corto) per altri 50 m.;
- a est ed a sud dal molo di sopraflutto o Molo Lungo, radicato a levante del bacino, che si sviluppa su due bracci per 600 m. complessivi, di cui 160 banchinati internamente;
- a nord dalla banchina di riva (banchina G.B. Cuneo), di andamento rettilineo con lunghezza pari a 260 m.

Lo specchio acqueo protetto ha una superficie complessiva di circa 90.000 mq, con fondale medio di 8 - 9 m. In banchina i fondali si riducono verso levante, sino al minimo di 6 m. lungo il tratto banchinato del Molo Lungo. A causa delle condizioni di pescaggio, i fronti di accosto utilizzabili per le operazioni commerciali sono soltanto quelli del Molo Corto e della parte occidentale della banchina Cuneo, mentre sulla porzione più a levante del bacino (Molo Lungo) sono localizzate le attività pescherecce.²³

I piazzali disponibili in ambito portuale sono di circa 15.000 mq. Gli spazi retrostanti le banchine, sono dimensionalmente inadeguati per consentire un razionale stoccaggio delle merci. Inidonee sono anche le strutture coperte per lo stoccaggio di merci deperibili, per la protezione delle quali debbono talora essere impiegati teloni.

Per la movimentazione di oli vegetali, il bacino di Oneglia dispone di un parco serbatoi molto limitato, avente capacità di stoccaggio pari a circa 3.500 tonnellate.

Il bacino di Porto Maurizio ha una prevalente funzione diportistica²⁴. La principale (di fatto la sola) funzione commerciale insediata nel bacino è quella di movimentazione di oli vegetali²⁵. Ad esso si accede attraverso un unico varco, situato in corrispondenza di Via Scarincio, a diretto contatto

¹⁹ La fonte delle informazioni esposte è la Relazione del nuovo Piano Regolatore del Porto di Imperia, realizzato dalla Capitaneria di Porto di Imperia, con la collaborazione del Comune di Imperia e l'assistenza tecnica di: ing. Castellini, Studio Associato ing. Bussetti e Cozzi, arch. Berio, prof. Maifredi, Idrotec srl.

²⁰ I due porti risultano classificati, ai fini commerciali, nella II classe, 2° categoria.

²¹ Principali dati dimensionali:

- Superficie specchio acqueo: 90.000 mq con fondali di 8-9 ml
- Banchine commerciali: Banchina occidentale (lunghezza: 200 ml, fondali: 8-9 ml, profondità di calata: 20-50 ml), Banchina Cuneo (lunghezza: 250 ml, fondali: 6,5-8,5 ml, profondità di calata: 25 ml)
- Aree/strutture di stoccaggio a terra: piazzali: 15.000 mq, magazzini: 400+200 mq, silos per stoccaggio oli: capacità 3.500 tn

²² La flotta peschereccia è ormeggiata alla Banchina Cuneo (tratto di levante) ed alla Banchina Molo Lungo. La funzione peschereccia è supportata da magazzini frigo. Il quantitativo di pesce sbarcato è dell'ordine delle 15.000 tonn.

²³ Il settore della pesca risulta di rilevante importanza: il quantitativo totale di pesce sbarcato è, infatti, dell'ordine di 15.000 tonnellate. Le strutture al servizio della pesca risultano tuttavia insufficienti; le maggiori carenze sono imputabili ai servizi di supporto commerciale. Inoltre, in condizioni di mare formato da libeccio, le imbarcazioni di base in tale zona sono costrette a rifugiarsi a Porto Maurizio.

²⁴ Alla funzione diportistica sono destinati:

- la banchina in radice al Molo Lungo, affacciata sul bacino interno,
- la banchina in struttura metallica lungo il Molo Corto,
- lo specchio acqueo esterno del bacino, nel ridosso formato dai riempimenti effettuati in funzione della futura espansione portuale.

²⁵ Principali dati dimensionali:

- Superficie specchio acqueo: 75.000 mq con fondali di 3-7 ml

Continua nella pagina successiva

con la viabilità urbana. Esisteva inoltre un raccordo ferroviario alla rete nazionale, da tempo fuori servizio e recentemente eliminato, sia per lo scarso sviluppo dei traffici portuali che per i problemi derivanti dalle interferenze con la viabilità urbana.

Lo specchio acqueo interno ha forma rettangolare, con una superficie di circa 75.000 mq e fondali da 3 a 7 m. L'imboccatura è rivolta a sud - est ed è larga 100 m. La disposizione delle opere di difesa (diga di sopraflutto - Molo Lungo - e diga di sottoflutto - Molo Corto -) protegge bene il bacino dal libeccio, mentre lo scirocco cagiona fastidiose risacche.

L'unica banchina operativa per traffici commerciali è quella di Calata Anselmi, con fondali di 6 - 7 m. Le aree a terra disponibili per la movimentazione delle merci sono costituite dal piazzale retrostante detta banchina, per un totale di 13.000 mq. La fascia adiacente la cinta portuale è poi occupata da silos per lo stoccaggio di oli e da magazzini. La parte di ponente del bacino è invece adibita all'ormeggio delle imbarcazioni da diporto, dislocate prevalentemente su un complesso di pontili galleggianti.

A causa del tipo di traffico e della dimensione ridotta dei vettori le aree ed i piazzali vengono utilizzati saltuariamente per lo stoccaggio. Lo stoccaggio degli oli avviene con 25 cisterne di capacità complessiva pari a 7.500 tonnellate.

Entrambi i bacini sono molto carenti sotto il profilo delle connessioni ferroviarie e viabilistiche, che interferiscono con il traffico urbano.

L'attuale funzione commerciale del porto di Imperia è di dimensioni molto contenute, né sembrano individuabili concrete prospettive di sviluppo.

Hanno determinato tale situazione un complesso di fattori, di cui i principali sono individuabili in:

- inadeguatezza delle infrastrutture portuali e di connessione con l'entroterra,
- modesta rilevanza del mercato di produzione e consumo locale,
- presenza di infrastrutture portuali di ben altra portata (Genova, Savona, Nizza) che operano sullo stesso mercato di produzione e consumo con standard prestazionali assolutamente non confrontabili con quelli offerti dal porto di Imperia.

I volumi del movimentato sono estremamente bassi ed in progressivo calo. L'analisi della serie storica evidenzia i seguenti elementi significativi:

- il 1998 segna il punto più basso del movimentato negli ultimi 25 anni, con circa 90.000 tn, a fronte di una media, nel periodo considerato, pari a 151.000 tn;
- da alcuni anni le movimentazioni sono solo allo sbarco, che, peraltro, ha sempre costituito la componente principale dell'attività portuale;
- i movimenti allo sbarco presentano, negli ultimi 25 anni, valori sostanzialmente stabili (pur con significative oscillazioni su base annuale) nell'intorno di 109.000 tn / anno;
- limitandosi al periodo più recente (gli ultimi 4 anni) le soli merci relativamente importanti sono gli oli vegetali ed il grano, che hanno rappresentato rispettivamente il 51 % e il 38 % del movimentato; tendenzialmente in crescita in una prospettiva di lungo periodo, pur con modesti tassi, risulta, infine, la movimentazione di oli vegetali allo sbarco.

I dati statistici segnalano una realtà di porto marginale, il cui bacino di utenza tende sempre di più a contrarsi per limitarsi alle aziende del settore alimentare della città. La crisi del comparto industriale della provincia (che ha marcati caratteri strutturali) rende verosimile inoltre un'ulteriore contrazione della già modesta funzione commerciale dello scalo.

Il nuovo Piano Regolatore del Porto di Imperia, ora approvato, tiene conto di tale situazione e, diversamente dai precedenti, prevede contenuti interventi a supporto della funzione commerciale valorizzando nel contempo le prospettive nel comparto nautico - diportistico.

Esso prevede una sequenza di interventi articolata in 3 Fasi temporali, di cui si sintetizzano le caratteristiche essenziali:

- 1° Fase: temporaneo mantenimento della funzione commerciale del bacino di Porto Maurizio (traffico oleario a Calata Anselmi); potenziamento della funzione turistica del bacino di Porto Maurizio, mediante realizzazione di una darsena turistica nella zona di San Lazzaro, utilizzando tutto lo specchio acqueo compreso tra il Molo Corto e lo sporgente di levante;
- 2° Fase: trasferimento nel bacino di Oneglia del traffico oleario previa realizzazione in esso di un nuovo accosto; integrale utilizzazione del bacino di Porto Maurizio per la nautica;
- 3° Fase: realizzazione di un nuovo bacino commerciale nello specchio acqueo compreso tra San Lazzaro e la foce dell'Impero (solo fronte di un eventuale e verosimilmente improbabile rilancio della funzione commerciale).

Tale logica di intervento è realistica e sostanzialmente condivisibile.

6.2. - LO SCALO MERCI FERROVIARIO DEL ROYA

In Ventimiglia è localizzato uno dei più grandi nodi logistici della provincia, costituito dallo Scalo Merci "Parco Roja"²⁶ e dall'adiacente Autoporto. Lo Scalo Merci si articola su una superficie di 35 ettari, prevalentemente impegnata da fasci di binari per uno sviluppo globale di 74 km. I fabbricati realizzati hanno una globale volumetria di 102.000 mc. Esso è ampiamente sotto utilizzato. Il problema di individuare un'utilizzazione ragionevolmente coerente con la dimensione dell'investimento è da tempo (e senza successo) all'attenzione dei soggetti istituzionali competenti.

Ampiamente sotto utilizzato, a seguito dell'abolizione delle barriere doganali, è anche l'adiacente Autoporto.

Nel ricercare ipotesi di utilizzazione coerenti con le caratteristiche di nodo logistico, la sola meritevole di approfondimento è quella riferita all'eventuale ristrutturazione per la realizzazione di un interporto²⁷.

Continua da pagina precedente

- Banchine commerciali: Calata Anselmi (lunghezza: 290 ml, fondali: 6-7 ml, profondità di calata: 40-80 ml),
- Aree/strutture di stoccaggio a terra: piazzali: 13.000 mq, Magazzini Generali e Deposito Franco per circa 6.000 metri quadri con silos per lo stoccaggio di oli vegetali con capacità di 7.500 tonn.

²⁶ Il progetto di realizzazione dello scalo merci di Ventimiglia "Parco Roja" nasce a livello di intese tra Ferrovie Italiane, Francesi e Comune di Ventimiglia nel corso degli anni 70 e perviene ad una sua compiuta definizione nel 1983 con l'affidamento della costruzione dell'opera e della connessa progettazione esecutiva. Nell'ottobre del 1985 si dà inizio ai lavori. L'opera viene completata nel 1993.

²⁷ Un interporto è essenzialmente un'area destinata ad accogliere insediamenti produttivi, che, rispetto ad una normale area di tale tipo, presenta specifiche opportunità logistiche costituite essenzialmente

Continua nella pagina successiva

Tale ipotesi ha costituito l'oggetto specifico di uno Studio ("Studio sulle possibilità di insediare una struttura interportuale nello Scalo Merci di Ventimiglia Parco Roja") commissionato dall'Amministrazione Comunale di Ventimiglia nel 1996 all'ILRES (Istituto Ligure di Ricerche Economico e Sociali) ed alla TTA Trasporti Territorio Ambiente Srl di Genova, che succintamente si richiama.

Lo Studio indicava, ad esito dell'indagine, la modestissima propensione all'intermodalismo del mercato locale di produzione e di consumo (identificato nella provincia di Imperia e nel dipartimento delle Alpi Marittime), inteso quale area terminale di origine o destinazione dei flussi di merce. Tale valutazione era basata su una accurata analisi che si avvale di:

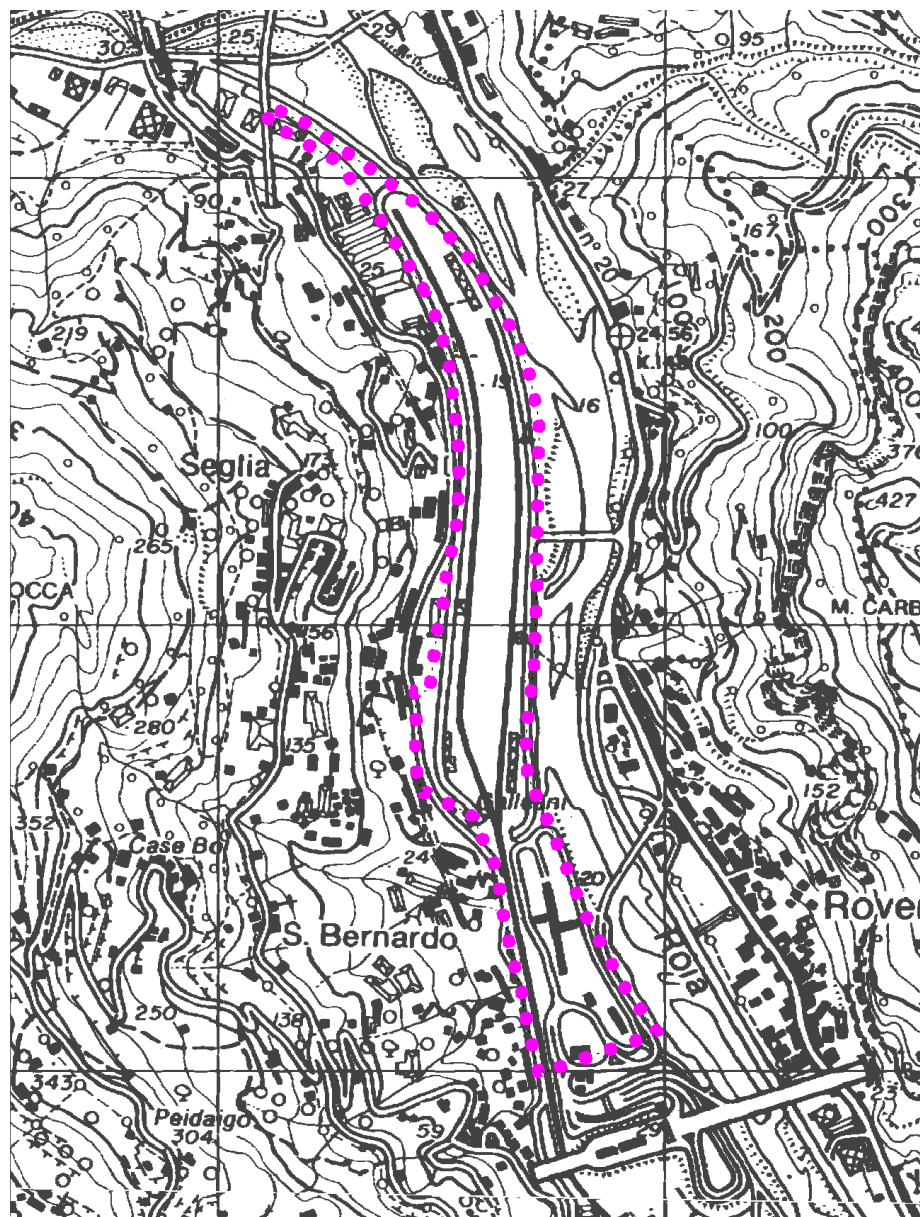
- stime di teorica conversione modale da gommato ad intermodale dei traffici gommati facenti capo alla provincia di Imperia con origine o destinazione nelle altre province italiane;
- dati in quantità e valore delle relazioni di import/export della provincia di Imperia con i Paesi dell'Europa;
- risultati di un'indagine diretta rivolta ad un ampio campione di imprese della Provincia di Imperia e del Dipartimento delle Alpi Marittime ed a Soggetti economici ed istituzionali.

Costituendo l'esistenza di un mercato locale una precondizione per la realizzazione di una piattaforma logistica, veniva meno anche la possibilità di attivare nel Parco Roja la funzione di concentrazione e successivo smistamento di parte dei cospicui flussi di traffico a lunga percorrenza (tra Sud della Francia - Penisola Iberica e Nord - Centro Italia) correlata ad esigenze di groupage / degroupage. Ciò a meno che non si determini un sistema di opportunità tali da incentivare lo sviluppo di tale funzione.

Lo Studio individuava inoltre come condizione di reale ed innovativa incentivazione, l'attribuzione al Parco Roja di uno specifico carattere di extraterritorialità: un'ipotesi in allora formulata è quella di considerarla quale zona di attività transfrontaliere a statuto speciale. Tali condizioni di incentivazione potrebbero evidentemente favorire l'insediamento di attività economiche anche non direttamente relazionate alla funzione logistica tipica di una struttura interportuale.

E' necessario sottolineare l'oggettiva difficoltà di concretizzazione dell'ipotesi prospettata. Lo Scalo Merci del Roja rischia pertanto, con ogni probabilità di rimanere per molti anni ancora, un'infrastruttura sostanzialmente inutilizzata o scarsamente utilizzata.

--- L'area del Parco Roja e Autoporto a Ventimiglia:



7. - L'AEROPORTO DI VILLANOVA D'ALBENGA

Continua da pagina precedente

dalla presenza del terminale di interscambio gomma-rotai e da un efficiente collegamento con il sistema autostradale e ferroviario. Da tale caratterizzazione discende che le imprese interessate ad insediarsi in un interporto sono principalmente quelle che movimentano (per conto proprio e, soprattutto, per conto terzi) elevati volumi di traffico di naturale vocazione intermodale.

L'aeroporto sorge al limite nord – occidentale della pianura albenganese, nel territorio del Comune di Villanova d'Albenga (SV), e si sviluppa su un'area di grande dimensione (circa 97 ettari), attualmente solo parzialmente utilizzata. E' dunque posizionato in posizione strategica rispetto ad una vasta zona del ponente ligure, cui è connesso da un importante sistema infrastrutturale, oggi costituito dall'Autostrada dei Fiori (il casello dista circa 3 Km.) e dalla recentemente potenziata viabilità statale (la SS 453) ed integrato, in prospettiva di medio – lungo termine, dalla nuova linea ferroviaria Genova – Ventimiglia.

La costruzione della prevista nuova stazione ferroviaria lungo detta linea, unitamente all'ampia disponibilità di aree ed alla forte armatura infrastrutturale già presente, configura le condizioni di base per la realizzazione di un polo logistico di assoluto rilievo e lascia intravedere opportunità di sviluppo dell'aeroporto ben superiori a quelle realisticamente configurabili nel recente passato, sia per il trasporto di passeggeri che delle merci. Si verrebbero infatti, con la costruzione della nuova stazione, a realizzare livelli di accessibilità tali da espandere il bacino di utenza potenziale dell'aeroporto a tutto il territorio delle province di Imperia e Savona. Bacino che già da oggi comprende parte delle due province e che, per questo motivo, impone di considerare l'aeroporto come infrastruttura direttamente funzionale al sistema della mobilità di interesse della Provincia di Imperia.

L'aeroporto è dotato di una pista di volo larga 45 metri e lunga 1.429 metri, con shoulders laterali di 7.5 metri di larghezza. La pista, realizzata in pavimentazione flessibile in grado di reggere 25.000 Kg. SIWL²⁸, è in stato manutentivo complessivamente buono. La sua lunghezza consente la movimentazione di aeromobili con capienza dell'ordine di 50 ÷ 100 passeggeri (aeromobili di categoria C).

Dal 29 ottobre 1999 l'aeroporto è autorizzato alle operazioni anche notturne.

L'aeroporto è struttura commercialmente molto giovane e, pertanto, vive una fase di transitorio di cui è difficile prevedere la durata ed i risultati conseguibili.

Su Villanova risultavano attestati, nel corso del 1999, due linee di trasporto di passeggeri:

- dal 19 giugno, linea Villanova d'Albenga – Olbia, stagionale e festiva (una coppia di voli nelle giornate di sabato e domenica), attivata dal 1998;
- dal 18 maggio, linea Villanova d'Albenga – Roma (Ciampino), annuale e giornaliera (una coppia di voli da lunedì a venerdì), attivata nel corso del 1999

per un volume globale di circa 2.000 passeggeri nel periodo maggio – settembre, cui si sommano circa 700 passeggeri su voli charter.

Buone prospettive presentava, infine, il comparto delle merci, in relazione alla specializzazione del ponente ligure nei comparti floricolo e degli ortaggi. E' in fase di avvio un collegamento sperimentale con Milano – Malpensa (che funge da centro di smistamento), attualmente esercitato con camion, ma che si sposterebbe su vettore aereo una volta verificata positivamente la risposta del mercato. L'iniziativa fa capo a Malpensa Logistica Europa S.p.a.

L'aeroporto dipende dalla Direzione della Circostrizione Aeroportuale con sede a Genova, Aeroporto "C. Colombo". E' sede di Ufficio Controllo Traffico del Ministero dei Trasporti. E' gestito dalla Aeroporto di Villanova d'Albenga S.p.a., società a maggioranza di capitale pubblico (quasi il 91%), ripartito quasi esclusivamente tra enti territoriali savonesi ed imperiesi.

²⁸ Single Isolated Wheel Load, peso per ruota singola isolata